



Warszawa, 15 czerwca 2022

INFORMACJA PRASOWA

Pierwsze rejestracje nowych autobusów

STYCZEŃ – MAJ 2022 roku

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W ciągu pięciu miesięcy 2022 r. w naszym kraju zarejestrowano 496 szt. fabrycznie nowych autobusów, czyli o 20 szt. mniej niż przed rokiem (-3,9%).

Niestety, maj przyniósł duże słabsze wyniki na autobusowym rynku 85 szt. (-45 szt. / -34,6% r/r), co przełożyło się na ujemny, skumulowany bilans. Po raz pierwszy od lutego mamy mniejszą sprzedaż nowych pojazdów niż rok wcześniej, co przede wszystkim wynika ze słabszej dyspozycji segmentu minibusów i cały czas katastrofalnej sytuacji wśród autobusów turystycznych.

Aktualna sytuacja

Majowe pogorszenie się sytuacji na rynku nowych autobusów (-20 szt. / -3,9% r/r) nastąpiło po zdecydowanym wzroście liczby rejestracji w marcu (136 szt.) i ich stabilnemu poziomowi w kwietniu (87 szt.) Maj utrzymał poziom z kwietnia (85 szt.), ale było to zdecydowanie mniej niż analogicznym miesiącu ubiegłego roku (-45 szt. / -34,6% r/r) Uzyskany w ten sposób spadek zamyka wiosenne odbicie się od pandemicznego, kryzysowego poziomu na rynku i oddala 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 rynków półprzewodników, problemy z importem m.in. stali w związku z wojną na 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 - maj, 2022 rok
według segmentów**

sztuki

Segment		Nadwozie	1 - 5.2022		1 - 5.2021		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI			2	0,79%	-100,0%
	BUS>3,5T		186	100,0%	252	99,2%	-26,2%
DMC<8T	OGÓŁEM		186	100,0% 37,5%	254	100,0% 49,2%	-26,8%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	278	89,7%	203	77,5%	36,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	10	3,2%	5	1,9%	100,0%
		SZKOLNY	3	1,0%	1	0,4%	200,0%
		TURYSTYCZNY	18	5,8%	53	20,2%	-66,0%
		INNY	1	0,3%			
	DMC>=8T	OGÓŁEM		310	100,0% 62,5%	262	100,0% 50,8%
	OGÓŁEM*		496	100%	516	100%	-3,9%

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

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

Autobusowy maj

Maj 2022 przyniósł autobusowemu rynkowi umiarkowany poziom sprzedaży na poziomie 85 szt., natomiast był on zdecydowanie niższy od zeszłorocznego (-45 szt. / -34,6% 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 pokazuje jak długą i trudną drogę musi przebyć rynek, aby wrócić do normalnej sytuacji. W tym miesiącu w poprzednich latach notowaliśmy następujące wyniki: 130 szt. w 2021 r.; 97 szt. w 2020 r., 338 szt. w 2019 r. i 305 szt. w 2018 r.

W maju na plusie, i to bardzo małym, były tylko dwie kategorie: MINI (35 sztuk, +1) i autobusy szkolne (1 sztuka, +1). Podsumowując autobusowy maj mamy następujący obraz:

segment MINI odnotował po raz drugi w tym roku wzrost rejestracji – tym razem do poziomu 35 szt. (+1 szt. / +2,9% r/r)

kategoria miejska zaliczyła mocny spadek rejestracji do poziomu 43 szt. (-29 szt. / -40,3% r/r)

autobusy międzymiastowe to jedna sztuka (-1 szt. / -50% r/r)

autokary to zaledwie 5 sztuk, co w porównaniu sytuacją sprzed roku (kiedy część producentów musiała zarejestrować pojazdy „na plac”, aby uniknąć homologacyjnych problemów) wygląda szczególnie niekorzystnie (-17 szt. / -81,8% r/r)

autobusy szkolne to jeden zarejestrowany elektryczny „gimbus”, co na tle zeszłego roku (zero) wygląda „imponująco”.



Od początku roku

Wyniki z maja pokazały, że w końcu do gry włączyły się minibusy. Jeszcze w 2020 roku kategoria ta była strategicznym filarem rynku i nawet w najtrudniejszych monetach 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 dekonstrukcja była już za nami, bo bez tego segmentu ciężko będzie wyprzedzić zeszłoroczny wynik.

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

od początku roku najwięcej rejestracji zanotowaliśmy wśród autobusów miejskich 278 rejestracje (+75 szt. / +37% r/r) i to ta kategoria jest teraz liderem autobusowego rynku w Polsce;

z kolei największy procentowy spadek odnotowaliśmy wśród autobusów turystycznych z poziomem 18 szt. (-35 szt. / -66% r/r), co potwierdza informacje, że COVID największe spustoszenie spowodował właśnie w tej kategorii. Pamiętajmy też, że bieżące wyniki porównujemy z bardzo słabym ubiegłym rokiem.

kontynuując temat spadków, to największy ilościowy skok w dół zanotowały minibusy. Aktualna liczba rejestracji to 186 szt. (-68szt. / -26,8% r/r), natomiast zarówno kwiecień, jak i maj przyniosły tutaj lekką poprawę sytuacji. Dlatego spodziewamy się, że w kolejnych miesiącach ten ujemny bilans będzie się zmniejszać.

z kolei autobusów międzymiastowych było o pięć mniej niż rok wcześniej (10 szt. wobec 5 szt. w analogicznym okresie 2021 r) a szkolnych – 3 szt. (wszystkie elektryczne), podczas gdy rok wcześniej zarejestrowano jeden taki pojazd.

Podsumowując – wyniki z pięciu pierwszych miesięcy br. pokazują, co aktualnie napędza autobusowy rynek. Ponownie jego kołem zamachowym są autobusy miejskie, a segment MINI powoli wraca na „pierwszą linię frontu”. Autokary są cały czas w głębokiej defensywie i to w zasadzie w szczycie przygotowań do sezonu wakacyjnego 2022, co pokazuje, że w tym roku lepiej już nie będzie. Podobna zapaść panuje w segmencie pojazdów międzymiastowych, który podobnie jak autokary cały czas jest skutecznie blokowany przez rynek wtórny. 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.

MINI spadek

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. / +2,7% r/r. Razem dało to jednak skumulowany wynik na niski poziomie 186 szt., co oznacza głęboki spadek zarówno w porównaniu z pandemicznym okresem 2021 r. (-68 szt. / -26,8% r/r), jak i analogicznymi, „normalnymi” okresami 2020 r. (-76 szt.), jak i 2019 r. (-234 szt.) i 2018 r. (-263 szt.).

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 pięciu miesiącach 2022 r. to nieco ponad 37 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-maj br. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (69) i pruszkowskim (26) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (10).

Od lat zdecydowanym liderem w tej kategorii jest marka Mercedes-Benz, która po pięciu miesiącach br. osiągnęła rezultat 119 minibusów (czyli o 48 szt. mniej niż przed rokiem) i 64% udział w tym segmencie (rok temu 66%). 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-maj zarejestrował na podwoziach różnych marek 118 minibusy (rok wcześniej 123 szt.), co dało mu aż 63,4% udział w segmencie MINI i 24,6% w całym rynku (rok wcześniej 20,0%). 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 pięciu miesiącach był Mercedes-Benz Sprinter (119 szt.), w tym z zabudową Mercusa (59), natomiast „po piętach” depcze mu już model MAN TGE (55), gdzie wszystkie egzemplarze 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), a w maju 43 rejestracje (-29 szt. / -40,3% r/r). Razem dało to skumulowany wynik na poziomie 278 szt., co oznacza znaczne wzrosty w porównaniu z pandemicznymi okresami 2021 r. (+75 szt.) i 2020 r. (+41 szt.). Nie były one jednak tak spektakularne jak w kwietniu (odpowiednio +104 szt. i +63 szt.)

Do tego w porównaniu do „normalnego”, analogicznego okresu z 2019 r. mamy już całkiem spory spadek (-237 szt.), co pokazuje skalę zapaści całego rynku. 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-maj, mamy wynik prawie 56 szt. / m-c. Nie jest źle...

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 marcu jest cały czas Solaris z wynikiem 135 autobusów, co przełożyło się na 48,6% udział w tym segmencie. Od stycznia do maja br. najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim był Solaris Urbino 12 (44).

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 okresie styczeń-maj 2022 r. w Polsce zarejestrowano 169 autobusów z napędem alternatywnym (34% udziału w całym rynku). W tej liczbie 163 szt. zarejestrowano w segmencie miejskim, co zapewniało elektrobusom, gazowcom i hybrydom udział w tej kategorii na poziomie 59%, a struktura napędowa w kategorii miejskiej wyglądała następująco:

114 szt. z klasycznym napędem diesla (udział 41,2%);

91 szt. z napędem elektrycznym (udział 32,9%);

40 szt. z napędem gazowym (udział 14,4%);

32 szt. z napędem hybrydowym (udział 11,6%).

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 elektrobusom, 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%);

205 szt. z klasycznym napędem diesla (udział 35%);

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 maju 2022 na pierwszym planie mamy Łódź, która odebrała partię hybrydowych autobusów marki Solaris, a potem Gdynię z pierwszymi w Polsce elektrycznymi Mercedesami (24). 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 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 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 potencjale, który niestety jest cały czas stopowany przez brak prawnego uregulowania 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 a w maju jeden. To razem 10 egzemplarzy, czyli mamy kontynuację rynkowej mizerii w tym segmencie mimo iż przed rokiem było ich pięć.

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 mamy 2 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-maj do Polski sprowadzono 495 pojazdów z tego segmentu, a w całym 2021 r. - 1187 używanych autobusów międzymiastowych, czyli 49 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 autokarów - jest w permanentnym dołku. 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) i maju (- 17 szt. / -77,3% r/r) pokazują, że powrót do normalności w tym segmencie będzie bardzo trudny. Łączny skumulowany wynik za okres styczeń-maj osiągnął poziom 18szt. (-35 szt. / -66,0% 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. Mamy nadzieję zobaczyć taborowe przygotowanie polskich przewoźników do sezonu 2022 w raporcie za czerwiec.

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-maj mamy 17 szt. i średnią na poziomie 3,4 szt., co pokazuje, jak wiele jest jeszcze do nadrobienia.

Na liście rankingowej turystycznych marek po maju na pierwszym miejscu mamy markę Volvo (4), głównie za sprawą kontraktu dla Zespołu Mazowsze. Natomiast na pewno w kolejnych miesiącach sytuacja ulegnie tutaj dynamicznym zmianom i do głosu dojdzie dotychczasowy lider, czyli marka Mercedes-Benz. Na razie najczęściej kupowanym w Polsce autokarem jest luksusowy model Volvo 9900 6x2 (3).

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń-maj, 2022 rok

						sztuki
Pozycja	Marka	1 - 5.2022		1 - 5.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	SOLARIS	148	29,8%	197	38,2%	-24,9%
2	MERCEDES-BENZ	136	27,4%	93	18,0%	46,2%
3	MAN	119	24,0%	21	4,1%	466,7%
4	VOLVO	31	6,3%		0,0%	
5	IVECO	16	3,2%	35	6,8%	-54,3%
	inni	46	9,3%	170	32,9%	-72,9%
	OGÓŁEM**	496	100%	516	100%	-3,9%

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

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

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

Lista rankingowa marek

Po okresie styczeń-maj liderem całego rynku nowych autobusów w Polsce ponownie liderem została marka Mercedes-Benz (148), która zanotowała zdecydowanie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-49 szt. / -24,9% r/r), co też przełożyło się na spadek udziału w rynku (-8,3pkt proc.) Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 119 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment (z udziałem 63%) plus autobusy



miejskie (z udziałem 9,7%) pozwoliły marce uzyskać prawie 30% udziału w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugie miejsce po 5 miesiącach br. to tradycyjnie Solaris z wynikiem 136 rejestracji (+43 szt. / +46,2% r/r), co dało producentowi z Bolechowa udział w rynku na poziomie 27,4%. Dawno już producent z Bolechowa nie był tak bliski wyprzedzenia Mercedesa i zwycięstwa w generalnym rankingu, co przede wszystkim wynika z dobrej kondycji segmentu autobusów miejskich. 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 absolutny prymat w Polsce z udziałem aż 43,9%. W tym ujęciu zdecydowanie wyprzedza markę MAN (64 szt. i 20,6% udziału) oraz Volvo (31 szt. i 10% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku dość niespodziewanie po maju zajął MAN, który awansował w rankingu dzięki dywersyfikacji dostaw w różnych kategoriach wagowych oraz miejskiemu impetowi na Śląsku. Tak szeroka oferta przyniosła marce aż 119 rejestracji, czyli 98 szt. więcej niż przed rokiem (+466,7% r/r), co przełożyło się na imponujący wzrost udziału w rynku o 19,9 pkt proc do poziomu 24%. 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.

Po 5 miesiącach 2022 r. zanotowaliśmy sprzedaż 291 pojazdów „made in Poland”, co daje bardzo wysoki 58% 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 i 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 ■ 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 Autosystemy ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■