



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 listopada 2021

### Pierwsze rejestracje nowych autobusów

STYCZEŃ - PAŹDZIERNIK 2021 roku

### Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W październiku 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano 71 fabrycznie nowych autobusów, czyli aż o 76 szt. mniej niż przed rokiem (-51,7% r/r) i o 154 szt. mniej niż w analogicznym miesiącu 2019 r. (-68,4% r/r). Dwucyfrowy spadek obserwowany na powrót już przed miesiącem (-10%), teraz drastycznie pogłębił się. Ostatni miesiąc był drugim z rzędu ze spadkiem rok do roku i piątym w br. Wcześniej od kwietnia do czerwca i w sierpniu odnotowaliśmy wysoką dynamikę wzrostu. Przypomnijmy jednak, że baza odniesienia przed rokiem była w poszczególnych miesiącach przeważnie wyjątkowo niska, co potwierdzają rezultaty sprzed dwóch lat.

W październiku prawie wszystkie segmenty funkcjonalne (poza pojazdami międzymiastowymi) ciągnęły sprzedaż w dół – najmocniej autobusy miejskie, których sprzedano o 42 szt. mniej niż przed rokiem (-54,5% r/r). W efekcie mamy wielki październikowy „minus”, który tylko w niewielkim stopniu może osłodzić „plus” w najbliższej kategorii na rynku, czyli w segmencie międzymiastowym. Natomiast martwi przede wszystkim kondycja autobusów miejskich i minibusów – dwóch strategicznych filarów autobusowego rynku w Polsce.

### Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - październik, 2021 rok według segmentów

Segment		Nadwozie	1-10.2021		1-10.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	6	1,2%	9	1,69%	-33,3%
	BUS>3,5T		497	98,8%	522	98,3%	-4,8%
DMC<8T	OGÓŁEM		503	100,0%	531	100,0%	-5,3%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	480	76,2%	539	82,5%	-10,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	16	2,5%	26	4,0%	-38,5%
		SZKOLNY	1	0,2%			
		TURYSTYCZNY	131	20,8%	88	13,5%	48,9%
		INNY	2	0,3%			
DMC>=8T	OGÓŁEM		630	100,0%	653	100,0%	-3,5%
	OGÓŁEM*		<b>1133</b>	<b>100%</b>	<b>1184</b>	<b>100%</b>	<b>-4,3%</b>

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów

\*/zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

Tak słabe miesięczne rezultaty przekładają się na skumulowany wynik liczony od początku br., który po październiku ponownie jest na „minusie” (zaledwie po dwóch miesiącach utrzymującej się przewagi nad ub.r. Łączne w ciągu 10 miesięcy 2021 r. na polskie drogi wyjechało 1133 fabrycznie nowe autobusy, czyli o -4,3% mniej niż przed rokiem. A wydawało się, że już odbiliśmy się od dna...

Przypomnijmy, że spadki liczby autobusowych rejestracji notowaliśmy niemal nieprzerwanie od II połowy 2019 roku do końca I kwartału 2021 r. W bieżącym roku po głębokim hamowaniu rynku w styczniu, kiedy strata sięgnęła -41,1% r/r, w lutym mieliśmy chwilową odwilż (i „tylko” -5,7% r/r), natomiast w marcu spadek



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 22 listopada 2021

ponownie był dwucyfrowy ( -14,5% r/r). Z kolei kwiecień przyniósł polepszenie sytuacji i pierwsze w tym roku „odbicie”, i to dwucyfrowe – o 14 szt. (+21,9%). Maj był jeszcze lepszy i oznaczał początek powrotu dobrej koniunktury na autobusowy rynek (+33 szt. / +34,0% r/r). Czerwiec to kontynuacja pozytywnego trendu (+12 szt. / +8,6% r/r), którą zamknął lipiec z wynikiem -9 szt. / -5,6% r/r. W sierpniu mieliśmy powrót wzrostu (+75 szt. / +110,3% r/r), który wyhamował wrzesień (-11 szt. / -10% r/r), a przede wszystkim październik (-76 szt. / -51,7% r/r).

To oznacza, że wakacyjna koniunktura się skończyła i rynek ponownie zapadł się w pandemicznym marazmie. Czemu nie pomagają zakłócenia dostaw elektronicznych komponentów do produkcji. Jeszcze niedawno wydawało się, że pozytywna tendencja utrzyma się do końca roku i może nawet wyprzedzimy zeszłoroczny wynik. Po październiku nie jesteśmy już takimi optymistami.

### **Autobusowy październik**

Październik przyniósł autobusowemu rynkowi gwałtowny spadek, co pokazuje, jak zróżnicowana jest koniunktura na polskim rynku w tym roku – w czerwcu mieliśmy mocny wzrost, w lipcu spadek, w sierpniu znowu wzrost, a we wrześniu znowu spadek. Październik na tym tle to pogłębiony spadek. Czy takie naprzemienne zmiany r/r nowych rejestracji będą występować do końca roku? Oby. W ubiegłym roku, po względnie dobrym październiku (147 szt.), szczyt rejestracji drugiej połowy roku przypadł na listopad (168 szt.). Czy teraz uda się to powtórzyć, przebić dwumiesięczne hamowanie i wyprzedzić na koniec roku zeszłoroczny rezultat? Zobaczmy.

W szczegółach bardzo słabe październikowe dane wyglądały następująco:

30 szt. MINI-busów (-29 szt. / -49,2% r/r) – podczas gdy we wrześniu br. mimo również spadku rok do roku, mieliśmy zdecydowanie wyższy wynik: 44 szt. MINI-busów (-35 szt. / -44,3% r/r);

35 szt. autobusów miejskich (-42 szt. / -54,5% r/r), co oznacza koniec miejskiej hossy z września, kiedy mieliśmy wynik 52 szt. autobusów miejskich (+26 szt. / +100% r/r);

6 szt. autobusów międzymiastowych (+6 szt. wobec 0 przed rokiem), co oznacza niespotykane do tej pory ożywienie w tym segmencie: w sierpniu mieliśmy 1 rejestrację, we wrześniu – 2, a teraz aż 6. Gdyby jeszcze nie minimalny poziom tych zakupów, to można byłoby mówić o odrodzeniu się tego segmentu.

Zero autobusów turystycznych (-11 szt.), czyli autokarowa katastrofa trwa i powtórzenie sytuacji z marca br. – zero rejestracji (-10 szt. r/r). Przypomnijmy, że jeszcze w lipcu mieliśmy 58 zarejestrowanych autokarów (+42 szt. / +162,5% r/r). Teraz ten optymizm zniknął.

Podsumowując – tegoroczne wyniki z ostatnich czterech miesięcy pokazują, jak błyskawicznie zmienia się teraz rynek. W lipcu to autobusy turystyczne „wykręciły” świetny wynik, odrobiły pandemiczne straty i po raz pierwszy zajęły pierwsze miejsce na rynku. W sierpniu autokary się wycofały, a ich rolę przejęły autobusy miejskie i minibusy, które zjednoczone w rosnącej sprzedaży przeprowadziły całą sprzedaż tegoroczną na „plus”. We wrześniu zabrakło MINI wsparcia i kołem napędowym zostały tylko autobusy miejskie. Październik to z kolei upadek wszystkich segmentów i brak większych nadziei na dogonienie zeszłorocznego, bardzo słabego rezultatu.

### **Od początku roku**

Po 10 miesiącach br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 1133 nowych autobusów, czyli o -51 szt. / -4,3% mniej niż przed rokiem. A jeszcze po wrześniu mieliśmy skumulowany „plus” (+25 szt. / +2,4% ), który po raz pierwszy w tym roku pojawił się po sierpniu (+36 szt. / +3,9%). Październik skasował całą wypracowaną nadwyżkę i teraz zmierzamy do niższego wyniku niż w całym 2020 r. Pamiętajmy, że ubiegły



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 listopada 2021

rok zamknęliśmy 40% stratą, co oznacza, że cały czas porównujemy się z kryzysowym okresem na naszym rynku. Dlatego tak słabe jesienne wyniki mocno martwią i pokazują, że powrót do normalności zabierze nam sporo czasu.

W ciągu 10. miesięcy br. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wyglądała następująco:

**W kategorii MINI** odnotowaliśmy 503 rejestracje (-28 szt. / -5,3%). To zdecydowanie niższy rezultat niż po wrześniu (+1 szt. / +0,2%) i sierpniu (+36 szt. / +9,2%). Na taki poziom zapracowały rezultaty z sierpnia (+24 szt. / +46,1% r/r), lipca (+8 szt. / +18,6% r/r), a także z poprzednich miesięcy: czerwca (+12 szt. / +33,3% r/r) i maja (+13 szt. / +61,9% r/r). Natomiast warto przypomnieć, że jeszcze na początku roku mieliśmy tutaj głębokie spadki - w styczniu (-27 szt. / -31,4% r/r) i w lutym (-22 szt. / -23,6% r/r), natomiast w marcu już mogliśmy obserwować pierwsze optymistyczne zmiany (+3 szt. / +6% r/r), które dodatkowo wzmocnił rezultat z kwietnia (+25 szt. / +208,3 r/r). Teraz październikowe dane (-29 szt. / -49,1% r/r) mocno wyginają krzywą sprzedaży w dół. Dla porównania - w całym 2020 r. sprzedano w Polsce 670 minibusów, co dało średnią na poziomie 56 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi zaledwie 50 egzemplarzy, czyli jesteśmy ciągle poniżej zeszłorocznej średniej i cały czas mocno poniżej wyniku z 2019 r., kiedy w MINI odnotowano poziom 89 szt./miesiąc.

**Autobusy miejskie** zamknęły okres styczeń-październik wynikiem 480 rejestracji (-59 szt. / -10,9%), co oznacza zdecydowanie słabszy rezultat w porównaniu z sytuacją po wrześniu (-20 szt. / -4,3%) czy sierpniu (-43 szt. / -9,9%). Tym samym miejski rynek coraz wolniej goni zeszłoroczny wynik. Po czerwcu było to w skali roku: -40 szt. / -12,1%; po maju -34 szt. / -14,3%), a po kwietniu (-41 szt. / -23,8%). Natomiast sam początek roku był bardzo trudny. Na taki obraz sytuacji nałożyły się słabe wyniki ze stycznia (-16 szt. / -32,7% r/r), lutego (-1 szt. / -5% r/r), marca (-11 szt. / -19,6% r/r) i kwietnia (-13 szt. / -27,7% r/r). Październik (-42 szt. / -54,5% r/r) przyniósł pogłębienie miejskiej stagnacji i brak większych nadziei na dogonienie zeszłorocznego wyniku. Dla porównania - w całym 2020 r. zanotowano w Polsce 702 miejskie autobusy, co przełożyło się na roczną średnią na poziomie 58 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi 48 szt. / m-c, czyli ten segment cały czas jest mocno pod zeszłoroczną kreską, nie mówiąc już o miesięcznej średniej z 2019 r., kiedy miesięcznie rejestrowano średnio 89 autobusów.

**Autobusy międzymiastowe** i ... 16 rejestracji od początku roku (-10 szt. / -38,5% w skali roku). W 2020 r. ten segment także nie „błyszczał” i na koniec roku mieliśmy w tej kategorii zaledwie 28 sztuk. To oznacza, że ubiegłoroczna średnia wyniosła 2 szt. miesięcznie, a teraz ten wskaźnik oscyluje na poziomie półtora pojazdu na miesiąc. We wrześniu i październiku mieliśmy tutaj zdecydowaną poprawę sytuacji, jednak zakupy zrealizowane przed dwie firmy nie zmieniają łącznego, beznadziejnego obrazu tej kategorii. To może zrobić tylko zmiana przepisów w zakresie regionalnego transportu pasażerskiego.

**Autobusy turystyczne** we wrześniu stanęły w miejscu, a teraz się cofają. Poziom 131 szt. (+43 szt. / +48,9% w skali roku) został wypracowany głównie w lipcu, natomiast pierwszy sygnał do wzmózonych autokarowych inwestycji padł w maju (+11 szt. / +100% r/r) i wówczas odnotowaliśmy pierwsze, wyraźne oznaki poprawy sytuacji w tym segmencie. Tę tendencję wzmocnił czerwiec (+6 szt. / +60% r/r), a w lipcu (+42 szt. / +262,5% r/r) mieliśmy szczyt turystycznych rejestracji. Sierpień i wrzesień to można powiedzieć posezonowa korekta sprzedaży. Natomiast październik (-11 szt. r/r) przyniósł kolejne załamanie. Warto podkreślić, że – mimo słabszych wyników ostatnich miesiącach – segment autokarów już jako jedyny jest na „skumulowanym plusie”, co pokazuje, że ta kategoria mocno chce wrócić do gry. Natomiast chyba najmocniej na rynku podlega ona wpływom ogólnej sytuacji epidemiologicznej i obawom, że wrócą pasażerskie limity. Stąd tak słabe wyniki jak w październiku. Przypomnijmy, że rok 2020 autokary zakończyły z ogromną stratą – zanotowaliśmy wówczas tylko 94 rejestracje (-244 szt. / -72,2% wobec 2019 r.) i średnią



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 22 listopada 2021

na poziomie 7,8 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi ponad 13 szt. / m-c. Przypomnijmy, że w 2019 r. średnia miesięczna przekroczyła nieznacznie 28 sztuk.

Po podsumowaniu najnowszych wyników powstaje pytanie, czy rynek w ogóle powróci do poziomu z lat 2018-2019, kiedy polscy przewoźnicy kupowali 2,7 –2,5 tys. nowych autobusów rocznie? Pierwsze oznaki poprawy już widać, ale biorąc pod uwagę liczbę oddanych do leasingodawców pojazdów, ich aktualną wartość, poziom trudności przy podróżowaniu po Europie, wydrenowane budżety miast i brak nowelizacji ustawy o PTZ, to powrotu do normalności na rynku nowych autobusów spodziewamy się dopiero w 2024 r., co jest zbliżoną perspektywą do prognoz przygotowanych dla rynku lotniczego.

W tym roku cały czas walczyliśmy o powtórzenie zeszłorocznego rezultatu, kiedy zarejestrowano 1495 szt. i odnotowano 40% stratę. Podobny poziom rejestracji osiągnięto poprzednio w 2014 roku (1473 szt.) Tak słabe obecne wyniki w porównaniu z 2019 rokiem to oczywiście efekt ciągle trwającej pandemii COVID-19 i związanego z nią kryzysu, który bardzo mocno dotyka transport autobusowy. Zarówno w Polsce, jak i całej Europie. Do tego dokładają się też trudności na rynków chipów.

### **Miejska siła**

Segment miejskich autobusów to cały czas strategiczna kategoria rynku i to zarówno pod względem wartości sprzedawanych pojazdów, jak i miejsca ich produkcji. Zdecydowana większość z kupowanych w naszym kraju miejskich pojazdów powstaje w Polsce – m.in. w fabryce MAN Bus w Starachowicach, Solaris w Bolechowie, Scania w Słupsku i Autosan w Sanoku. Do tego dochodzą zakłady Volvo we Wrocławiu, które również z roku na rok zwiększają swoje miejskie obroty. Liczba autobusowych fabryk w naszym kraju pokazuje najlepiej, jak ważny jest ten segment i to nie tylko dla samego rynku, ale całej gospodarki.

Po 10 miesiącach br. skumulowany wynik dla tej kategorii wynosi 480 pojazdów, z czego najwięcej rejestracji odnotowano w Warszawie. Na liście rankingowej w tym segmencie liderem jest Solaris z wynikiem 290 szt. autobusów miejskich, co dało mu ponad 60% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w okresie styczeń–październik był Solaris Urbino 12 electric (94).

### **Zielone miasta**

Przy okazji analizy danych Centralnej Ewidencji Pojazdów przygotowanych przez PZPM i JMK, o kategorii autobusów miejskich warto podkreślić, że coraz więcej w Polsce rejestruje się pojazdów z napędami alternatywnymi. Dotyczy to, jak na razie praktycznie tylko tego jednego segmentu – autobusów miejskich. Zarówno wśród autobusów turystycznych, jak i międzymiastowych oraz minibusów dominuje napęd diesla i nic nie wskazuje na to, żeby to się miało zmienić w najbliższym czasie. Natomiast wśród miejskich operatorów - głównie dzięki unijnym funduszom i antysmogowym strategiom miast - takie ekologiczne rozwiązania stają się coraz popularniejsze. Wyniki od początku 2021 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (480) aż 335 miało alternatywny napęd, co daje udział na wysokim poziomie 70%! Dodatkowo odnotowaliśmy dwa ebusy w segmencie minibusów i jeden elektryczny autobus szkolny.

Po 10. miesiącach br. struktura napędowa miejskiego segmentu wygląda następująco:

- 199 szt. z napędem elektrycznym;
- 142 szt. z klasycznym napędem diesla,
- 129 szt. z napędem gazowym (CNG/LNG);
- 7 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym)



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 22 listopada 2021

Dla porównania - w całym 2020 r. udział zielonych pojazdów wyniósł 56% (plus dwa elektryczne minibusy), a udział poszczególnych napędów w segmencie miejskim przedstawiał się następująco:

308 szt. z klasycznym napędem diesla,

198 szt. z napędem elektrycznym;

165 szt. z napędem gazowym (CNG) ;

31 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym)

Dodatkowo odnotowaliśmy w ub.r. dwa pierwsze zielone pojazdy w segmencie minibusów.

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to na początku 2021 r. na pierwszym miejscu mamy Warszawę, Kraków i Jaworzno z kontynuacją elektryfikacji miejskiej floty. Natomiast w całym 2020 roku zdecydowanym liderem została Warszawa z gazowo-elektromobilnym miksem (140), a wiceliderem –Tychy, które głównie inwestowały w pojazdy gazowe (54 szt. w tym dwa elektryczne). W porównaniu z 2019 rokiem Warszawa obroniła pierwszą, eko-pozycję (153 szt. w 2019 r.), a obok niej na zielonym podium stanął wówczas Rzeszów (25).

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w zawrotnym tempie – przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowywaniu. Do tej pory polskie miasta najczęściej korzystały z trzech narzędzi: Regionalnych Programów Operacyjnych, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Z tej ostatniej puli m.in. sfinansowany został największy zakup elektrycznych autobusów w Polsce, czyli „kontrakt stulecia” Miejskich Zakładów Autobusów w Warszawie na dostawę 130 przegubowych e-busów. Z kolei drugi nabór POIiŚ – obejmujący zakup e-busów pod kątem konkretnych linii – objął swym zasięgiem 13 miast, w tym m.in. Kraków, który w ten sposób zakupił w tym roku 50 elektrobusów typu MEGA. To drugi – po stolicy – największy jednorazowy kontrakt na elektrobusy w Polsce, a jego realizacja właśnie się zakończyła, co pokazują najnowsze dane.

Natomiast w przyszłości większy udział w elektrycznych zakupach mają mieć trzy programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w tym „Gepard” dla miast, „Kangur” pod kątem zakupu autobusów szkolnych dla gmin i najważniejsze „Zielony Transport Publiczny”, który będzie czerpał finansowanie z KPO. W jego I edycji swoje wnioski zgłosiły 33 miasta o dofinansowanie zakupu łącznie 302 ebusów, 7 trolejbusów i 122 pojazdów wodorowych.. Jak na razie trwa procedura oceny merytorycznej wszystkich złożonych projektów, natomiast Wrocław i Włocławek już ogłosiły pierwsze przetargi z ZTP. Generalnie ten program będzie miał realny wpływ na obraz rynku w 2023 r.

### **MINI sprzedaż**

W ciągu 10. miesięcy 2021 liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 503 szt. (-28 szt. / -5,3% r/r), czyli pod względem liczby sprzedawanych pojazdów jest to aktualnie najważniejszy segment w Polsce. Pamiętajmy, że nasz kraj jest prawdziwym zagłębiem MINI producentów i jesteśmy jednym z nielicznych państw, gdzie w tej kategorii zdecydowanie lepiej sprzedają się pojazdy z lokalnymi zabudowami niż fabrycznie gotowe konstrukcje. Dlatego ten segment jest zdominowany przez krajowych producentów, jak Mercus, Bus-Center, Carpol, Auto-Cuby, Eurobus, Warmiaki, Businvest, CMS Auto, Automet, Bus Factory, Bus Perfect, PC Invest, Polster, SprintCar, Balticbus, MMI i inne firmy. Podobnie jak przed rokiem, sprzedaż w tym segmencie jest mocno wspierana przez PFRON, który dotuje zakupy pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i tym samym wyrównuje różnice pomiędzy regionami.



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 22 listopada 2021

Od lat zdecydowanym liderem w tej kategorii jest marka Mercedes-Benz, która w tym roku osiągnęła rezultat 368 minibusów i ma aż 73,2% udziału w tym segmencie. Mimo wyraźnego spadku sprzedaży, Mercedes niezagrożenie przewodzi w tej kategorii, co równolegle zapewniło niemieckiej marce także tytuł lidera w całym autobusowym rynku. Na ten wynik zapracowały także polskie firmy, które najczęściej zabudowują pojazdy klasy MINI na bazie furgonów Mercedes-Benz Sprinter. Wśród nich pierwszy jest Mercus, który zarejestrował łącznie na podwoziach różnych marek już 262 minibusy. W 2021 r. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (186) i pruszkowskim (28) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (35).

### **Turystyczne upadek**

W efekcie pandemii COVID-19 turystyczna branża znalazła się w katastrofalnej sytuacji i to już pod koniec 2019 r., także tutaj kryzys trwa już półtora roku. Wiosną i latem widać było powrót do normalności (od maja zliberalizowano limity pasażerskie w autokarach i powróciła możliwość swobodnego podróżowania po Europie), natomiast jesień ponownie przyniosła marazm i wyraźny spadek sprzedaży autokarów. Natomiast co ważne – wypracowana w wakacje zaliczka cały czas utrzymuje „plus” w tym segmencie w porównaniu z zeszłorocznym poziomem. I to wyraźny. Po 10. miesiącach br. odnotowaliśmy sprzedaż 131 nowych autokarów, czyli o 43 szt. więcej niż przed rokiem (+48,9%). To daje nadzieję na powrót do odpowiedniej kondycji po pandemicznej zapaści, natomiast dalszy rozwój sytuacji zależy od warunków sanitarnych. W II połowie roku segment ten wrócił do wcześniejszej kolejności na liście rankingowej marek, gdzie liderem jest marka Mercedes-Benz (55) i to z imponującym udziałem na poziomie 41,9%.

Najczęściej kupowanym autokarem w tym roku jest ponownie Mercedes-Benz Tourismo (23).

### **Międzymiastowe oczekiwanie**

W ciągu 10. miesięcy br. w Polsce zarejestrowano tylko 16 szt. autobusów międzymiastowych (-10 szt. / -38,5% r/r). To lepszy wynik niż miesiąc wcześniej (-16 szt. / -61,5% r/r), jednak generalnie kondycja autobusów międzymiastowych w naszym kraju jest bardzo słaba i cały czas jest to niszowy segment. Wiążemy z nim jednak ogromne nadzieje na przyszłość, ale musimy wcześniej zmienić ustawę o publicznym transporcie zbiorowym. Ciężko w to uwierzyć, ale u naszych zarówno południowych, jak i zachodnich sąsiadów to właśnie tego typu pojazdy dominują na autobusowym rynku i sprzedają się w setkach sztuk rocznie. U nas jest kompletnie odwrotnie, co wynika z obowiązujących przepisów prawnych, które bardzo liberalnie traktują segment drogowego transportu publicznego. W efekcie przewoźnicy preferują pojazdy używane lub nowe, ale o małej pojemności. Do tego obowiązująca od trzech lat rządowa proteza w postaci Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych także wspiera rynek wtórny, gdyż wszystkie umowy zawierane są tylko na rok i bez żadnych wymagań w zakresie wieku pojazdów, normy spalin czy dostosowania pojazdów do przewozu osób z niepełnosprawnościami. Takie rozwiązania stawiają nasz kraj bliżej „marszrutkowych”, wschodnich systemów transportowych niż uporządkowanych i dostępnych dla wszystkich sieci znanych z Europy Zachodniej. Cały czas jednak aspirujemy do nich i mamy nadzieję, że obiecana od lat ustawa o transporcie zbiorowym w końcu wejdzie w życie i zmieni dotychczasową rzeczywistość.

Aktualnie międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz nieliczne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy korzystają z unijnych



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 listopada 2021

środków i inwestują w nowy tabor. Powoli też rośnie udział zakupów w ramach ekspresowych połączeń międzymiastowych. Jak na razie nie zauważaliśmy pozytywnego wpływu na ten segment wdrożonego w sierpniu ub.r. Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Nie spowodował on żadnej zmiany „in plus” na rynku nowych pojazdów. Brak wymagań co do wieku pojazdów, czy normy emisji spalin oraz krótki czas kontraktowania przewozów powoduje, że głównym beneficjentem tego rządowego programu są firmy zajmujące się sprzedażą używanych autobusów, które doraźnie uzupełnią tabor operatorów wybranych przez powiaty czy gminy. Dla porównania – w okresie styczeń–październik br. do Polski sprowadzono 991 używanych autobusów międzymiastowych. W całym 2020 r. było to 943 szt. (!), czyli 33 razy więcej niż w analogicznej kategorii na rynku fabrycznie nowych pojazdów. Ten wynik mówi sam za siebie, dlatego jeszcze raz powtórzmy – bez systemowych rozwiązań międzymiastowy segment nie ma szans na zwiększoną sprzedaż.

### **Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - październik, 2021 rok**

Pozycja	Marka	1-10.2021		1-10.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	445	39,3%	502	42,4%	-11,4%
2	SOLARIS	290	25,6%	299	25,3%	-3,0%
3	IVECO	95	8,4%	51	4,3%	86,3%
4	MAN	62	5,5%	73	6,2%	-15,1%
5	AUTOSAN	56	4,9%	50	4,2%	12,0%
6	FORD	45	4,0%	90	7,6%	-50,0%
	inni	140	12,4%	119	10,1%	17,6%
	<b>OGÓLEM**</b>	<b>1133</b>	<b>100%</b>	<b>1184</b>	<b>100%</b>	<b>-4,3%</b>

\*/ w tym zabudowane podwozia marki MB, rejestrowane również pod inną marką

\*\*/zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producent

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów

### **Lista rankingowa marek**

Po okresie styczeń–październik 2021 r. liderem rynku nowych autobusów w Polsce jest marka Mercedes-Benz (445), która zanotowała nieznacznie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-57 szt. / -11,4% r/r), co też przełożyło się na spadek udziału w rynku (-3,1 pkt proc.) Październik i wrzesień zatrzymały postępującą poprawę tych wyników – jeszcze w sierpniu spadek sprzedaży oscylował na poziomie (-4 szt. / -1,0% r/r), a spadek udziałów wynosił 2,2 pkt proc. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 368 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment (plus pozycja lidera w autobusach turystycznych) pozwoliły marce uzyskać 39,3% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugi na polskim rynku nowych autobusów jest Solaris z wynikiem 290 rejestracji (-9 szt. / -3,0% r/r), co dało marce udział w rynku o 0,3 pkt. proc. wyższy niż przed rokiem. Jeszcze przed miesiącem po 263 rejestracjach Solaris miał nadwyżkę nad swoimi wynikami w takim samym okresie (styczeń – wrzesień) 2020 roku (+12 szt.



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 22 listopada 2021

/ +4,8% r/r) i wzrost udziału w rynku +0,6 pkt. proc. Dodajmy, że wielkopolski producent dostarcza na rynek tylko autobusy miejskie (w której to kategorii jest liderem) i tylko pojazdy o masie od 8t DMC. W tym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (poniżej 8 t DMC) – wielkopolski producent ma pierwsze miejsce z wynikiem 290 szt. i udziałem 46%. W tym gabarytowym rankingu wyprzedza markę Mercedes-Benz (77 szt. i 12,2% udział) i Autosan (56 szt. i 8,9% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku zajęło Iveco, które awansowało w rankingu dzięki dywersyfikacji dostaw w różnych kategoriach – od MINI poprzez pojazdy miejskie i międzymiastowe po turystyczne. Tak szeroka oferta przyniosła marce 95 rejestracji (+44 szt. / +86,2% r/r) i wzrost udziału w rynku o 4,1 pkt proc do poziomu 8,4%. To jeden z najlepszych okresów Iveco na polskim rynku.

### **Polska produkcja**

Na koniec warto zauważyć, że w tym roku udział autobusów, które powstały w krajowych fabrykach i zostały w Polsce zarejestrowane jest aktualnie na wyższym poziomie. Wynika to z rosnącej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej produkowanych jest właśnie w naszym kraju, a także większego udziału minibusów MAN i Volkswagen produkowanych we Wrześni. Po 10. miesiącach 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 420 pojazdów „made in Poland”, co daje 36,9% udział w całym rynku. Dla porównania – w całym 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 551 szt., co oznaczało 36,8% udziału. Z kolei w 2019 r. poziom autobusów wyprodukowanych i sprzedanych w naszym kraju wyniósł 844 szt., co przełożyło się na udział na poziomie 34%. W 2018 r. było to 32,2%, a w 2017 r. -26,2%.

Pamiętajmy też, że w kategorii MINI prężnie działają polskie firmy zabudowujące, takie jak: Mercus, Auto-Cuby, Bus-Center, Warmiaki, CMS Auto, BusFactory, Polster, MMI, Carpol i Eurobus, Bus Perfect, PC Invest, Automet, SprintCar czy Acbus i in. Po ich dodaniu, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wyniósł w 2020 r. prawie 70%. To oznacza, że na każde 10 sprzedawanych w Polsce autobusów blisko 7 jest też produkowanych lub zabudowywanych w naszym kraju. Porównując to z rynkiem pojazdów osobowych czy ciężarowych to świetny wynik, z którego możemy być dumni.

---

**Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego** jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, zrzeszającą oficjalnych producentów i przedstawicieli producentów pojazdów samochodowych, autobusów, ciężarówek, samochodów osobowych i dostawczych a także motocykli, motorowerów oraz producentów nadwozi w Polsce.

Jako członek Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA oraz Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ Almot ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ LOTOS Oil ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Logistics Europe ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motorland ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Robert Bosch ■ Scania Polska ■ Scooter ■ Ssangyong Motors Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Motor Poland ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ The European Van Company ■ Valeo Autosystemy ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■