



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

Pierwsze rejestracje nowych autobusów

STYCZEŃ - GRUDZIEŃ 2021 roku

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W grudniu 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano 141 fabrycznie nowych autobusów, czyli o 2 szt. mniej niż przed rokiem i o 6 szt. mniej niż w analogicznym miesiącu 2019 r.

Generalnie słabe miesięczne rezultaty odnotowane w III i IV kwartale przełożyły się na niski, skumulowany wynik liczony od początku 2021 roku. Łącznie w ciągu 12 miesięcy na polskie drogi wyjechały 1362 fabrycznie nowe autobusy, czyli o -133 szt. / -8,9% mniej niż przed rokiem.

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 półprzewodników. Po podsumowaniu wyników za rok 2021 powstaje pytanie, kiedy rynek może powrócić do poziomu z lat 2018-2019, kiedy polscy przewoźnicy kupowali 2,7 – 2,5 tys. nowych autobusów rocznie?

Nie można uznać przecież za oznaki poprawy dodatnie w skali roku rezultaty jedynie w segmencie turystycznym. Zwłaszcza, że 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 przygotowywanych dla rynku lotniczego.

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

| Segment | | Nadwozie | 1-12.2021 | | 1-12.2020 | | Zmiana % r/r |
|---------|-----------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|
| | | | Ogółem | Udział % | Ogółem | Udział % | |
| | BUS<=3,5T | MINI | 6 | 1,0% | 9 | 1,34% | -33,3% |
| | BUS>3,5T | | 599 | 99,0% | 661 | 98,7% | -9,4% |
| DMC<8T | OGÓŁEM | | 605 | 100,0% | 670 | 100,0% | -9,7% |
| | BUS>3,5T | MIEJSKI | 586 | 77,4% | 702 | 85,1% | -16,5% |
| | | MIĘDZYMIASTOWY | 20 | 2,6% | 28 | 3,4% | -28,6% |
| | | SZKOLNY | 2 | 0,3% | | | |
| | | TURYSTYCZNY | 146 | 19,3% | 94 | 11,4% | 55,3% |
| | | INNY | 3 | 0,4% | 1 | 0,1% | 200,0% |
| DMC>=8T | OGÓŁEM | | 757 | 100,0% | 825 | 100,0% | -8,2% |
| | OGÓŁEM* | | 1362 | 100% | 1495 | 100% | -8,9% |

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

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

Autobusowy grudzień

Grudzień 2021r. przyniósł autobusowemu rynkowi umiarkowanie wysoki poziom sprzedaży i nieznaczny spadek w porównaniu do poprzednich lat (2019-2020). Ale rejestracje w grudniu rekordowego 2018 roku (186szt.) czy w 2017 (354 szt.) z najlepszym grudniowym rezultatem w historii, były już zdecydowanie wyższe (odpowiednio o 24% i 40% niż w ostatnim miesiącu). W ciągu ub.r. podobnie, jak to bywa na polskim



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

autobusowym rynku, na którym nie ma utrwalonej sezonowości, koniunktura była zmienna – w I kwartale (-22,4%) utrzymywał się spadek w II wzrost (+19,7%), podobnie w III (+16,2%), mimo że lipiec i wrzesień były ze spadkiem a tylko w sierpniu zaznaczyło się odbicie. IV kwartał (-34,5%) przyniósł najgłębszy spadek. Rezultaty wszystkich kwartałów były też znacznie niższe niż odpowiednio w 2019 roku.

W ub.r. w grudniu mimo wyjścia rynku z dwucyfrowych spadków, obserwowanych bez przerwy od września do listopada (odpowiednio -10%, -51,7% i -47,6%), nie udało się w grudniu (-1,4%) zniwelować różnicy do zeszłorocznego poziomu. O słabej dynamice świadczy fakt, że grudzień był czwartym z rzędu, miesiącem ze spadkiem rok do roku i siódmym łącznie w ub.r. Przy tak słabym popycie ciężko jest poprawić i tak bardzo słaby wynik z 2020 r., nie mówiąc o powrocie do rezultatów notowanych w Polsce przed pandemią – w 2019r.

W grudniu ponownie mogliśmy zaobserwować trend dwóch prędkości – autobusy miejskie i turystyczne „ciągnęły” sprzedaż w górę (odpowiednio +1 szt. / +1,3% i +4 szt. / +133%), a minibusy w dół -8 szt. / -12,5%. Autobusów międzymiastowych nie zarejestrowano w grudniu podobnie jak rok wcześniej. Nie poprawiła sytuacji rejestracja jednego autobusu szkolnego (w grudniu 2020 nie zarejestrowano żadnego). W efekcie rynek odnotował w grudniu lekki „minus”.

W szczegółach grudniowe dane wyglądały następująco:

56 szt. MINI-busów (-8szt. / -12,5% r/r) – czyli liczbowo lepiej niż w listopadzie, kiedy mieliśmy wynik 46 szt. MINI-busów (-29 szt. / -38,7% r/r)

76 szt. autobusów miejskich (+1 szt. / +1,3% r/r), co oznacza powrót miejskich dostaw i zdecydowanie wyższy wynik niż w listopadzie z rezultatem 30 szt. autobusów miejskich (-58 szt. / -65,9% r/r),

0 autobusów międzymiastowych (0szt. przed rokiem), co oznacza powrót do „normalności” w tym segmencie: w sierpniu mieliśmy 1 rejestrację, we wrześniu – 2, w październiku – 6, w listopadzie – 4 i w grudniu – 0.

7 autobusów turystycznych (+4 szt. / +133,3% r/r), czyli autokarowe odbicie na koniec roku po bardzo słabym wrześniu i październiku. W listopadzie mieliśmy przyspieszenie i rejestracje 8 autokarów (+5 szt. / +166,7% r/r), które utrzymało się także w grudniu (+4 szt. / +133,3% r/r). Dobry znak na przyszłość.

Podsumowując – tegoroczne wyniki z ostatnich sześciu 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, z którego rynek podniósł się w listopadzie i grudniu, notując „plusy” w niektórych kategoriach. To jednak było za mało, aby dogonić i tak bardzo słaby rezultat z 2020r.. Może uda się to za rok.

Od początku roku

W 2021 r. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 1362 szt. nowe autobusy, czyli mniej o -133 szt. / -8,9% r/r. Ubiegły rok rozpoczął się od mocnego hamowania w styczniu, kiedy strata sięgnęła -41,1% r/r; w lutym mieliśmy chwilową odwilż (i „tylko” -5,7% r/r), natomiast w marcu spadek ponownie był dwucyfrowy (-



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

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), październik (-76 szt. / -51,7% r/r), listopad (-80 szt. / -47,6% r/r). Grudzień z rejestracjami 141 pojazdów próbował ratować sytuację, ale było już zbyt późno na odrobienie strat.

Pamiętajmy, że 2020 rok zamknęliśmy 40% stratą, co oznacza, że cały czas porównujemy się z kryzysowym okresem na naszym rynku. Dlatego tak słabe wyniki mocno martwią i pokazują, że w warunkach pandemii wakacyjna koniunktura szybko się kończy, a jesienią rynek pogrąża się w marazmie. Dlatego po dwóch latach funkcjonowania w warunkach kryzysu wywołanego przez COVID-19, można założyć, że powrót do normalności zabierze nam sporo czasu. Dodatkowo ten proces wydłużają problemy producentów, którzy zmagają się z opóźnieniami w ramach dostaw elektronicznych komponentów.

W 2021 r. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wyglądała następująco:

W kategorii MINI odnotowaliśmy 605 rejestracji (-65 szt. / -9,7% r/r). To podobny rezultat jak po listopadzie (-57 szt. / -9,4% r/r, ale zdecydowanie słabszy niż po październiku (-28 szt. / -5,3%) i wrześniu (+1 szt. / +0,2%). Dla porównania – podczas wakacji i na wiosnę panowała tutaj zupełnie inna koniunktura, która imponowała wzrostami: w sierpniu (+24 szt. / +46,1% r/r), w lipcu (+8 szt. / +18,6% r/r), w czerwcu (+12 szt. / +33,3% r/r) i w maju (+13 szt. / +61,9% r/r). Niestety, jesienne wyniki mocno wygięły MINI krzywą sprzedaży w dół. 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 ubiegły rok wynikiem 586 rejestracji (-116 szt. / -16,5% r/r), co oznacza podobny wynik jak po listopadzie (-117 szt. / -18,7% r/r). Jednak wcześniej było zdecydowanie lepiej – po październiku (-59 szt. / -10,9%) i po wrześniu (-20 szt. / -4,3%). W tej sytuacji w miarę dobre wyniki z maja, czerwca, lipca nie miały szans przełamać rynkowej mizerności z końcowych miesięcy. W efekcie głównie listopad 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 49 szt. / m-c, czyli ten segment cały czas jest mocno pod zeszłoroczną kreską, nie mówiąc już o średniej z 2019 r., kiedy miesięcznie rejestrowano średnio 89 autobusów.

Autobusy międzymiastowe i ... 20 rejestracji od początku roku (-8 szt. / -28,6% r/r). 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 1,6 pojazdu na miesiąc. Warto jednak odnotować fakt, że we wrześniu, październiku i listopadzie mieliśmy tutaj zdecydowaną poprawę sytuacji, która jednak definitywnie zakończyła się w grudniu. Należy też podkreślić, że zakupy zrealizowane przed dwie czy trzy firmy nie zmieniają łącznego, beznadziejnego obrazu tej kategorii. To może zrobić tylko zmiana przepisów w zakresie regionalnego transportu pasażerskiego, na którą cały czas czekamy.

Autobusy turystyczne zamknęły rok wynikiem 146 szt. (+52 szt. / +55,3% r/r), co po jesiennej stagnacji, a nawet październikowej „jeździe na wstecznym” należy uznać, za bardzo dobry rezultat. Ta autokarowa nadwyżka została wypracowana głównie w lipcu, natomiast pierwszy sygnał do wzmożonych 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%



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

r/r) mieliśmy szczyt turystycznych rejestracji. Sierpień i wrzesień to można powiedzieć posezonowa korekta sprzedaży. Natomiast październik (-11 szt. r/r) przyniósł załamanie, które udało się pokonać w listopadzie i grudniu. Warto podkreślić, że – mimo słabszych wyników w ostatnich miesiącach – segment autokarów już jako jedyny na autobusowym rynku (nie licząc niszowych pojazdów szkolnych) jest na „skumulowanym plusie”, co najlepiej pokazuje, że ta kategoria bardzo chce wrócić do gry. Natomiast z drugiej strony, kategoria ta mocno podlega wpływom ogólnej sytuacji epidemiologicznej i obawom, że wrócą pasażerskie limity. 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. Teraz ten wskaźnik wynosi prawie 12 szt. / m-c. Przypomnijmy, że w 2019 r. średnia miesięczna przekroczyła nieznacznie 28 sztuk..

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.

W 2021 r. skumulowany wynik dla tej kategorii wyniósł 586 pojazdy (-116 szt. /-16,5% r/r), z czego najwięcej rejestracji odnotowano w Warszawie. Na liście rankingowej w tym segmencie liderem jest Solaris z wynikiem 372 szt. autobusów miejskich, co dało mu ponad 63% udział w tym segmencie, czyli aż o 10 pkt proc więcej niż rok wcześniej, kiedy firma sprzedała tutaj 368 pojazdów z udziałem 52,4%. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w ubiegłym roku w Polsce był Solaris Urbino 12 electric (108).

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 łącznie 383 autobusy z napędem alternatywnym, pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii. Spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (586) aż 374 miało alternatywny napęd, co daje im udział w tym segmencie na wysokim poziomie bliskim 64%! Dodatkowo (poza segmentem miejskim) odnotowaliśmy sześć ebusów: cztery w segmencie minibusów i dwa elektryczne autobusy szkolne oraz trzy minibusy z napędem CNG.

W całym 2021 roku struktura napędowa miejskiego segmentu wygląda następująco:

213 szt. z napędem elektrycznym;

205 szt. z klasycznym napędem diesla,

150 szt. z napędem gazowym (CNG/LNG);

11 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym)



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

Dla porównania - w całym 2020 r. udział zielonych pojazdów w segmencie miejskim 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)

Jak widać po raz pierwszy w historii, elektrobusy wyprzedziły na koniec roku diesla i to one są teraz dominującym rodzajem napędu w segmencie miejskim (36%). Następne miejsca mają ustępujące pojazdy z silnikami wysokoprężnymi (34%) i rosnące w siły pojazdy gazowe (26%).

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to po 2021 r. na pierwszym miejscu mamy Warszawę (90 szt. autobusów CNG), a następnie Kraków i Jaworzno, które kontynuują elektryfikację miejskiej floty. W 2020 roku Warszawa również została rynkowym eko liderem (140), jednak wówczas stolica kupowała głównie autobusy elektryczne (130). Podobna sytuacja miała miejsce w 2019 r., jednak wówczas Warszawa obroniła pierwszą eko-pozycję (153) inwestując głównie w pojazdy gazowe.

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 POLIŚ – 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 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, który będzie czerpał finansowanie z KPO. W ramach jego pierwszej edycji ma zostać zakupionych 223 zielonych pojazdów, w tym:

planowana liczba autobusów elektrycznych – 146 szt.

planowana liczba autobusów wodorowych - 71 szt.

planowana liczba trolejbusów – 6 szt.

planowana liczba punktów ładowania – 144 szt.

planowana liczba przeszkolonych osób – 669.

Dodajmy, że ten program będzie miał realny wpływ na obraz rynku dopiero w 2023 r.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

MINI sprzedaż

W 2021 liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 605 szt. (-65szt. / -9,7% 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.

Od lat zdecydowanym liderem w tej kategorii jest marka Mercedes-Benz, która w tym roku osiągnęła rezultat 443 minibusów i ma aż 72,6% udziału w tym segmencie. W 2020 r. było to 455 szt. i 67,9% udziału, co pokazuje stabilną pozycję mimo trudnych czasów dla autobusowego rynku. Warto wspomnieć, że 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 302 minibusów, co dało mu prawie 50% udział w tym rynku (dla porównania przed rokiem był to poziom 218 szt. i 36% udziału). W 2021 r. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (208) i pruszkowskim (30) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (59).

Turystyczny powrót

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.

W 2021 r. odnotowaliśmy sprzedaż 146 nowych autokarów, czyli o 52 szt. więcej niż przed rokiem (+55,3%). To daje nadzieję na powrót do odpowiedniej kondycji po pandemicznej zapaści, natomiast dalszy rozwój sytuacji zależy od warunków sanitarnych. I to nie tylko w Polsce, ale w całej Europie. 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 39,6%. W zeszłym roku było to 26 szt. i 36,9% udziału, co także pokazuje, w jak trudnej sytuacji znajdował się ten segment rok temu. W tym roku spodziewamy się polepszenia sytuacji, natomiast na właściwe obroty ta kategoria powinna wejść w 2024 r. Najczęściej kupowanym autokarem w 2021 r. był ponownie Mercedes-Benz Tourismo (23).

Międzymiastowe oczekiwania

W 2021 r. w Polsce zarejestrowano tylko 20 szt. autobusów międzymiastowych (-8 szt. / -28,6% r/r), co pokazuje 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

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.

Coraz większą popularnością cieszy się w naszym kraju Fundusz Rozwoju Połączeń Autobusowych. Ta rządowa proteza komunikacyjna działa od czterech lat, jednak w zakresie taboru wspiera ona wtórny rynek, 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. Dlatego jak na razie nie zauważaliśmy żadnego pozytywnego wpływu Funduszu na rynek nowych pojazdów. Natomiast w segmencie wtórnym jest zupełnie na odwrót. W 2021 r. do Polski sprowadzono 1186 używanych autobusów międzymiastowych, czyli 59 razy więcej niż w analogicznej kategorii na rynku fabrycznie nowych pojazdów. W całym 2020 r. było to 943 szt. Ten wynik mówi sam 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. Liderem tego segmentu w 2021 r. została marka Iveco ze sprzedażą 13 pojazdów typu Crossway.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - grudzień, 2021 rok

| Pozycja | Marka | 1-12.2021 | | 1-12.2020 | | Zmiana % r/r |
|---------|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|
| | | Ogółem | Udział % | Ogółem | Udział % | |
| 1 | MERCEDES-BENZ | 521 | 38,3% | 613 | 41,0% | -15,0% |
| 2 | SOLARIS | 374 | 27,5% | 370 | 24,7% | 1,1% |
| 3 | IVECO | 118 | 8,7% | 60 | 4,0% | 96,7% |
| 4 | MAN | 87 | 6,4% | 98 | 6,6% | -11,2% |
| 5 | AUTOSAN | 60 | 4,4% | 76 | 5,1% | -21,1% |
| 6 | FORD | 49 | 3,6% | 144 | 9,6% | -66,0% |
| | inni | 153 | 11,2% | 134 | 9,0% | 14,2% |
| | OGÓŁEM** | 1362 | 100% | 1495 | 100% | -8,9% |

*/ 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

Lista rankingowa marek

W 2021 r. liderem całego rynku nowych autobusów w Polsce została marka Mercedes-Benz (521), która zanotowała niższą sprzedaż niż przed rokiem o jedną siódmą (-92 szt. / -15% r/r), co też przełożyło się na spadek udziału w rynku (-2,8 pkt proc.) Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 443 pojazdy z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment (plus pozycja lidera w autobusach turystycznych) pozwoliły marce uzyskać 38,3% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugi na polskim rynku nowych autobusów jest Solaris z wynikiem 374 rejestracji (+4 szt. / +1,1% r/r), co dało marce udział w rynku o 2,7 pkt. proc. wyższy niż przed rokiem. 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 w Polsce z wynikiem 374 szt. i udziałem aż 49,4%. W tym gabarytowym rankingu zdecydowanie wyprzedza markę Mercedes-Benz (78 szt. i 10,3% udział) oraz Autosan (60 szt. i 7,9% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku zajęło dość niespodziewanie i po raz pierwszy w historii 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 118 rejestracji, czyli aż 58 szt. więcej niż przed rokiem (+96,7% r/r) i wzrost udziału w rynku o 4,7 pkt proc do poziomu 8,7%. To najważniejsza zmiana w autobusowym rankingu 2021 i 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. W 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 533 pojazdy „made in Poland”, co daje 39% 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 ■ Electric Vehicles Poland ■ 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 ■ Liberty Corporation ■ 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 Autosystems ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■