

## Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW KWIECIEŃ 2023

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

W kwietniu 2023 r. w Polsce zarejestrowano 136 fabrycznie nowych autobusów, czyli aż o 49 sztuk więcej niż przed rokiem (+56,3% r/r) i więcej niż w marcu br. (8 szt./-5,6% m/m).

Razem od początku roku daje to łączny rezultat 431 szt. (+25 szt. / +6,2% r/r), co oznacza przełamanie i pierwsze w tym roku wyjście rynku „na plus”. Dla porównania po pierwszym kwartale mieliśmy 295 rejestracji (-24 szt. / -7,5% r/r). Spodziewamy się, że do końca roku autobusy nie odnotują już skumulowanego spadku i będą piąć się w górę. Sytuacja po bardzo słabym styczniu – zaczyna zdecydowanie zmierzać w pozytywnym kierunku. Luty przyniósł pierwsze sygnały powrotu koniunktury, marzec je utrwalił, natomiast kwiecień to już przyspieszenie i wyprzedzenie zeszłorocznego wyniku. Przede wszystkim cieszy powrót koniunktury wśród autobusów turystycznych i międzymiastowych, które najmocniej ucierpiały podczas pandemii. To potwierdza wcześniejsze informacje od sprzedawców o pełnej liście zamówień autokarów na ten rok i pełnym obłożeniu fabryk. Dlatego jesteśmy pełni optymizmu jeżeli chodzi o rozwój sytuacji na rynku. Tym samym zostawiamy za nami chwiejną koniunkturę, którą mogliśmy obserwować przez cały zeszły rok: od okresów z gwałtownym przyspieszeniem sprzedaży (jak w październiku i listopadzie, gdzie mieliśmy odpowiednio +20 szt. / +28,2% r/r i +21 szt. / +23,9% r/r) po serię spadków, jak w czerwcu (-42 szt. / -27,8% r/r), lipcu (-73 szt. / -47,7% r/r), czy sierpniu (-71 szt. / -49,7% r/r). Mocno pofalowana w roku 2022 krzywa sprzedaży, z licznymi wznosami i upadkami, pokazuje też jak długą i trudną drogę musiał przebyć autobusowy rynek, aby wyjść z pandemii na prostą, natomiast do normalnej sytuacji z lat 2018-2019 jeszcze nam daleko.

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce  
styczeń-kwiecień 2023  
według segmentów\***

Segment	Nadwozie	1-4.2023		1-4.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	152	100,0%	151	100,0%	0,7%
DMC<8T	OGÓŁEM	152	100,0%	151	100,0%	0,7%
BUS>3,5T	MIEJSKI	187	67,0%	231	90,6%	-19,0%
	MIĘDZYMIASTOWY	24	8,6%	9	3,5%	166,7%
	SZKOLNY	2	0,7%	2	0,8%	0,0%
	TURYSTYCZNY	59	21,1%	12	4,7%	391,7%
	INNY	7	2,5%	1	0,4%	600,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM	279	100,0%	255	100,0%	9,4%
<b>OGÓŁEM*</b>		<b>431</b>	<b>100%</b>	<b>406</b>	<b>100%</b>	<b>6,2%</b>

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

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

**Autobusowy kwiecień**

Czwarty miesiąc 2023 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży na poziomie 136 sztuk, który był wyższy od zeszłorocznego (+49 szt. / +56,3 r/r). To potwierdza wcześniejsze zapowiedzi, że w tym roku czeka nas w końcu odbicie i lepszy wynik niż w poprzednich dwóch latach. Natomiast droga do radykalnej poprawy sytuacji i powrotu przedpandemicznych wyników jest jeszcze daleka, co najlepiej pokazują kwietniowe wyniki z poprzednich lat: 87 szt. w 2022 r.; 78 szt. w 2021 r., 64 szt. w 2020 r., 273 szt. w 2019 r. i 258 szt. w 2018 r. Jak widać - na tle „normalnych” lat 2019-2018 – tegoroczne wyniki za kwiecień wyglądają cały czas dość blado, natomiast „plus”, choć niewielki – bardzo nas cieszy.

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

- segment MINI po bardzo słabym styczniu, kiedy zarejestrowano tylko 22 pojazdy, w lutym odnotował lekki wzrost do poziomu 36 szt. (+5 szt. / +16,1% r/r), który w marcu przeszedł w gwałtowne przyspieszenie do 63 szt. (+16 szt. / +34% r/r), które niestety zatrzymało się w kwietniu 31 szt. (-11 szt. / -26,2% r/r). W efekcie skumulowany MINI wynik od początku roku wynosi aktualnie 152 szt. (+1 szt. / +0,7% r/r). Najczęściej kupowanym minibusem po czterech miesiącach był model Mercedes-Benz Sprinter (119).

- kategoria miejska po tragicznym styczniu i zaledwie 34 rejestracjach (-28 szt. / -45,2% r/r), weszła w końcu na wyższe obroty, ale nie bez kłopotów: - luty to dalej tylko 34 rejestracje (-15 szt. / -30,6% r/r), w marcu mieliśmy już wyższy poziom 62 szt. (-19 szt. / -23,5% r/r), natomiast cały czas ten segment operował poniżej poziomu zeszłorocznego. Przełamanie przyszło w kwietniu, kiedy odnotowaliśmy 57 rejestracji (+18 szt. / +46,2%). Kolejne wyzwanie to poprawić skumulowany wynik, który po czterech miesiącach br. jest cały czas niższy niż w 2022 roku i wynosi 187 szt. (-44 szt. / -19,1% r/r). Naszym zdaniem z miesiąca na miesiąc będzie coraz lepiej i doczekamy się „plusa” w tej strategicznej dla rynku kategorii. Najczęściej kupowanym autobusem miejskim po czterech miesiącach br. był Mercedes-Benz Conecto G (53).

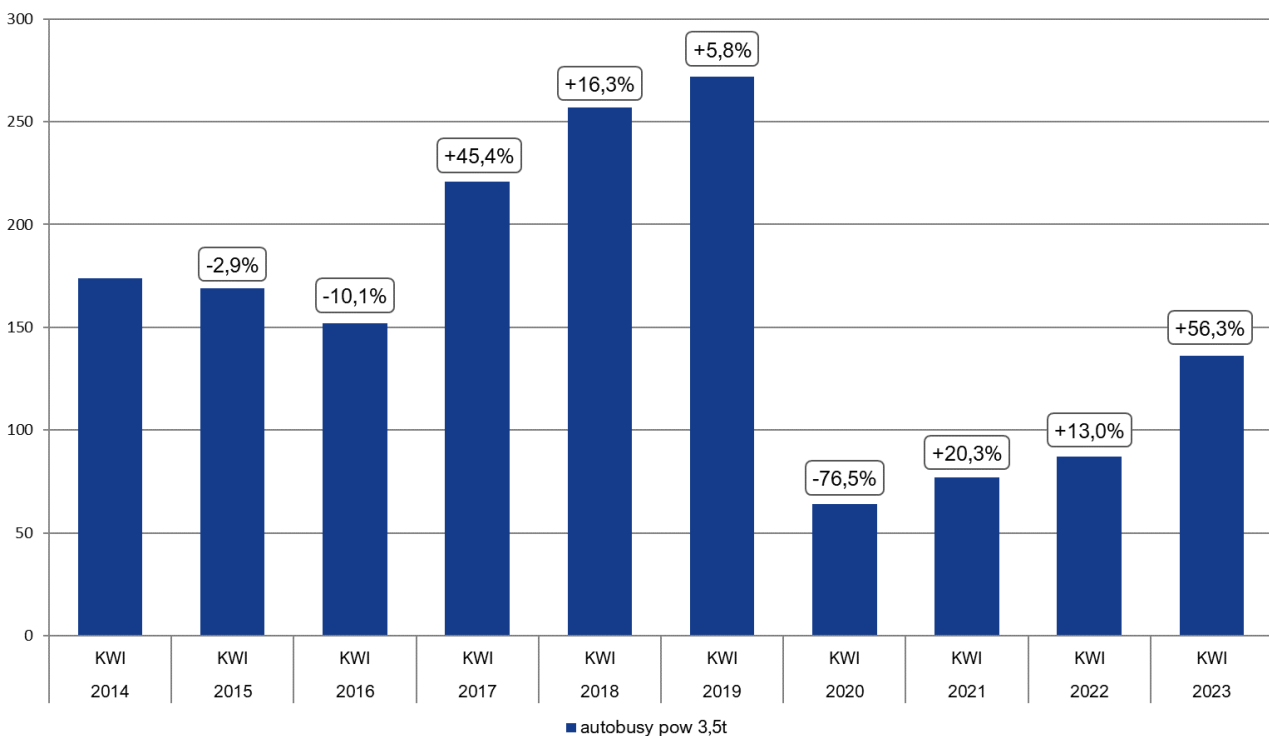
- autobusy międzymiastowe zaliczyły w styczniu jedną rejestrację, w lutym osiem, w marcu kolejne trzy, a w czerwcu aż 12. To jeden z najlepszych wyników w tym segmencie w przeciągu ostatnich kilku lat. Razem daje to rzadko spotykany o tej porze roku wynik 24 szt. (przypomnijmy, że w całym 2022 r. sprzedano tego typu pojazdów zaledwie 26 szt., a w 2021 – 20 szt.), co wręcz zasługuje na miano „historyczny wyniku”. Gdyby tylko jeszcze ten wolumen był wyższy... Natomiast jest na to szansa w 2024 roku, gdyż aktualnie CUPT ogłosił konkurs z budżetem 1,6 mld zł za które chce sfinansować z KPO zakup 1 738 pojazdów do komunikacji pozamiejskiej. Takiego wsparcia w tej kategorii jeszcze nigdy nie było, więc rzeczywiście moment jest przełomowy. Oby tylko samorządy wydrenowane po pandemii wykorzystały tę szansę. W tym roku ten dobry, międzymiastowy wynik „wykręciło” prawie wyłącznie Iveco realizując dostawy z dofinansowaniem z rządowego programu Polski Ład. Niestety, to wsparcie obliczone jest tylko na ten rok, ale mamy nadzieję, że za rok zastąpi je KPO. Najczęściej kupowanym autobusem międzymiastowym po czterech miesiącach był Iveco Crossway (6).

- autokary to największa zmiana „na plus” w tym roku. Aż chciałoby się w powiedzieć „w końcu”. Po delikatnie mówiąc kiepskim styczniu, kiedy w Polsce zakupiono dwa nowe autobusy turystyczne, luty przyniósł poziom 9 pojazdów (+8 szt. / +800% r/r), marzec 13 szt., a kwiecień aż 35 autokary +31 szt. / +775% r/r). Tak wysokiej liczby rejestracji nie widzieliśmy tutaj przynajmniej przez dwa ostatnie lata, dlatego można powiedzieć, że jest to moment historyczny. Skumulowany wynik to 59 szt. (+47 szt. / +391,7% r/r), co oznacza, że rynek wrócił do dawnego rytmu, czyli cyklicznych wzmocnień przed sezonem turystycznym. Dobry znak. Przed pandemią był to najgorętszy okres na turystycznym rynku, który kompletnie zamarł w czasie dwóch pandemicznych lat. Teraz mamy nowe otwarcie i ... nowe problemy. Osłabione kryzysem fabryki już osiągnęły swoje limity produkcyjne i na rynku zaczęły się tworzyć kolejki po nowe autokary, w myśl starego przysłowia – „z deszczu pod rynnę”. To też spowoduje, że boom na turystycznym rynku rozłożony się w czasie, ale obejmie większą

liczbę marek. Najczęściej kupowanym autokarem po czterech miesiącach został model Mercedes-Benz Tourismo L (14).

- autobusy szkolne. To po autobusach międzymiastowych kolejny niszowy segment. W tym roku może się to zmienić dzięki mazowieckiemu dofinansowaniu do zakupu nowych „gimbusów”. To pierwszy taki projekt w Polsce, natomiast jego realizacja się opóźnia i na efekty w postaci rejestracji będziemy musieli poczekać do 2024 roku. Aktualnie po kwietniu odnotowano tutaj sprzedaż dwóch „gimbusów”, w tym jeden elektryczny. Jest to poziom identyczny jak rok wcześniej. Autobusy te zakupione zostały z dofinansowaniem NFOŚiGW w ramach centralnego programu Kangur, który niestety kończy w tym roku swoją działalność.

Podsumowując – cztery miesiące br. dały nam stosunkowo wysoki poziom sprzedaży – 431 szt. (dla porównania w 2022 roku był to poziom 406 szt.; w 2021 r. – 386 szt.; w 2020 r. – 461 szt., w 2019 r. – 810 szt. i w 2018 r. – 886 szt.). Jednak dzięki turystycznemu odbiciu i kwietniowym dostawom miejskich pojazdów (przede wszystkim dla MPK-Łódź) autobusowy rynek po raz pierwszy w tym roku wyszedł „na plus”. Pamiętajmy, że minimalny cel na rok 2023 to przełamać barierę spadku i przynajmniej powtórzyć wynik z 2021 r., czyli 1362 szt. Naszym zdaniem - po czterech miesiącach rynek to zadanie jak najbardziej mieści się w tegorocznym zasięgu.



### 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. Wśród zarejestrowanych elektrobusów w okresie styczeń - kwiecień mieliśmy 39 pojazdów miejskich, cztery minibusy i jeden „gimbus”. To pokazuje, że takie ekologiczne rozwiązania są na razie domeną miejskich operatorów - głównie dzięki unijnym funduszom i antysmogowym strategiom miast - dlatego sprawdzamy tylko w tej kategorii, jak wyglądała struktura napędowa po czterech miesiącach br.:

25 szt. z napędem gazowym (LNG) z udziałem 13,3% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 12,1% / dla roku 2021 – 25,6%).

104 szt. z klasycznym napędem diesla z udziałem 55,6% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 57,3% / dla roku 2021 – 36,2%);

39 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 20,9% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 23,5% / dla roku 2021 – 36,3%);

19 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 10,2% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 7,1% / dla roku 2021 – 1,9%).

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to po kwietniu 2023 na pierwszym miejscu mamy Warszawę, która ponownie rozpoczęła odbiory gazowych Autosanów. W zeszłym roku przybyło ich do stolicy 31 szt. teraz mamy 20 szt., czyli do końca kontraktu pozostało 39 szt. W całym 2022 r. ekologiczny peleton ciągnęła także stolica (40 gazowców), a potem Gdynia z pierwszymi w Polsce elektrycznymi Mercedesami (26).

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w szybkim tempie – przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowywaniu. 17 kwietnia ruszyła III edycja programu „Zielony Transport Publiczny” prowadzona przez NFOŚiGW. W podstawowej wersji ma ona budżet o połowę mniejszy niż edycje 2021 i 2022, ale jeżeli Polska otrzyma fundusze z KPO wzrośnie on przynajmniej czterokrotnie. W ramach jego pierwszej edycji ma zostać zakupionych 217 zielonych pojazdów, w tym:

146 szt. autobusów elektrycznych

71 szt. autobusów wodorowych

Natomiast w II edycji:

340 szt. autobusów elektrycznych

48 szt. autobusów wodorowych

Z kolei w 2024 r. oczekujemy, że rynek autobusów wesprą unijne granty z nowej perspektywy finansowej Programów Regionalnych, FEniKS i POPW. Biorąc pod uwagę najnowsze wytyczne Parlamentu Europejskiego, mówiące, że od 2030 roku wszystkie nowe autobusy miejskie mają być zeroemisyjne, to mamy jeszcze sporo do zrobienia.

### **Lista rankingowa marek**

Wracamy do całościowej analizy autobusowego rynku i rankingu marek – za cztery miesiące 2023 roku. Na początku roku jak zwykle mamy lekkie przetasowania na szczycie, natomiast lider jest cały czas ten sam Mercedes-Benz, który w marcu i kwietniu odrobił wcześniejsze spadki sprzedaży. Już dawno niemiecki producent nie mógł pochwalić się taką dynamiką na naszym rynku, a osiągnięty świetny wynik 213 szt. (+82 szt. / +62,6% r/r) jest jednym z najlepszych od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 119 pojazdów z trójramienną gwiazdą. Ta kategoria plus autobusy miejskie (64) i turystyczne (21) przede wszystkim pozwoliły marce uzyskać udział na poziomie aż 49,4%, co oznacza wzrost o 17,2 pkt proc. (dla porównania – w całym 2022 r. było to 34,2%);

Wice-liderem po marcu został również tradycyjnie Solaris, ale od Mercedesa dzieli go przepaść. Producent z Bolechowa zamknął okres styczeń-kwiecień wynikiem 56 rejestracji (-48 szt. / -46,2% r/r). W efekcie udział marki w rynku spadł do poziomu 13% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 22,2%), czyli o 12,6 pkt proc. mniej niż przed rokiem. Solaris jest specjalistą w kategorii miejskiej, gdzie dostarcza tylko pojazdy o masie powyżej 8t DMC. Jednak nawet w tym gabarytowym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (poniżej 8t DMC) – firma w ciągu czterech pierwszych miesięcy 2023 roku straciła prymat na rzecz Mercedesa (33,7%) uzyskując 20,1%. Stawkę najcięższych autobusów zamyka MAN z udziałem 11,1%.

Trzecia pozycja na polskim rynku to niespodzianka i mocny awans Iveco, które wyprzedziło MAN w rankingu dzięki dostawom w praktycznie wszystkich kategoriach funkcjonalnych – od MINI (18) przez autobusy miejskie (4), międzymiastowe (14) po turystyczne (5). W efekcie marka zebrała 48 rejestracji (tylko o 8 szt. mniej niż Solaris), czyli aż o 36 szt. (+300%) więcej przed rokiem, co przyniosło wzrost udziałów w rynku o 8,2 punktów procentowych do poziomu 11,1% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 6,8%).

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce  
styczeń- kwiecień 2023**

Pozycja	Marka	1-4.2023		1-4.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	213	49,4%	131	32,3%	62,6%
2	SOLARIS	56	13,0%	104	25,6%	-46,2%
3	IVECO	48	11,1%	12	3,0%	300,0%
4	MAN	42	9,7%	90	22,2%	-53,3%
5	AUTOSAN	25	5,8%		0,0%	
	inni	47	10,9%	69	17,0%	-31,9%
	<b>OGÓŁEM**</b>	<b>431</b>	<b>100%</b>	<b>406</b>	<b>100%</b>	<b>6,2%</b>

\*/ 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

### Polska produkcja

W okresie styczeń-kwiecień zanotowaliśmy sprzedaż 116 pojazdów „made in Poland”, co daje 26,9% udziału, czyli zdecydowanie mniej niż po I kwartale (31%). To także mniej niż w całym ubiegłym roku, kiedy ten udział wynosił aż 48%, co było efektem zwiększonej sprzedaży autobusów międzymiastowych i turystycznych, które są głównie produkowane poza Polską. Wraz z powrotem do lepszej kondycji pojazdów miejskich, ten wskaźnik powinien również ulec poprawie. Oby.

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 inni. Po ich dodaniu, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wyniósł w styczniu niemal 72%, czyli 2 punkty procentowe więcej niż w całym 2022 r. 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 ■