

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

W ciągu 10. miesięcy 2022 r. w naszym kraju zarejestrowano 913 szt. fabrycznie nowych autobusów, czyli o 220 szt. mniej niż przed rokiem (-19,4%).

Październik przyniósł mały promyk nadziei na powrót rynku do dawnej kondycji, osiągając wyższy wynik niż rok temu o 20 szt. (+28,2% r/r). Jednak ten wzrost jest zbyt mały, aby zmienić coś diametralnie w skumulowanym rezultacie za rok bieżący i po serii spadków w czerwcu (-42 szt. / -27,8% r/r), lipcu (-73 szt. / -47,7% r/r), sierpniu (-71 szt. / -49,7% r/r) i wrześniu (-34 szt. / -34,3% r/r) mamy teraz tylko zatrzymanie negatywnej tendencji. Co ważne – solidarnie dobre wyniki odnotowały wszystkie segmenty funkcjonalne, z minibusami na czele. Diametralnie inna sytuacja panuje na rynku wtórnym, gdzie cały czas rośnie import używanych autobusów (aktualnie jest to poziom 2827 szt. (+27,9% r/r) , co skutecznie tamuje sprzedaż nowych pojazdów. Na to nakłada się katastrofalna sytuacja wśród autokarów oraz problemy z szybującymi cenami prądu i paliw oraz brakiem kierowców. Razem stwarza to mało sprzyjający klimat pod zakupy nowego taboru.

**Aktualna sytuacja**

Autobusowa bessa rozpoczęła się w maju (-45 szt. / -34,6% r/r), natomiast wcześniej – przede wszystkim w marcu i kwietniu – rynek z sukcesem odrabiał straty. Teraz – w październiku – mamy kolejną, dość nieśmiałą próbę powrotu do dawnej kondycji. Na razie polega ona na zatrzymaniu spadku sprzedaży, który mogliśmy obserwować jeszcze we wrześniu (-34 szt. / -34,3% r/r), a także w poprzednich trzech miesiącach. To oznacza, że największy w tym roku spadek mamy już za sobą i zaczynamy powoli odrabiać straty. I co ważne, rynek zaczyna operować na wyższym poziomie sprzedaży. Osiągnięty w październiku wynik (91 rejestracji) był zdecydowanie wyższy niż we wrześniu (65), w sierpniu (72) czy lipcu (80). Dlatego październikowe dane przybliżają nas bardzo powoli do „normalnych” wyników z lat 2017-2019. Przypomnijmy, że w 2021 roku na polskie drogi wyjechały 1362 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. / -39,7% 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 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 - październik, 2022 rok  
według segmentów\***

Segment		Nadwozie	1 - 10.2022		1 - 10.2021		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <=3,5T	MINI			6	1,19%	-100,0%
	BUS >3,5T		361	100,0%	497	98,8%	-27,4%
DMC <8T	OGÓŁEM		361	100,0%	503	100,0%	-28,2%
DMC >=8T	BUS >3,5T	MIEJSKI	461	83,5%	480	76,2%	-4,0%
		MIĘDZYMIASTOWY	24	4,3%	16	2,5%	50,0%
		SZKOLNY	7	1,3%	1	0,2%	600,0%
		TURYSTYCZNY	56	10,1%	131	20,8%	-57,3%
		INNY	4	0,7%	2	0,3%	100,0%
	OGÓŁEM		552	100,0%	630	100,0%	-12,4%
				60,5%		55,6%	
<b>OGÓŁEM*</b>			<b>913</b>	<b>100%</b>	<b>1133</b>	<b>100%</b>	<b>-19,4%</b>

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

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

### Autobusowy październik

Dziesiąty miesiąc 2022 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży na poziomie 91 szt. i był on zdecydowanie lepszy od zeszłorocznego (+20 szt. / +28,2% r/r). Tym samym październik nawiązał do świetnych wyników z marca i kwietnia. To kolejny - po fazie wakacyjnego załamania – sygnał do odrabiania strat. Mocno pofalowana w tym roku krzywa sprzedaży, z licznymi wzlotami i upadkami, pokazuje też jak długą i trudną drogę musi przebyć autobusowy rynek, aby wrócić do normalnej sytuacji. Dodajmy, że w poprzednich latach w październiku notowaliśmy następujące wyniki: 71 szt. w 2021 r.; 147 szt. w 2020 r., 225 szt. w 2019 r. i 281 szt. w 2018 r.

Podsumowując autobusowy październik przez pryzmat segmentów funkcjonalnych wyłania się nam następujący obraz:

- segment MINI w końcu odbił się od dna i osiągnął 46 szt., czyli zdecydowanie lepszy wynik od zeszłorocznego (+16 szt. / +53,3% r/r. Mamy też wyższy poziom rejestracji niż we wrześniu (27) czy w sierpniu (35);
- kategoria miejska zaliczyła nieznaczny wzrost rejestracji do poziomu 36 szt., co jednak przełożyło się na pozytywny wynik (+1 szt. / +2,8 r/r), a przede wszystkim wyższy poziom sprzedaży niż we wrześniu (24) czy sierpniu (24);
- autobusy międzymiastowe zaliczyły „remis” z rejestracją sześciu autobusów (czyli identycznie jak rok temu, ale warto odnotować, że we wrześniu sprzedaż wyniosła pięć sztuk, a w sierpniu jeden. To dobry kierunek.
- autokary to kolejny pozytyw – trzy sztuki w porównaniu z krągłym zerem sprzed roku oznacza mocny wzrost (+3 szt.) – czyli mamy kontynuację po wrześniu (+5 szt. / +500% r/r) i sierpniu (+7 szt. / +233,3% r/r) fali pozytywnych wyników. To nie są być może duże liczby, ale ten wzrost bardzo cieszy, gdyż cały czas działamy tutaj na ekstremalnie niskim poziomie sprzedaży.

- autobusy szkolne – to aktualne zero podobnie jak rok temu.

### Od początku roku

Po analizie października przechodzimy do skumulowanego, autobusowego wyniku za okres 10. miesięcy br. W podziale na poszczególne segmenty tegoroczna kondycja polskiego rynku autobusów przedstawia się następująco:

W okresie styczeń–październik najwięcej sprzedanych pojazdów zanotowaliśmy wśród autobusów miejskich. To 461 rejestracji (-19 szt. / -4% r/r) i to ta kategoria jest teraz liderem autobusowego rynku w Polsce. W okresie od stycznia do kwietnia kategoria ta notowała wzrosty, dzięki którym skumulowany wynik utrzymywał się na plusie aż do sierpnia (+2%) mimo kolejnych miesięcy spadków. We wrześniu odnotowaliśmy kolejne spadki, które teraz zostały zatrzymane.

Wiceliderem pod względem liczby rejestracji jest segment minibusów, gdzie mamy 361 szt. (-142 szt. / -28,2% r/r) Październik przyniósł tutaj poprawę sytuacji. Dla porównania we wrześniu temu różnica do zeszłorocznego poziomu wynosiła (-158 szt. /-33,4% r/r). Podobna utrzymywała się w sierpniu. Jeżeli minibusy w końcu się przebudzą, cały rynek ma szansę zniwelować straty w stosunku do zeszłego roku w ciągu kolejnych dwóch miesięcy. Bez pomocy minibusów jest to niemożliwe.

Kolejny pozytywny ruch odnotowaliśmy wśród autobusów turystycznych, które w październiku odnotowały wzrost sprzedaży, natomiast nie miało to większego, pozytywnego przełożenia na ich trudną sytuację w tym roku (-75 szt. / -57,2 % r/r). To kategoria, która najbardziej ucierpiała przez pandemię COVID. Mimo pewnych znaków poprawy płynących z danych za sierpień, wrzesień i październik, 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 wrześniu tylko w tej jednej kategorii mamy „na liczniku” aż 691 sprowadzonych autokarów.

Równie słabo wyglądają autobusy międzymiastowe, natomiast tutaj także obserwujemy symptomy pewnej poprawy. W tym roku zarejestrowano tutaj od początku roku ... 24 szt., czyli (+8 szt./ +50% r/r). Równolegle w tym samym czasie zaimportowaliśmy 1166 używane autobusy międzymiastowe. Różnica gigantyczna.

Na koniec dobre informacje z segmentu szkolnego, który rośnie w górę dzięki rządowemu programowi „Kangur”. Natomiast maksimum tego programu na ten rok to 15 sztuk. Teraz mamy 9 szt. (wszystkie elektryczne), podczas gdy rok wcześniej zarejestrowano tutaj dwa takie pojazdy.

Podsumowując – wyniki za 10. miesięcy pokazują, co aktualnie napędza autobusowy rynek. Cały czas kołem zamachowym są pojazdy miejskie, natomiast segment MINI ma coraz większą ochotę na powrót na „pierwszą linię frontu”. To bardzo dobry znak. Autokary zaległy w głębokiej defensywie, natomiast wyniki z trzech ostatnich miesięcy pokazują, że w tym roku branża zaliczyła całkiem przyzwoity sezon i zaczyna ponowne inwestycje w nowy tabor. Liczymy na masowe przygotowania do sezonu 2023, co może w końcu przełamać turystyczny marazm. Podobna zapaść panuje w segmencie pojazdów międzymiastowych, który podobnie jak autokary cały czas jest skutecznie blokowany przez rynek wtórny i brak ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym. Z kolei 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 na blisko 50 gimbusów), 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 powtórzyć sprzedażowy wynik z 2021 r., czyli 1362 szt. Niestety, wydaje się to coraz mniej realne.

Teraz przyjrzyjmy się 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. (-40 szt. / -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) i 41 szt. / -53,9% r/r). Wrzesień wzmocnił ogólny spadek, ale jest on zauważalnie mniejszy niż poprzednich dwóch miesiącach (-17 szt. / -38,6% r/r). Potwierdził to październik (+16 szt. / +53,3% r/r), który pokazywał, że po wiosennym falstarcie minibusy chcą ponownie włączyć się do gry. 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 dekonjunktura była już za nami, bo bez tego segmentu ciężko będzie wyprzedzić zeszłoroczny wynik.

Razem MINI skumulowany wynik plasuje się cały czas na dość niskim poziomie 361 szt., co oznacza spadek zarówno w porównaniu z pandemicznymi okresami 2021 r. (503) i 2020 r. (531), jak i „normalnymi” wynikami z 2019 r. (900) i 2018 r. (946). 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 10. miesiącach 2022 r. to 36 szt./m-c.

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–październik najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (113) i pruszkowskim (58) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (27).

Od lat zdecydowanym liderem w tej kategorii jest marka Mercedes-Benz, która w tym roku osiągnęła rezultat 224 minibusów (czyli o 140 szt. mniej niż przed rokiem) i 62% udział w tym segmencie (rok temu 72,4%). 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–październik zarejestrował na podwoziach różnych marek 225 minibusy (rok wcześniej 263 szt.), co dało mu aż 62,3% udziału w segmencie MINI i 25,7% w całym rynku (rok wcześniej 23,4%). 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 październiku 2022 r. był Mercedes-Benz Sprinter (224 szt.), w tym z zabudową Mercusa (113), natomiast „po piętach” depcze mu już model MAN TGE (106), 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 wysokie spadki (-39 szt. / -61,9% r/r), który swoim zasięgiem objął także wrzesień (-28 szt. / -53,9% r/r). Październik nieznacznie polepszenie sytuacji (+1 szt. / +2,8% r/r), co razem dało skumulowany wynik na poziomie 461 szt. To podobny poziom w porównaniu z pandemicznymi okresami 2021 r. (480 szt.) i 2020 r. (539 szt.). Jest on jednak bardzo daleki od rezultatów z niepandemicznych okresów 2019 (951 szt.) i 2018 roku (993 szt.).

Ta różnica najlepiej pokazuje skalę covidowej zapaści. Generalnie liczb prowadzonych na tym rynku postępowań przetargowych pokazuje, 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 10. miesiącach br. mamy wynik 46 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 październiku jest cały czas Solaris z wynikiem 209 autobusów (rok temu 281 szt.), co przełożyło się na 45,3% udział w tym segmencie (rok temu było to aż 58,5%). W tym roku najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim jest Solaris Urbino 12 (67).

## 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.

Od początku 2022 r. w Polsce zarejestrowano 240 autobusów z napędem alternatywnym (26,3% udziału w całym rynku), w tym trzy pierwsze pojazdy na ogniwa paliwowe zasilane wodorem (dla MKK Konin i demonstracyjne pojazdy Autosanu i NesoBus). Zdecydowanie najwięcej zielonych pojazdów (224 szt.) jest w segmencie miejskim, co zapewniało elektrobuses, gazowcom i hybrydom udział w tej kategorii na poziomie 48,6%, a struktura napędowa w tej kategorii wyglądała następująco:

237 szt. z klasycznym napędem diesla z udziałem 51,4% (dla porównania we wrześniu było to 50,1%, a w sierpniu 49,9%);

117 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 25,4%, w tym dwa pierwsze wodorowce w Polsce (dla porównania we wrześniu było to 27,5%, a w sierpniu 27,4%);

66 szt. z napędem gazowym z udziałem 14,3% (dla porównania we wrześniu było to 14,1%, a w sierpniu 13,7%);

41 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 8,9% (dla porównania we wrześniu było 8,0% a w sierpniu było to 8,2%).

Z kolei w całym 2021 r. w Polsce zarejestrowano łącznie 383 autobusy z napędem alternatywnym, z czego zdecydowana większość (374) należała do segmentu autobusów miejskich. To zapewniło elektrobuses, gazowcom i hybrydom udział w tej kategorii na poziomie aż 63,8%, czyli zdecydowanie więcej 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 wrześniu 2022 na pierwszym planie mamy Łódź, która odebrała partię hybrydowych autobusów marki Solaris, Warszawę (30 gazowców), 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 (99).

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 elektrobuses typu MEGA. To drugi – po stolicy – największy jednorazowy kontrakt na elektrobusesy 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 potencjalne, 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, w lipcu i sierpniu po jednym, we wrześniu aż 5 szt., a w październiku aż sześć. Coś jakby drgnęło... Jednak razem to zaledwie 24 egzemplarzy, czyli mamy kontynuację rynkowej mizerii w tym segmencie, ponieważ przed rokiem było ich 16 szt.

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 nieco ponad 2 szt./m-c.

Takie wyniki pokazują, jak słaba jest kondycja tej kategorii w naszym kraju. Wiążemy z nią 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 ciągu dziesięciu miesięcy do Polski sprowadzono aż 1166 pojazdów 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.

W rankingu marek pierwsze miejsce zajmuje Iveco ze swoim europejskim bestsellerem - modelem Crossway (10).

### **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). Kontynuację tego odbicia mieliśmy we wrześniu ze sprzedażą 6 szt.

autokarów (+5 szt. / +500% r/r) i w październiku z rejestracją 3 szt. (+3 szt. / +300% r/r). Oby to był początek przełamania marazmu w tej kategorii i pierwszy symptom przygotowań do sezonu 2023. Łączny skumulowany wynik za okres styczeń-październik osiągnął poziom 56 szt. (-75 szt. / -57,5% 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 już takiej potrzeby, ale i też nie ma 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 10. miesiącach – mamy 56 szt. i średnią na poziomie niespełna 6 szt., co pokazuje, jak wiele jest jeszcze do nadrobienia.

Na liście rankingowej turystycznych marek po październiku na pierwszym miejscu mamy ex aequo dwie marki: Setra i Irizar (po 11). Z kolei najpopularniejszym autokarem jest integralny Irizar i6S 13.35.

### Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń-październik, 2022 rok

Pozycja	Marka	1 - 10.2022		1 - 10.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	288	31,5%	445	39,3%	-35,3%
2	SOLARIS	213	23,3%	290	25,6%	-26,6%
3	MAN	189	20,7%	62	5,5%	204,8%
4	IVECO	60	6,6%	95	8,4%	-36,8%
5	VOLVO	31	3,4%	2	0,2%	1450,0%
	inni	132	14,5%	239	21,1%	-44,8%
	<b>OGÓŁEM**</b>	<b>913</b>	<b>100%</b>	<b>1133</b>	<b>100%</b>	<b>-19,4%</b>

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

\*\*/dla 2021 zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

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

### Lista rankingowa marek

Wracamy do całościowej analizy autobusowego rynku po okresie styczeń-październik. Liderem ponownie została marka Mercedes-Benz (288), która zanotowała zdecydowanie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-157 szt./-35,3% r/r), co też przełożyło się na spadek udziału w rynku (-7,7 pkt proc.). Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 224 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment oraz autobusy miejskie (54) i turystyczne (10) pozwoliły marce uzyskać 31,5% udziału w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugie miejsce po 10. miesiącach br. to tradycyjnie Solaris z wynikiem 213 rejestracji (-77 szt. / -26,6% r/r), co dało producentowi z Bolechowa udział w rynku na poziomie 23,3%, czyli o 2,3 pkt proc. mniej niż przed rokiem. 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 8t DMC) – firma ma w Polsce absolutny prymat z udziałem aż 38,6%. W tym ujęciu zdecydowanie wyprzedza markę MAN (83 szt. i 15% udziału) oraz Mercedesa (63 szt. i 11,4% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku dość niespodziewanie po październiku zajął MAN, który awansował w rankingu dzięki dywersyfikacji dostaw w różnych kategoriach funkcjonalnych – od MINI (106) po autobusy miejskie (81). Tak szeroka oferta przyniosła marce aż 189 rejestracji, czyli 127 szt. więcej niż przed rokiem (+204,8% r/r), co przełożyło się na imponujący wzrost udziału w rynku aż o 15,2 pkt proc do poziomu 20,7%. 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-październik 2022 r. zanotowaliśmy sprzedaż 466 pojazdów „made in Poland”, co daje bardzo wysoki 51% udział w całym rynku (we wrześniu było to 50,9%). 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 ■