

## **Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ – LISTOPAD 2022 roku**

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

W ciągu 11. miesięcy 2022 r. w naszym kraju zarejestrowano 1022 szt. fabrycznie nowych autobusów, czyli o 199 szt. mniej niż przed rokiem (-16,3%). To lepszy wynik niż przed miesiącem, kiedy różnica wynosiła -220 szt. / -19,4% r/r). Czy to już zapowiedź lepszego nowego roku?

Listopad przyniósł kolejny (po październiku) promyk nadziei na powrót rynku do dawnej kondycji, osiągając wyższy wynik niż rok temu o 21 szt. (+23,9% r/r) – dla porównania w październiku było to +20 szt. / +28,2% r/r. Jednak ten wzrost jest na razie zbyt mały, aby mógł dokonać diametralnych zmian w aktualnej sytuacji na rynku. 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 we wrześniu (-34 szt. / -34,3% r/r) nie ma już szans na odrobienie strat i zatrzymanie negatywnej tendencji. Musimy pogodzić się z trzecią, rok po roku, stratą w sprzedaży nowych autobusów i mieć nadzieję, że aktualne, coraz lepsze wyniki to przygotowania pod przyszłoroczną ofensywę. Na pewno spodziewamy się w 2023 roku lepszych wyników w zakresie rejestracji autobusów miejskich. Czy reszta rynku pójdzie za tym segmentem? Tego jeszcze do końca nie wiadomo, ale liczymy na dynamiczne odrabianie strat.

Co aktualnie ważne – dobre wyniki odnotowały wszystkie segmenty funkcjonalne, za wyjątkiem minibusów. Natomiast nie można zapominać o hossie na rynku wtórnym, który notuje lepsze wyniki niż przed pandemią, latach 2018 i 2019. Import cały czas rośnie (aktualnie jest to poziom 3112 szt. (+27,1% 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. Mimo to, musi być lepiej. Ustawa o elektromobilności, rządowe i unijne dofinansowania wymuszają zwiększanie udziału „zielonego” taboru, przede wszystkim w miastach.

#### **Aktualna sytuacja**

Od początku roku rynek nowych autobusów goni zeszłoroczny wynik. Na początku roku nawet odnotowaliśmy lekką przewagę, natomiast w maju rozpoczęła się bessa (-45 szt. / -34,6% r/r), która trwała aż do września. Dopiero październiku (+20 szt. / +28,2% r/r) zanotowaliśmy dość nieśmiałą próbę powrotu do dawnej kondycji, która utrzymała się w listopadzie (+21 szt. / +23,9% r/r). Na razie ta dynamika polega 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 „dołek” w tym roku mamy już za sobą i zaczynamy powoli odrabiać straty. I co ważne, rynek zaczyna operować na wyższym poziomie sprzedaży. Osiągnięty wynik w listopadzie (109) i październiku (91 rejestracji) były zdecydowanie wyższe niż we wrześniu (65), w sierpniu (72) czy lipcu (80). Dlatego listopadowe 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. – w ostatnim roku przed pandemią. 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, ale nie wolno o nich zapomnieć.

Zapaść na autobusowym rynku to oczywiście efekt pandemii COVID-19 i związanego z nią kryzysu, 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 - listopad, 2022 rok  
według segmentów\***

sztuki

Segment		Nadwozie	1 - 11.2022		1 - 11.2021		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <= 3,5T	MINI			6	1,09%	-100,0%
	BUS > 3,5T		384	100,0%	543	98,9%	-29,3%
DMC < 8T	OGÓŁEM		384	100,0%	549	100,0%	-30,1%
	BUS > 3,5T	MIEJSKI	529	82,9%	510	75,9%	3,7%
		MIĘDZYMIASTOWY	29	4,5%	20	3,0%	45,0%
		SZKOLNY	8	1,3%	1	0,1%	700,0%
		TURYSTYCZNY	68	10,7%	139	20,7%	-51,1%
		INNY	4	0,6%	2	0,3%	100,0%
DMC >= 8T	OGÓŁEM		638	100,0%	672	100,0%	-5,1%
OGÓŁEM*			1022	100%	1221	100%	-16,3%

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

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

### Autobusowy listopad

Jedenasty miesiąc 2022 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży na poziomie 109 szt. i był on lepszy od zeszłorocznego (+21 szt. / +23,9% r/r). Tym samym listopad – po październiku – nawiązał do świetnych wyników z marca i kwietnia. To kolejny sygnał do odrabiania strat i przygotowania gruntu pod nowy, lepszy rok. Mocno pofalowana w tym roku krzywa sprzedaży, z licznymi wznosami i upadkami, pokazuje też jak długą i trudną drogę musi przebyć autobusowy rynek, aby wrócić do normalnej sytuacji. Dodajmy, że w poprzednich latach w listopadzie notowaliśmy następujące wyniki: 88 szt. w 2021 r.; 168 szt. w 2020 r., 128 szt. w 2019 r. i 154 szt. w 2018 r.

Podsumowując ostatni miesiąc przez pryzmat segmentów funkcjonalnych wyłania się nam następujący obraz:

- segment MINI, po obiecującym październiku (46 rejestracji / +16 szt. / +53,3% r/r), w listopadzie odnotował spadek i to dość spory (-23 szt. / -50% r/r). Jest to wynik nawet niższy od wrześniowego (27) i sierpniowego (35);
- kategoria miejska zaliczyła rekordowy, w tym roku, wzrost rejestracji (po październikowym preludium w postaci +1 szt. / +2,8 r/r) i doszła do poziomu aż 68 szt. (+38 szt. / +126,6% r/r). Dla porównania, liczba rejestracji, w tym segmencie, wyniosła w sierpniu i we wrześniu po 24 szt.;
- autobusy międzymiastowe zaliczyły „plus” z rejestracją pięciu autobusów (czyli o jeden więcej niż rok temu), ale warto odnotować fakt, że rośnie poziom sprzedaży: w październiku było to 6 szt.; we wrześniu 5 szt., a jeszcze w sierpniu jeden. To dobry kierunek.

- autokary to kolejny pozytywny i wynik na poziomie aż 12 szt. To drugi najlepszy rezultat w tym roku, pod względem liczby rejestracji, czyli mamy kontynuację po październiku (+3 szt.), 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 aktualnie jedna rejestracja. Dla porównania, rok temu nie odnotowano żadnej rejestracji.

### **Od początku roku**

Po analizie listopada przechodzimy do skumulowanego, autobusowego wyniku za okres 11. miesięcy br. W podziale na poszczególne segmenty tegoroczna kondycja polskiego rynku autobusów przedstawia się następująco:

- W okresie styczeń-listopad najwięcej sprzedanych pojazdów zanotowaliśmy wśród autobusów miejskich. To 529 rejestracje (+19 szt. / +3,7% r/r) – dla porównania jeszcze w październiku był to poziom -19 szt. / -4% r/r). W kryzysowym okresie pandemii ta kategoria jest bezapelacyjnym liderem autobusowego rynku w Polsce. W okresie od stycznia do kwietnia segment ten notował wzrosty, dzięki którym skumulowany wynik utrzymywał się na plusie aż do sierpnia (+2%) mimo kolejnych miesięcy spadków. We wrześniu i październiku odnotowaliśmy kolejne spadki, które teraz zostały zatrzymane i autobusy miejskie są „na plusie”. Dobry finisz na koniec roku i pozytywny sygnał na przyszły rok. 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 listopadzie jest cały czas Solaris z wynikiem 218 autobusów (rok temu 318 szt.), co przełożyło się tylko na 41,2% udział w tym segmencie (rok temu, po listopadzie było to aż 62,4%). W tym roku najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim jest Solaris Urbino 12 (70).

- Wiceliderem pod względem liczby rejestracji jest segment minibusów, gdzie mamy 384 rejestracji (-165 szt. / -30% r/r) – dla porównania po październiku było to -142 szt. / -28,2% r/r. Jak widać listopad przyniósł tutaj pogorszenie sytuacji i najstarszy wynik w ostatnim okresie – we wrześniu temu różnica do zeszłorocznego poziomu wynosiła (-158 szt. / -33,4% r/r). Podobna sytuacja utrzymywała się w sierpniu. Jeżeli minibusy przebudzą się w grudniu, cały rynek ma szansę zniwelować straty w stosunku do zeszłego roku. Jednak bez pomocy minibusów jest to niemożliwe. Pamiętajmy, że nasz kraj jest prawdziwym zagłębieniem 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.

W okresie styczeń-listopad najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (116) i pruszkowskim (60) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (27). Od lat zdecydowanym liderem w tej kategorii jest marka Mercedes-Benz, która w tym roku osiągnęła rezultat 239 minibusów (czyli o 161 szt. mniej niż przed rokiem) i 62,2% udział w tym segmencie (rok temu 72,9%). 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-listopad zarejestrował na podwoziach różnych marek 246 minibusy (rok wcześniej 289 szt.), co dało mu aż 61,2% udziału w segmencie MINI i 24,1% w całym rynku (rok wcześniej 23,7%). 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 listopadzie 2022 r. był Mercedes-Benz Sprinter (239 szt.), w tym z zabudową Mercusa (118),

natomiast „po piętach” depcze mu już model MAN TGE (108), gdzie wszystkie egzemplarze sprzedane w Polsce miały nadwozie od Mercusa.

- Kolejny pozytywny ruch odnotowaliśmy wśród autobusów turystycznych, które w październiku i w listopadzie odnotowały wzrost sprzedaży, natomiast jak na razie nie ma to większego, pozytywnego przełożenia na ich trudną sytuację biorąc pod uwagę skumulowany wynik 68 szt. (-71 szt. / -51,1% r/r). Jednak cierpliwości – krok po kroku – dla porównania po październiku mieliśmy tutaj wynik -75 szt. / -57,3 % r/r, czyli jest trochę lepiej. Pamiętajmy, że 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 listopadzie tylko w tej jednej kategorii mamy „na liczniku” aż 749 sprowadzonych autokarów. 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 11. miesiącach – mamy 68 szt. i średnią na poziomie nieco ponad 6 szt., co pokazuje, jak wiele jest jeszcze do nadrobienia.

Na liście rankingowej turystycznych marek po listopadzie na pierwszym miejscu mamy ex aequo dwie marki: Mercedes-Benz i Setra (po 14 szt. każda), które obie oferowane są w Polsce przez firmę EvoBus Polska. Z kolei najpopularniejszym modelem jest integralny Irizar i6S 13.35 (11).

- Równie słabo jak autokary wyglądają autobusy międzymiastowe, natomiast tutaj także obserwujemy symptomy pewnej poprawy. W tym roku zarejestrowano tutaj od początku roku 29 szt., czyli (+9 szt./ +45% r/r). Równolegle w tym samym czasie zaimportowaliśmy 1288 używanych autobusów międzymiastowych. Różnica gigantyczna i jest to efekt rządowego Fundusz Rozwoju Połączeń Autobusowych, czyli komunikacyjna „proteza” finansowa, która wspiera tylko wtórny rynek pojazdów. Wszystkie umowy zawierane z FRPA 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. 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.

Aktualnie międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych i kolejowych oraz nieliczne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy korzystają z rozmaitych dotacji (jak np. Polski Ład) 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 z modelem Crossway 10,8 (6).

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 8 szt. (wszystkie elektryczne), podczas gdy rok wcześniej zarejestrowano dwa takie pojazdy.

Podsumowując – wyniki za 11. miesięcy pokazują, co aktualnie napędza autobusowy rynek. Cały czas kołem zamachowym są pojazdy miejskie, natomiast segment MINI cały czas nie wykazuje ochoty na powrót na pozycję rynkowego lidera. Do tego mamy cały czas ogromny spadek w sprzedaży autokarów, który bardzo powoli przechodzi do historii. Najnowsze wyniki z trzech ostatnich miesięcy pokazują, że turystyczna branża wraca i w przyszłym roku możemy liczyć na całkiem przyzwoity sezon plus ponowne inwestycje w nowy tabor. Zapaść panuje również w segmencie pojazdów międzymiastowych – aczkolwiek nie wynika ona z pandemii tylko z zaległości strukturalnych – natomiast ten segment, 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.

### **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 257 autobusy z napędem alternatywnym (25,1% udziału w całym rynku – dla porównania po październiku było to 26,3%), w tym trzy pierwsze pojazdy na ogniwa paliwowe zasilane wodorem (dla MZK Konin i demonstracyjne pojazdy Autosanu i NesoBus). Zdecydowanie najwięcej zielonych pojazdów (239 szt.) jest w segmencie miejskim, co zapewniało elektrobusesom, gazowcom i hybrydom udział w tej kategorii na poziomie 45,2%, a struktura napędowa w tej kategorii wyglądała następująco:

290 szt. z klasycznym napędem diesla z udziałem 54,8% (dla porównania po październiku było to 51,4%, po wrześniu 50,4%, a po sierpniu 50,1%);

127 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 24%, w tym dwa pierwsze wodorowce w Polsce (dla porównania w październiku było to 25,4%, a we wrześniu 27,5%);

71 szt. z napędem gazowym z udziałem 13,4% (dla porównania w październiku było to 14,3%, a we wrześniu 14,1%);

41 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 7,8% (dla porównania w październiku było 8,9% a we wrześniu było to 8%).

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 elektrobusesom, gazowcom i hybrydom udział w tej kategorii na poziomie aż 63,8%, czyli zdecydowanie więcej niż w tym roku. 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 listopadzie 2022 na pierwszym planie mamy Łódź, która odebrała partię hybrydowych autobusów marki Solaris, następnie Warszawę (40 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 dofinansowaniu. 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 ub. r. 50 autobusów typu MEGA. To drugi – po stolicy – największy jednorazowy kontrakt na autobusy 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

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

Pozycja	Marka	1 - 11.2022		1 - 11.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	351	34,3%	477	39,1%	-26,4%
2	SOLARIS	223	21,8%	318	26,0%	-29,9%
3	MAN	195	19,1%	70	5,7%	178,6%
4	IVECO	69	6,8%	102	8,4%	-32,4%
5	AUTOSAN	33	3,2%	56	4,6%	-41,1%
	inni	151	14,8%	198	16,2%	-23,7%
	<b>OGÓŁEM**</b>	<b>1022</b>	<b>100%</b>	<b>1221</b>	<b>100%</b>	<b>-16,3%</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-listopad. Liderem ponownie została marka Mercedes-Benz (351), która zanotowała zdecydowanie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-126 szt./-26,4% r/r), co też przełożyło się na spadek udziału w rynku (-4,7 pkt proc.). Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 239 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment oraz autobusy miejskie (94) i turystyczne (14) pozwoliły marce uzyskać 34,3% udziału (dla porównania – po październiku było to 31,5%) w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugie miejsce po 11. miesiącach br. to tradycyjnie Solaris z wynikiem 223 rejestracji (-95 szt. / -29,9% r/r), co dało producentowi z Bolechowa udział w rynku na poziomie 21,8% (dla porównania – po październiku było to 23,3%), czyli o 4,2 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 w rynku na poziomie aż 35%. W tym ujęciu zdecydowanie wyprzedza markę Mercedes (112 szt. i 17,6% udziału) oraz MAN (84 szt. i 13,2% 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 (111) przez pojazdy międzymiastowe (7) po autobusy miejskie (77). Tak szeroka oferta przyniosła marce aż 195 rejestracji, czyli 125 szt. więcej (!) niż przed rokiem (+178,6% r/r), co przełożyło się na imponujący wzrost udziału w rynku aż o 13,3 punktów procentowych do poziomu 19,1% (dla porównania – po październiku było to 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-listopad 2022 r. zanotowaliśmy sprzedaż 487 pojazdów „made in Poland”, co daje bardzo wysoki 47,6% udział (dla porównania – po październiku było to 51%, a po wrześniu 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 ■