

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-GRUDZIEŃ 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W grudniu rynek autobusowy kontynuował wzrost sprzedaży zapoczątkowany jesienią, co pozwoliło zakończyć rok na rekordowym od czasów pandemii poziomie 2301 nowych rejestracji.

W ostatnim miesiącu roku przybyło 259 nowych autobusów – o 1 więcej niż rok temu (+0,4% r/r) i o 54 więcej niż w listopadzie (26,3% m/m). To najwyższy wynik grudniowy od 2017 roku, kiedy zarejestrowano 357 pojazdów.

Dzięki jesiennej ofensywie rynek przekroczył na koniec roku granicę 2300 rejestracji i osiągnął najwyższy wynik od 2019 roku, kiedy mieliśmy 2479 egzemplarzy. Dla porównania, w całym 2023 roku sprzedano 1821 pojazdów, w 2022 r. 1140 szt., a rok wcześniej zaledwie 1362 szt. Jak widać na przestrzeni tych czterech lat, polski rynek autobusów cały czas rośnie i wyniki sprzed pandemii wydają się być w perspektywie roku 2025 jak najbardziej w naszym zasięgu. Mamy nadzieję na ich pobicie już w tym roku.

Autobusowy wzrost napędza przede wszystkim segment minibusów, gdzie liczba rejestracji wzrosła o 545 sztuk (+85,8% r/r), co z jednej strony jak najbardziej cieszy, natomiast z drugiej wytwarza trochę sztuczne wrażenie prosperity. Należy pamiętać, że są to najtańsze i zarazem najmniejsze pojazdy dostępne w sprzedaży, których wartość jest czasami kilkukrotnie mniejsza niż np. autobusów miejskich, który to segment zanotowano duży spadek w 2024 roku – o 239 sztuki (-28,2% r/r). Rynek staje się więc podzielony: niskobudżetowe minibusy osiągają świetne wyniki, podczas gdy sprzedaż większych, droższych pojazdów jest znacznie wolniejsza. Symbolicznym przykładem tej sytuacji jest piąta pozycja marki Ford, oferującej wyłącznie minibusy i to produkowane poza Polską.

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce
styczeń - grudzień 2024
według segmentów***

Segment		Nadwozie	1 - 12.2024		1-12.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	1 180	100,0%	635	100,0%	85,8%
DMC<8T	OGÓŁEM		1 180	100,0% 51,3%	635	100,0% 34,9%	85,8%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	609	54,3%	848	71,5%	-28,2%
		MIĘDZYMIASTOWY	93	8,3%	72	6,1%	29,2%
		SZKOLNY	17	1,5%	5	0,4%	240,0%
		TURYSTYCZNY	389	34,7%	244	20,6%	59,4%
		INNY	13	1,2%	17	1,4%	-23,5%
DMC>=8T	OGÓŁEM		1 121	100,0% 48,7%	1 186	100,0% 65,1%	-5,5%
OGÓŁEM*			2 301	100%	1 821	100%	26,4%

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

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

Autobusowy grudzień

Ostatni miesiąc 2024 roku przyniósł autobusowemu rynkowi sprzedaż na poziomie 259 sztuk. To zarówno rezultat zdecydowanie lepszy niż miesiąc temu (+54 szt. / +26,3% m/m), jak i nieznacznie wyższy niż rok temu (+1 szt. / +0,3% r/r.), co pokazuje, że jesienne odbicie na autobusowym rynku trwało do końca roku i po słabych wynikach podczas tegorocznego lata, mieliśmy na koniec mocne przyspieszenie. Oby towarzyszyło ono rynkowi także w 2025 roku. Zeszłoroczny skumulowany wynik podniósł się do poziomu 2301 szt., czyli jest wyraźnie wyższy od poziomu uzyskanego rok wcześniej (+480 szt. / +26,4% r/r), co daje miesięczną średnią na poziomie 192 sztuk. Dla porównania w 2023 roku ten wskaźnik wynosił 152 szt., a w 2022 roku ... zaledwie 95 sztuki, w 2021 roku – 114 w 2020 roku – 125. Przed pandemią odpowiednio w 2019 roku – 206 szt. i w 2018 r. – 226 szt. Te dane dają nadzieję na powrót sprzedaży na poziomie 200 sztuk miesięcznie w 2025 roku. Natomiast przed „hurra optymizmem” warto zobaczyć, jakie są dysproporcje pomiędzy poszczególnymi segmentami funkcjonalnymi:

- W grudniu **segment MINI** zanotował kolejny udany miesiąc, osiągając wynik 117 sztuk (+24,5% r/r), czyli sprzedaż tutaj była zdecydowanie wyższa niż w listopadzie (+38 szt./+48,1% m/m). Od początku roku zarejestrowano już 1 180 pojazdów w tym segmencie (+85,8% r/r), co czyni go pierwszą kategorią, która przekroczyła granicę tysiąca sztuk – wynik nieosiągalny w 2024 roku dla innych segmentów. Ranking marek w MINI segmencie zdominował Mercedes-Benz (811 rejestracje), choć po raz pierwszy musiał zmierzyć się z konkurencją ze strony Forda (163), który oferuje atrakcyjne finansowo minibusy Transit o pojemności 16+3 miejsc. Dzięki tak dobrej sprzedaży, segment MINI (z udziałem 51,3 % w całym rynku) wyraźnie zdezonizował segment miejski (1 180 do 609 sztuk), który wcześniej napędzał sprzedaż podczas pandemicznego kryzysu. Obecnie minibusy odzyskują strategiczną rolę w Polsce, choć ich niższa wartość nie ma tak dużego wpływu na łączną wartość

ryнку jak większe pojazdy. Głównymi programami wspierającymi ten segment są PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład. Najczęściej kupowanym modelem w 2024 roku był Mercedes-Benz Sprinter (804 sztuk).

- **autobusy miejskie** w grudniu zanotowały niższą sprzedaż niż w listopadzie – 87 sztuk, co oznacza spadek zarówno w porównaniu z poprzednim miesiącem o 4 szt. (-4,4% m/m), jak i zeszłym rokiem i to aż o 45 szt. (-34,1% r/r). Tym samym segment miejski spadł na drugie miejsce pod względem wolumenu za kategorią MINI osiągając wynik 609 sztuk (-239 szt.-28,2)

W rankingu marek w tej kategorii dominuje Solaris z wynikiem 242 sztuk, zmniejszając swój udział rynkowy do 39,9% w porównaniu do 2023 roku (46,3%). Najczęściej kupowanym modelem jest Solaris Urbino 12 (61 szt.)

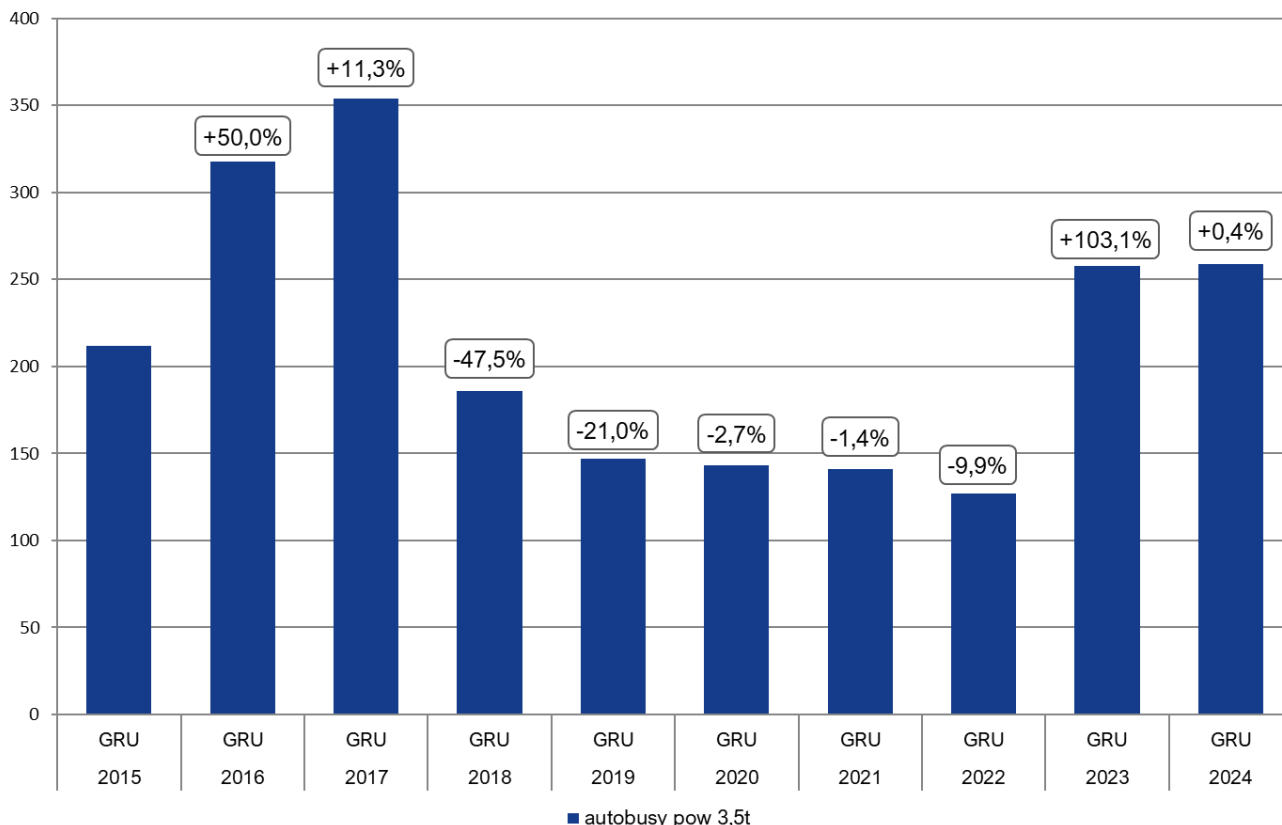
Obecny „dołek” w sprzedaży autobusów miejskich wynika przede wszystkim z powolnego startu nowej perspektywy funduszy unijnych. Jej „boom” spodziewany jest w 2025, a przede wszystkim w 2026 roku – w ramach programu dotacyjnego ze środków KPO w formie konkursu NFOŚiGW pod nazwą „Zielony Transport Publiczny”. Od przyszłego roku zacznie też działać nowela ustawy o elektromobilności, która nakazuje miastom powyżej 100 tys. mieszkańców zakup tylko zeroemisyjnych autobusów. Zmiana prawa może doprowadzić do wzrostu zakupów pojazdów z silnikami diesla w 2025, a w dalszej perspektywie – pojazdów bezemisyjnych.

- **kategoria międzymiastowa** odnotowała w grudniu spadek i zarejestrowano trzy pojazdy wobec pięciu rok temu (-2 szt. / -40% r/r). To na tle wcześniejszych miesięcy, jak wrzesień (8 sztuk) czy sierpień (5 sztuk) pokazuje panujący tutaj cały czas niski wolumen i związane z tym okresowe znaczne spadki lub wzrosty sprzedaży. Skumulowana liczba rejestracji za rok 2024 wynosi 93 sztuki (+21 st. / +29,2% r/r), co jest rekordowym wynikiem dla tego segmentu. Dla porównania, w całym 2023 roku sprzedano 72 pojazdy, a w 2022 – tylko 33. Osiągnięcie poziomu bliskiego 100 sztuk to rewolucyjny zmiana dla tej kategorii.

Rozwój tego segmentu w najbliższych latach będzie wspierany przez unijne dofinansowanie. Do tej pory Centrum Unijnych Projektów Transportowych w ramach KPO sfinansowało zakup 521 autobusów, w tym 159 zeroemisyjnych, a kolejny nabór na 52 zeroemisyjne pojazdy ruszy w styczniu. Na chwilę obecną segment międzymiastowy korzysta głównie z kończącego się wsparcia z Polskiego Ładu. Głównym beneficjentem programu jest marka Iveco, która zdominowała rynek z wynikiem 61 rejestracji (65,6% udziału). Najczęściej kupowanym modelem w 2024 roku pozostaje Iveco Crossway 12 (37 sztuk).

- **autobusy turystyczne** jesienią utrzymały wysoki poziom sprzedaży, co odwraca wcześniejszy trend spadków po sezonie wakacyjnym. W sierpniu zarejestrowano 25 pojazdów, we wrześniu 26, w październiku 27, w listopadzie 20 sztuk, a w grudniu aż 45 (+21 szt. / +87,5% r/r. Razem daje skumulowany wynik za 2024 na poziomie 389 sztuk (+59,4% r/r), co znacząco przewyższa rezultat z 2023 roku (244 autokary) czy 2022 roku (75 sztuk). Rynek autokarowy przeżywa „odrodzenie”, choć pojawiły się tutaj nowe wyzwania, takie jak ograniczenia produkcyjne fabryk i wydłużone terminy dostaw. W efekcie boom sprzedażowy rozkłada się w czasie i obejmuje więcej marek. Rzutem na taśmę liderem rynku została ponownie marka Mercedes-Benz (76 rejestracji), która o jeden autokar wyprzedziła Irizar (75 rejestracji). Natomiast najpopularniejszym modelem w 2024 roku został Tourismo L (44 sztuki).

- autobusy szkolne** pozostają jednym z najbardziej niszowych segmentów w Polsce. Do 2023 roku segment ten wspierał program „Kangur” realizowany przez NFOŚiGW, obecnie zastąpiony w niewielkim stopniu przez kończący też swój bieg „Polski Ład”. W grudniu do głosu doszedł najnowszy, lokalny program „Mazowsze autobusy szkolne” z dofinansowaniem na ponad 50 pojazdów. Dlatego w 2024 roku zarejestrowano aż 17 autobusów szkolnych, co oznacza wzrost o 240% r/r w porównaniu do 2023 roku, kiedy sprzedano ich tylko 5 sztuk. Liderem segmentu jest marka Isuzu.



Napędy alternatywne

W 2024 roku zarejestrowano w Polsce 433 autobusy z napędami alternatywnymi, co stanowi 19% całego rynku, czyli nieco więcej niż w listopadzie (17,8%), w październiku (16,5%) i we wrześniu (12,9%). Dla porównania – w 2023 roku zarejestrowano ich 585, co stanowiło wówczas 32,1% całego rynku, czyli mamy duży spadek, co wynika z mniejszej liczby zarejestrowanych autobusów miejskich. W zeszłym roku na ten wynik zapracował prawie wyłącznie segment miejski (plus siedem miejskich MINI, dwa autobusy szkolne oraz jeden międzymiastowy). W tym roku jest podobnie i to segment miejski stanowi 87,9% całej sumy. „Zielony napęd” dla całego rynku autobusów rozkłada się następująco:

- autobusy miejskie: 384 szt., w tym 200 zeroemisyjnych i 184 niskoemisyjne;
- autobusy międzymiastowe: 23 szt., w tym 5 zeroemisyjne i 18 niskoemisyjnych;
- minibusy: 26 szt., w tym 21 zeroemisyjnych i 5 niskoemisyjnych (CNG).

Łącznie – w skali całego rynku – na ogólną liczbę 433 „zielonych” autobusów mamy:

- 195 autobusów bateryjnych (BEV),

- 126 pojazdy napędzane CNG/LNG.
- 81 hybrydy
- 31 wodorowców (FCEV).

Lista rankingowa marek

Grudzień przyniósł kolejne przetasowania na liście rankingowej autobusowych marek w Polsce. **Liderem pod względem liczby zarejestrowanych autobusów od początku roku pozostaje Mercedes-Benz**, który osiągnął wynik 937 pojazdów (+252 szt., +36,8% r/r). Marka zdecydowanie dominuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 811 pojazdy. Aż 600 sztuk to zabudowy wykonane przez polskie firmy nadwoziowe, z czego najwięcej – 297 – wykonała firma Mercus. Mercedes radzi sobie także w segmencie autobusów turystycznych (76 szt.), natomiast w sektorze miejskim odnotował zdecydowanie skromniejszy wynik – 46 pojazdów. Udział rynkowy Mercedesa wynosi obecnie 40,7%, co stanowi wzrost w porównaniu z rokiem 2023 o 3,1 pkt proc.

Wiceliderem jest MAN, który wskoczył na pozycję wicelidera w grudniu, usuwając stąd Solarisa. „Lew” osiągnął to dzięki dywersyfikacji swojej oferty oraz realizacji kontraktu dla krakowskiego oddziału Mobilis. MAN oferuje autobusy we wszystkich kategoriach: od MINI (88 szt. z zabudową Mercusa) przez miejskie (112 szt.) po turystyczne (68 szt.). Dzięki temu firma osiągnęła 275 rejestracji (+96 szt. / +53,6% r/r) i udział na poziomie 12% (+2,1 pkt proc. r/r).

Solaris, z powodu grudniowego przyspieszenia MAN, spadł na trzecią pozycję, co zdarzyło się po raz pierwszy od dłuższego czasu. Producent z Bolechowa działa wyłącznie w segmencie autobusów miejskich i powyżej 8 ton DMC. W tej kategorii Solaris jest liderem z wynikiem 242 sztuk, wyprzedzając MAN (187) i Mercedesa (126). Łączna liczba rejestracji Solarisa była aż o 158 pojazdów mniejsza (-39,5% r/r) niż rok temu (400). Udział rynkowy producenta wynosi 10,5%, czyli zmalał o rekordowe 11,5 pkt proc. r/r.

Czwarte miejsce należy do marki Iveco, która również oferuje szeroką ofertę na rynku: minibusy (93), autobusy międzymiastowe (61) i turystyczne (37). Strategia ta przyniosła 202 rejestracje (+21 szt. / 11,6% r/r) i udział na poziomie 8,8% (-1,2 pkt proc. r/r).

Piąty jest Ford z wynikiem 163 rejestracji, za sprawą dynamicznego wejścia na rynek minibusów o pojemności 16+3 pasażerów. Boom na te tanie pojazdy spowodował, że firma, która rok temu nie zarejestrowała żadnego minibusu, przez moment znalazła się na podium. Warto przypomnieć, że Ford miał już wcześniej podobny „wyskok”, po którym nastąpił okres uśpienia. Obecnie obserwujemy kolejny okres aktywności – czas pokaże, na jak długo.

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce
styczeń - grudzień 2024**

Pozycja	Marka	1 - 12.2024		1-12.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	937	40,7%	685	37,6%	36,8%
2	MAN	275	12,0%	179	9,8%	53,6%
3	SOLARIS	242	10,5%	400	22,0%	-39,5%
4	IVECO	202	8,8%	181	9,9%	11,6%
5	FORD	163	7,1%	1	0,1%	16200,0%
	inni	482	20,9%	375	20,6%	28,5%
	OGÓŁEM**	2 301	100%	1 821	100%	26,4%

*/ 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 2024 r. zarejestrowano 383 autobusy „made in Poland”, co przekłada się na 16,6% udziału w całym rynku, co oznacza, że zmniejszył się on od listopada, gdy wskaźnik ten wynosił 17%. Dla porównania, w 2023 roku udział krajowej produkcji wyniósł 36,6%, a w 2022 r. aż 48% – dziś trudno w to uwierzyć.

Obecny rezultat wynika głównie ze wzrostu sprzedaży autobusów MINI, międzymiastowych i turystycznych, które są produkowane przede wszystkim poza Polską. Warto jednak zaznaczyć, 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, Acbus i inne.

Uwzględniając ich działalność, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wynosi ponad 2/3. Oznacza to, że na każde 10 sprzedawanych w Polsce autobusów, blisko 7 jest produkowanych lub zabudowywanych w naszym kraju. W porównaniu do rynku pojazdów osobowych czy ciężarowych to bardzo dobry 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, Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, oraz Międzynarodowego Stowarzyszenia Producentów Zabudów, Przyczep i Naczep CLCCR PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ AFG Electric Motors / VOYAH ■ Almot ■ BAIC Auto Polska ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Daimler Trucks Polska ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Otomotiv Sanayi ■ Greenso ■ Gruau Polska ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Ionway Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska/ ASTARA Western Europe ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ LG Energy Solution ■ Liberty Motorcycles ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks & Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mitsubishi Motors/Astara Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ MY MOTO ■ Nexteer Automotive Poland ■ Nissan Poland/Astara NiP Poland ■ Polonia Cup ■ Probike/Kawasaki ■ 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 ■ Volteno ■ Volvo Cars Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Middle Europe ■