

**INFORMACJA PRASOWA****Pierwsze rejestracje nowych autobusów****STYCZEŃ – SIERPIEŃ 2022 roku****Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów**

W okresie styczeń-sierpień 2022 r. w naszym kraju zarejestrowano 757 szt. fabrycznie nowych autobusów, czyli o 206 szt. mniej niż przed rokiem (-21,4%).

Niestety, trzy letnie miesiące przyniosły zdecydowanie słabsze wyniki na autobusowym rynku (czerwiec: -42 szt. / -27,8% r/r; lipiec: -73 szt. / -47,7% r/r; sierpień: -71 szt. / -49,7% r/r), co przełożyło się na pogłębiony spadek w porównaniu z zeszłym rokiem. Mniejsza sprzedaż nowych pojazdów niż rok wcześniej wynika przede wszystkim z rosnącego importu używanych autobusów (aktualnie to 2151 szt. / +31,1% r/r) i cały czas katastrofalnej sytuacji wśród autokarów. Do tego nakładają się problemy z rosnącą inflacją, szybującymi cenami prądu i paliw oraz brakiem kierowców. Razem stwarza to mało sprzyjający klimat pod zakupy nowego taboru.

**Aktualna sytuacja**

Sierpniowe pogorszenie się sytuacji na rynku nowych autobusów (-71 szt. / -49,7% r/r) to bezpośrednia kontynuacja negatywnego trendu z lipca (-73 szt. / -47,7% r/r) oraz czerwca (-42 szt. / -27,8% r/r). Autobusowa bessa swój początek miała w maju (-45 szt. / -34,6% r/r), natomiast wcześniej - przede wszystkim w marcu i kwietniu - rynek z sukcesem odrabiał straty. Teraz ten proces ten został zatrzymany, a wręcz można powiedzieć, że się cofamy do najgorszych pandemicznych wyników. Co gorsza, w sierpniu osiągnięty poziom sprzedaży (72) był niższy niż w lipcu (80), czerwcu (109) i w maju (85 szt.).

Sierpniowe dane zdecydowanie zamykają wiosenne odbicie się od pandemicznego, kryzysowego poziomu na rynku i oddalają w czasie szanse na powrót rynku do „normalnych” wyników z lat 2017-2019. Przypomnijmy, że w 2021 roku na polskie drogi wyjechały 1 362 fabrycznie nowe autobusy, czyli o -133 szt. / -8,9% mniej niż rok wcześniej. Z kolei osiągnięty w 2020 roku poziom 1 495 rejestracji był aż o 983 szt. / -39,6% niższy niż w 2019 r. - ostatnim przedpandemicznym roku. Wcześniej w Polsce rejestrowano ponad 2 tys. nowych autobusów rocznie (2478 szt. w 2019 r.; 2706 szt. w 2018 r i 2292 szt. w 2017 r.). Teraz o takich wynikach możemy tylko pomarzyć.

Zapaść na autobusowym rynku to oczywiście efekt pandemii COVID-19 i związanego z nią kryzysu post-pandemicznego, który bardzo mocno dotyka cały publiczny transport zarówno w Polsce, jak i w całej Europie. Do tego dokładają się teraz trudności na rynku półprzewodników, problemy z importem m.in. stali w związku z wojną w Ukrainie oraz wysokie ceny paliw, co z kolei mocno uderza w przewoźników. W tej sytuacji powstaje pytanie, kiedy rynek może powrócić do poziomu sprzedaży sprzed pandemii? Biorąc pod uwagę liczbę oddanych do leasingodawców pojazdów, ich aktualną wartość, cały czas utrudnione podróżowanie 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 przygotowywanych dla rynku lotniczego.

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce  
styczeń - sierpień, 2022 rok  
według segmentów\***

sztuki

Segment		Nadwozie	1 - 8.2022		1 - 8.2021		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <=3,5T	MINI			6	1,40%	-100,0%
	BUS >3,5T		288	100,0%	423	98,6%	-31,9%
DMC <8T	OGÓŁEM		288	100,0%	429	100,0%	-32,9%
DMC >=8T	BUS >3,5T	MIEJSKI	401	85,5%	393	73,6%	2,0%
		MIĘDZYMIASTOWY	13	2,8%	8	1,5%	62,5%
		SZKOLNY	5	1,1%	1	0,2%	400,0%
		TURYSTYCZNY	47	10,0%	130	24,3%	-63,8%
		INNY	3	0,6%	2	0,4%	50,0%
	OGÓŁEM		469	100,0%	534	100,0%	-12,2%
				62,0%		55,5%	
	<b>OGÓŁEM*</b>		<b>757</b>	<b>100%</b>	<b>963</b>	<b>100%</b>	<b>-21,4%</b>

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

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

### Autobusowy sierpień

Ósmy miesiąc 2022 roku przyniósł autobusowemu rynkowi niski poziom sprzedaży na poziomie 72 szt. i był on zdecydowanie słabszy od zeszłorocznego (-71 szt. / -49,7% r/r). Tym samym po świetnych wynikach w marcu i kwietniu wróciliśmy do marazmu z dwóch pierwszych miesięcy roku. Sygnał do odrabiania strat przebrzmiał... To także pokazuje jak długą i trudną drogę musi przebyć rynek, aby wrócić do normalnej sytuacji. Dodajmy, że w sierpniu w poprzednich latach notowaliśmy następujące wyniki: 143 szt. w 2021 r.; 68 szt. w 2020 r., 163 szt. w 2019 r. i 225 szt. w 2018 r.

Podsumowując autobusowy sierpień wyłania się nam następujący obraz:

- segment MINI odnotował znowu niski poziom 35 szt., który był zdecydowanie słabszy od zeszłorocznego (-41 szt. / -53,9% r/r)
- kategoria miejska to mocny spadek do poziomu 24 szt. (-39 szt. / -61,9% r/r)
- autobusy międzymiastowe zaliczyły remis z rejestracją jednego autobusu
- autokary to jedyny pozytyw w sierpniowych wynikach – 10 sztuk oznacza mocny wzrost w porównaniu sytuacją sprzed roku (+7 / +233.3% r/r)

### Od początku roku

W podziale na poszczególne segmenty obraz polskiego rynku autobusów za okres styczeń-sierpień przedstawia się następująco:

Od początku roku najwięcej rejestracji zanotowaliśmy wśród autobusów miejskich 401 rejestracji (+8 szt. / +2,0% r/r) i to ta kategoria jest teraz liderem autobusowego rynku w Polsce. Natomiast bardzo słabe wyniki z sierpnia podkopały pozycję tej kategorii, która jeszcze w lipcu wypracowała znaczną przewagę nad zeszłorocznym poziomem sprzedaży (+47szt. / +14,2% r/r). Teraz to już tylko kilka sztuk.

Wiceliderem pod względem liczby rejestracji jest segment minibusów, gdzie mamy 288 szt. (-141 szt. /-32,9% r/r), natomiast zarówno kwiecień, jak i maj przyniosły tutaj lekką poprawę sytuacji. W czerwcu zabrakło czterech sztuk do wyrównania wyniku sprzed roku, a lipiec i sierpniu – to już zdecydowany spadek.

Z kolei największy procentowy spadek odnotowaliśmy wśród autobusów turystycznych z liczbą rejestracji 47szt. (-83 szt. / -63,9% r/r), co potwierdza informacje, że COVID największe spustoszenie spowodował właśnie w tej kategorii. Mimo pewnych znaków poprawy płynących z danych za sierpień, w tym sektorze sytuacja jest cały czas bardzo trudna i pamiętajmy, że bieżące wyniki porównujemy z bardzo słabym ubiegłym rokiem. Na pewno poprawie sytuacji nie sprzyja turystyczna hossa rynku wtórnym, gdzie po sierpniu tylko w tej jednej kategorii mamy „na liczniku” aż 554 sprowadzonych autokarów.

Równie słabo wyglądają autobusy międzymiastowe, gdzie zarejestrowano od początku roku 13szt., czyli (+5 szt./ +62,5% r/r). Równolegle w tym samym czasie zaimportowaliśmy 853 używane autobusy międzymiastowe. Różnica gigantyczna.

Na koniec dobre informacje z segmentu szkolnego, który rośnie w górę dzięki rządowemu programowi „Kangurowi”. Natomiast maksimum tego programu na ten rok to 15 sztuk. Teraz mamy 5 szt. (wszystkie elektryczne), podczas gdy rok wcześniej zarejestrowano tutaj jeden taki pojazd.

Podsumowując – wyniki z pierwszych ośmiu miesięcy br. pokazują, co aktualnie napędza autobusowy rynek. Cały czas kołem zamachowym są pojazdy miejskie, a segment MINI kompletnie wycofał się z powrotu na „pierwszą linię frontu”. Autokary zaległy w głębokiej defensywie i zupełnie zrezygnowały z przygotowań do sezonu wakacyjnego 2022, co pokazuje, że w tym roku zdecydowanie lepiej już nie będzie. Podobna zapaść panuje w segmencie pojazdów międzymiastowych, który podobnie jak autokary cały czas jest skutecznie blokowany przez rynek wtórny. Autobusy szkolne bazują wyłącznie na programie „Kangur” prowadzonym przez NFOŚiGW oraz epizodycznych projektach z rządowego „Polskiego Ładu”. To kropla jednak w morzu transportowych potrzeb. Być może sytuację poprawi pierwszy oddolny projekt wsparcia tego segmentu (realizowany przez Mazowsze), ale jego realnego oddziaływania na rynek spodziewamy się dopiero w przyszłym roku.

Razem daje to bardzo niski poziom tegorocznej sprzedaży, brak spodziewanego odbicia i niewygórowane cele, które w skrócie można opisać jako: przełamać barierę spadku i pokonać sprzedażowy wynik z 2021 r., czyli 1362 szt. Przyglądamy się teraz nowym autobusom segment po segmencie.

### **MINI powrót**

W styczniu segment MINI-busów odnotował 31 rejestracji (-28 szt. / -47,5% r/r); w lutym także 31 szt. (-40szt. / -56,3% r/r), w marcu spadek ten wyhamował do wyniku 47 rejestracji (-6 szt. / -11,3% r/r), aby w kwietniu i maju przejść „na plus”: odpowiednio +5 szt. / +13,5% r/r. i +1 szt. / +2,9% r/r. Czerwiec zastopował ten pozytywny trend wynikiem (-4 szt. / -8,3% r/r), a lipiec i sierpień jeszcze bardziej pogłębiły ten negatywny trend (-28 szt. / -54,9% r/r oraz 41 szt. / -53,9% r/r). Nadzieje na szybki powrót tego segmentu do pełnej kondycji okazały się płonne.

Razem MINI skumulowany wynik plasuje się cały czas na dość niskim poziomie 288 szt., co oznacza spadek zarówno w porównaniu z pandemicznymi okresami 2021 r. (429) i 2020 r. (393), jak i „normalnymi” wynikami z 2019 r. (78) i 2018 r. (727).

Dodajmy, że w całym 2020 r. sprzedano w Polsce 670 minibusów, co dało średnią na poziomie 56 szt. miesięcznie. W ubiegłym roku ten wskaźnik wynosił 50 egzemplarzy. Teraz – po ośmiu miesiącach 2022 r. to 36 szt./m-c. Wyniki z kwietnia, maja i czerwca pokazywały, że minibusy chcą włączyć się do gry, ale dane z lipca i sierpnia odwołały ten powrót. A jeszcze w 2020 roku kategoria ta była strategicznym filarem rynku i nawet w najtrudniejszych momentach pandemii, jako jedyna potrafiła notować pozytywne wyniki,

natomiast w 2021 roku ewidentnie zabrakło jej energii. Wydaje się, że było to spowodowane trudnościami w dostępie do pojazdów bazowych, co z kolei mogło wynikać cały czas z niskiej dostępności półprzewodników. Oby ta MINI dekoninktura była już za nami, bo bez tego segmentu ciężko będzie wyprzedzić zeszłoroczny wynik.

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.

W okresie styczeń-sierpień najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (88) i pruszkowskim (44) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (18).

Od lat zdecydowanym liderem w tej kategorii jest marka Mercedes-Benz, która po ośmiu miesiącach br. osiągnęła rezultat 186 minibusów (czyli o 120 szt. mniej niż przed rokiem) i 64,6% udział w tym segmencie (rok temu 71,3%). Warto wspomnieć, że na ten wynik zapracowały głównie polskie firmy, które najczęściej zabudowują pojazdy klasy MINI właśnie na bazie furgonów Mercedes-Benz Sprinter. Patrząc na polski rynek przez pryzmat firm zabudowujących okazuje się, że najlepiej z nich radzi sobie niezmiennie Mercus, który w okresie styczeń-sierpień zarejestrował na podwoziach różnych marek 186 minibusów (rok wcześniej 215 szt.), co dało mu aż 64,6% udziału w segmencie MINI i 25,4% w całym rynku (rok wcześniej 22,4%). Tak świetne wyniki na początku roku to efekt wykonanej pracy w poprzednich latach – w 2021 r. Mercus zarejestrował 303 szt. pojazdy, a w 2020 r. – 230 szt. W tej sytuacji najczęściej kupowanym w Polsce minibusem po sierpniu 2022 r. był Mercedes-Benz Sprinter (186 szt.), w tym z zabudową Mercusa (102), natomiast „po piętach” depcze mu już model MAN TGE (78), gdzie wszystkie egzemplarze sprzedane w Polsce miały nadwozie od Mercusa.

### **Miejska siła**

Autobusy miejskie dynamicznie rozpoczęły 2022 rok. W styczniu zanotowaliśmy 63 rejestracje (+30 szt. / +90,9% r/r), w lutym 49 (+30 szt. / +157,9% r/r), w marcu 84 rejestracje (+39 szt. / +86,7% r/r), w kwietniu 39 szt. (+5 szt. / +14,7% r/r), w maju 43 rejestracje (-29 szt. / -40,3% r/r), w czerwcu 59 szt. -28 szt. / -32,1% r/r), a w lipcu mieliśmy taki sam wynik jak rok temu (40 szt.) Sierpień przyniósł niezapowiedziane wysoki spadek (-39 szt. / -61,9% r/r). Razem dało to skumulowany wynik na poziomie 401 szt., co oznacza podobny poziom w porównaniu z pandemicznymi okresami 2021 r. (393 szt.) i 2020 r. (436 szt.). Jest on jednak daleki od rezultatów z niepandemicznych okresów 2019 (736 szt.) i 2018 roku (697 szt.) To najlepiej pokazuje skalę covidowej zapaści. Najnowsze dane pokazują, że ten segment wraca do formy i strategicznej roli na autobusowym rynku w Polsce, ale bardzo powoli. Dla porównania - w całym 2020 r. zarejestrowano w Polsce 702 miejskie autobusy, co przełożyło się na średnią na poziomie 59 szt. miesięcznie. W 2021 r. ten wskaźnik wynosił 49 szt. / m-c. Teraz, po okresie styczeń-sierpień, mamy wynik 50 szt. / m-c.

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 i całej gospodarki.

Na liście rankingowej – miejskim liderem po sierpniu jest cały czas Solaris z wynikiem 191 autobusów, co przełożyło się na 47,6% udział w tym segmencie. W tym roku najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim jest Solaris Urbino 12 (63).

### 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 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.

W ciągu ośmiu miesięcy 2022 r. w Polsce zarejestrowano 213 autobusów z napędem alternatywnym (28,1% udziału w całym rynku), w tym trzy pierwsze pojazdy na ogniwa paliwowe zasilane wodorem (dla MZK Konin i demonstracyjne pojazdy Autosanu i NesoBus). Zdecydowanie najwięcej zielonych pojazdów (200 szt.) jest w segmencie miejskim, co zapewniało elektrobusesom, gazowcom i hybrydom udział w tej kategorii na poziomie 49,9%, a struktura napędowa w tej kategorii wyglądała następująco:

200 szt. z klasycznym napędem diesla (udział 49,9%);

110 szt. z napędem elektrycznym (udział 27,4%), w tym dwa pierwsze wodorowce w Polsce;

55 szt. z napędem gazowym (udział 13,7%);

33 szt. z napędem hybrydowym (udział 8,2%).

Dla porównania – w 2021 r. zarejestrowano w Polsce łącznie 383 autobusy z napędem alternatywnym, z czego zdecydowana większość (374) należała do segmentu autobusów miejskich. To zapewniało elektrobusesom, gazowcom i hybrydom udział w tej kategorii na poziomie aż 63,8%, czyli zdecydowanie większym niż w tym roku. Wówczas struktura napędowa miejskiego segmentu wyglądała następująco:

213 szt. z napędem elektrycznym (udział 36,3%);

209 szt. z klasycznym napędem diesla (udział 36%);

150 szt. z napędem gazowym (udział 25,6%);

11 szt. z napędem hybrydowym (udział 1,9%).

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to po czerwcu 2022 na pierwszym planie mamy Łódź, która odebrała partię hybrydowych autobusów marki Solaris, a potem Gdynię z pierwszymi w Polsce elektrycznymi Mercedesami (24). Dla porównania - w 2021 r. na pierwszym miejscu znalazła się Warszawa (90 szt. autobusów CNG), a kolejne miejsca zajęły wówczas Kraków i Poznań, które kontynuowały elektryfikację swoich flot. Dwa lata wcześniej - w 2020 roku - Warszawa także została rynkowym eko liderem (140), jednak wówczas stolica kupowała głównie autobusy elektryczne (130). Podobna sytuacja miała miejsce w 2019 r., kiedy ponownie Warszawa zainwestowała w pojazdy gazowe (153).

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 ub. r. 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 dwa programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w tym „Kangur” pod kątem zakupu autobusów szkolnych dla gmin i „Zielony Transport Publiczny” dla miast i regionalnych związków. W ramach jego I edycji już podpisane zostały pierwsze umowy. Łącznie w ramach ZTP 1.0 ma zostać zakupionych 223 zielonych pojazdów, w tym:

146 szt. autobusów elektrycznych

71 szt. autobusów wodorowych

6 szt. trolejbusów

Z kolei w marcu br. NFOSiGW poinformował o wynikach I etapu II edycji programu Zielony Transport Publiczny, gdzie teraz wnioskodawcy będą negocjować zakupy:

do 340 szt. autobusów elektrycznych

do 48 szt. autobusów wodorowych

### **Międzymiastowe oczekiwanie**

To autobusowy segment o największym potencjalnie, który niestety jest cały czas stopowany przez brak prawnego uregulowanie transportu publicznego w Polsce i liberalne podejście naszego państwa do importu używanych pojazdów z Zachodu. W styczniu zarejestrowano tutaj sześć autobusów; w lutym jeden, w marcu dwa, w kwietniu zero, w maju jeden, w czerwcu jeden, a w lipcu też jeden. To razem 13 egzemplarzy, czyli mamy kontynuację rynkowej mizerności w tym segmencie, ponieważ przed rokiem było ich osiem.

Dla porównania – w 2020 r. ten segment także nie „błyszczał” i na koniec roku mieliśmy w tej kategorii zaledwie 28 sztuk. To oznacza, że co miesiąc rejestrowały się średnio 2,3 szt. W 2021 r. ten wskaźnik oscylował na poziomie 1,7 pojazdu na miesiąc. Teraz także mamy niecałą 1,7 szt./m-c.

Takie wyniki pokazują, jak słaba jest kondycja tej kategorii w naszym kraju. Wiążemy z nim ogromne nadzieje na przyszłość, jednak na razie jest to cały czas niszowy segment. Aby to się zmieniło, musi wejść zapowiadana nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która od nowa zorganizuje rynek przewozów regionalnych. 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 przyjęte 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.

Polski rząd twierdzi, że odbuduje komunikację międzymiastową w Polsce poprzez Fundusz Rozwoju Połączeń Autobusowych, natomiast ta komunikacyjna proteza wspiera tylko wtórny rynek pojazdów, gdyż wszystkie umowy zawierane są na maksymalnie rok i to bez żadnych wymagań w zakresie wieku pojazdów, normy spalin czy dostosowania pojazdów do przewozu osób z niepełnosprawnościami. Dlatego jak na razie nie zauważaliśmy żadnego pozytywnego wpływu Funduszu na rynek nowych autobusów międzymiastowych. Natomiast w segmencie wtórnym jest zupełnie na odwrót. W okresie styczeń-sierpień do Polski sprowadzono aż 853 pojazdy z tego segmentu, a w całym 2021 r. - 1187 używanych autobusów międzymiastowych, czyli 59 razy więcej niż w analogicznej kategorii na rynku fabrycznie nowych pojazdów.

Te różnice mówią same za siebie, dlatego jeszcze raz powtórzmy – bez systemowych rozwiązań międzymiastowy segment nie ma szans na zwiększoną sprzedaż.

Aktualnie międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz nieliczne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy korzystają z rozmaitych dotacji i tak inwestują w nowy tabor. Powoli też rośnie udział zakupów w ramach ekspresowych połączeń międzymiastowych. Jednak wszystkie te kontrakty są na bardzo niskim, jednostkowym poziomie.

### **Turystyczny dołek**

Czwarty strategiczny segment dla naszego rynku – czyli autobusów turystycznych - jest w pocovidowej, permanentnej zapaści. W styczniu w naszym kraju odnotowaliśmy rejestrację 6 szt. nowych autobusów turystycznych (+5 szt./ +500% r/r), co uznaliśmy za kontynuację autokarowego odbicia końcówki zeszłego roku. Niestety, luty przyniósł nam rozczarowanie i tylko 1 rejestrację (-23 szt. / -95,8% r/r). Lepiej było w marcu (+2 szt.), natomiast kolejne spadki w kwietniu (-2 szt./ -33% r/r), maju (- 17 szt. / -77,3% r/r), czerwcu (-12 szt. / -75% r/r), a przede wszystkim w lipcu (-43 szt. / -74,1% r/r) pokazały, że powrót do normalności w tym segmencie będzie bardzo trudny. Natomiast pewną nadzieję przyniósł sierpień, kiedy zarejestrowano 10 autokarów (+7 szt. / +233% r/r). Oby to był początek przełamania marazmu w tej kategorii. Łączny skumulowany wynik za okres styczeń-sierpień osiągnął poziom 47 szt. (-83 szt. / -63,9% r/r). Naszym zdaniem tak gigantyczny spadek w porównaniu do pandemicznego roku 2021 nie do końca odpowiada rynkowym realiom i ta statystyczna różnica jest efektem zeszłorocznych, własnych rejestracji na producentów czy dilerów, co z kolei wynikało z przepisów homologacyjnych. Teraz nie ma takiej potrzeby, ale nie ma też popytu na nowe autokarowe konstrukcje i stąd taka różnica.

Przypomnijmy, że rok 2020 autokary zakończyły z ogromną stratą – zanotowaliśmy wówczas tylko 94 rejestracje (-244 szt. / -72,2% wobec 2019 r.) i średnią na poziomie 7,8 szt. miesięcznie. W 2021 r. ten wskaźnik wynosił nieco ponad 12 szt. / m-c. Teraz – po okresie styczeń-sierpień mamy 47 szt. i średnią na poziomie prawie 5,9 szt., co pokazuje, jak wiele jest jeszcze do nadrobienia.

Na liście rankingowej turystycznych marek po sierpniu na pierwszym miejscu mamy markę Setra (11), która awansowało tak wysoko głównie za sprawą m.in. zakupów platformy Sindbad. Z kolei najpopularniejszym autokarem jest Mercedes-Benz Tourismo L (6).

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce  
styczeń-sierpień, 2022 rok\***

Pozycja	Marka	sztuki				
		1 - 8.2022		1 - 8.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	246	32,5%	383	39,8%	-35,8%
2	SOLARIS	193	25,5%	216	22,4%	-10,6%
3	MAN	148	19,6%	60	6,2%	146,7%
4	IVECO	35	4,6%	76	7,9%	-53,9%
5	VOLVO	31	4,1%		0,0%	
	inni	104	13,7%	228	23,7%	-54,4%
	<b>OGÓLEM**</b>	<b>757</b>	<b>100%</b>	<b>963</b>	<b>100%</b>	<b>-21,4%</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

Wracamy do całościowej analizy autobusowego rynku po sierpniu br. Liderem ponownie została marka Mercedes-Benz (246), która zanotowała zdecydowanie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-137 szt./-35,8% r/r), co też przełożyło się na spadek udziału w rynku (-7,3 pkt proc.) Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 186 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment plus autobusy miejskie (50) i turystyczne (10) pozwoliły marce uzyskać 32,5% udziału w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugie miejsce po 8. miesiącach br. to tradycyjnie Solaris z wynikiem 193 rejestracji (-23 szt. / -10,7% r/r), co dało producentowi z Bolechowa udział w rynku na poziomie 25,5%. Solaris jest specjalistą w tej kategorii i dostarcza na rynek tylko autobusy miejskie (w której to kategorii jest liderem) i tylko pojazdy o masie od 8t DMC. W tym gabarytowym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (poniżej 8 t DMC) – firma ma w Polsce absolutny prymat z udziałem aż 41,2%. W tym ujęciu zdecydowanie wyprzedza markę MAN (70 szt. i 14,9% udziału) oraz Mercedesa (60 szt. i 12,8% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku dość niespodziewanie po lipcu zajął MAN, który awansował w rankingu dzięki dywersyfikacji dostaw w różnych kategoriach funkcjonalnych – od MINI (78) po autobusy miejskie (69). Tak szeroka oferta przyniosła marce aż 148 rejestracji, czyli 88 szt. więcej niż przed rokiem (+146,7% r/r), co przełożyło się na imponujący wzrost udziału w rynku aż o 13,3 pkt proc do poziomu 19,6%. Tak dynamicznego awansu dawno już nie obserwowaliśmy w Polsce i MAN ma naprawdę mocne trzecie miejsce.

### 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.



w okresie styczeń-sierpień 2022 r. zanotowaliśmy sprzedaż 395 pojazdów „made in Poland”, co daje bardzo wysoki 52,1% udział w całym rynku. To efekt wysokiej sprzedaży autobusów miejskich oraz dobrych wyników Solarisa, MAN i Volvo na początku roku. Dla porównania – w 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 533 pojazdy „made in Poland”, co dało 39% udział w całym rynku. W 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, Eurobus, Bus Perfect, PC Invest, Automet, SprintCar czy Acbus i in. Po ich dodaniu, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wyniósł w 2022 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 ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles 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 ■ Katcon Polska ■ KFB Acoustics ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ Liberty Motorcycles ■ LOTOS Oil ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Robert Bosch ■ Scania Polska ■ Ssangyong Auto Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Central Europe ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ Valeo Thermal Systems ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■ ZIPP ■