



## **INFORMACJA PRASOWA**

### **Pierwsze rejestracje nowych autobusów**

**STYCZEŃ – KWIECIEŃ 2022 roku**

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

W ciągu czterech miesięcy 2022 r. w naszym kraju zarejestrowano 411 szt. fabrycznie nowych autobusów, czyli o 25 szt. więcej niż przed rokiem (+6,5%).

To konsekwentna poprawa sytuacji na rynku. Miesiąc ten bilans był nieznacznie mniejszy (+16 szt. / +5,2%), co z kolei wynika z lepszych wyników uzyskanych w marcu i kwietniu – przede wszystkim w segmencie autobusów miejskich.

#### **Aktualna sytuacja**

Poprawę sytuacji na rynku nowych autobusów zawdzięczamy dynamicznego wzrostowi liczby rejestracji w marcu (136 szt.) i stabilnemu poziomowi w kwietniu (87 szt.) Uzyskany w ten sposób pozytywny bilans daje nadzieję na wyraźne odbicie się od pandemicznego, kryzysowego poziomu, który przez dwa lata drenował rynek autobusów w Polsce.

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, ale marzec i kwiecień skierowały rynek na właściwe tory.

Zapaść na autobusowym rynku to oczywiście efekt ciągle trwającej pandemii COVID-19 i związanego z nią kryzysu, który bardzo mocno dotyka cały publiczny transport. Zarówno w Polsce, jak i 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 - kwiecień, 2022 rok  
według segmentów**

sztuki

Segment		Nadwozie	1 - 4.2022		1 - 4.2021		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS ≤ 3,5T	MINI			2	0,91%	-100,0%
	BUS > 3,5T		151	100,0%	218	99,1%	-30,7%
DMC < 8T	OGÓŁEM		151	$\frac{100,0\%}{36,7\%}$	220	$\frac{100,0\%}{57,0\%}$	-31,4%
DMC > = 8T	BUS > 3,5T	MIEJSKI	235	90,4%	131	78,9%	79,4%
		MIĘDZYMIASTOWY	9	3,5%	3	1,8%	200,0%
		SZKOLNY	2	0,8%	1	0,6%	100,0%
		TURYSTYCZNY	13	5,0%	31	18,7%	-58,1%
		INNY	1	0,4%			
	OGÓŁEM		260	$\frac{100,0\%}{63,3\%}$	166	$\frac{100,0\%}{43,0\%}$	56,6%
		<b>OGÓŁEM*</b>	<b>411</b>	<b>100%</b>	<b>386</b>	<b>100%</b>	<b>6,5%</b>

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

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

### Autobusowy kwiecień

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. Kwiecień 2022 przyniósł autobusowemu rynkowi umiarkowany poziom sprzedaży na poziomie 87 szt., natomiast co ważne było on wyższy od zeszłorocznego (+9 szt. / +11,5% r/r), co po marazmie w pierwszych dwóch miesiącach roku i świetnym wyniku w marcu, jest ważnym sygnałem do odrabiania strat.

Natomiast, jak długa droga dzieli nas od normalnej sytuacji na rynku pokazuje porównanie z wynikami uzyskiwanymi w tym miesiącu w poprzednich latach: 78 szt. w 2021 r.; 64 szt. w 2020 r., 273 szt. w 2019 r. i 258 szt. w 2018 r.

Czyli bez hurra optymizmu. Do tego wyraźny wzrost sprzedaży widać tylko w jednej tylko kategorii – wśród autobusów miejskich, które wypracowały w kwietniu dobry wynik na poziomie 39 szt. (+5 szt. / +14,7% r/r). Co ważne – powoli w dobudowę rynku włączają się minibusy, które jeszcze w zeszłym roku kompletnie straciły impet. Teraz jakby ten segment powoli podnosił się z zapaści. Podsumowując – w kwietniu: autobusy MINI odnotowały po raz pierwszy wzrost rejestracji do poziomu 42 szt. (+5 szt. / +13,5% r/r) autobusy miejskie kontynuują wzrost rejestracji do poziomu 39 szt. (+5 szt. / +14,7% r/r) autobusy międzymiastowe zero (-1 szt. / -100% r/r) autobusy turystyczne to 4 sztuki (-2 szt. / -33,3% r/r) autobusy szkolne to dwa zarejestrowane elektryczne „gimbusy”.



## Od początku roku

Wyniki z kwietnia 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 połowie 2021 roku ewidentnie zabrakło jej energii. Być może było to spowodowane trudnościami w dostępie do pojazdów bazowych, co z kolei mogło wynikać cały czas z niskiej dostępności półprzewodników. Oby ta MINI dekonjunktura była już za nami, bo bez tego segmentu ciężko będzie wyprzedzić zeszłoroczny wynik.

Aktualna struktura sprzedaży ma swoje odbicie w skumulowanych wynikach za okres styczeń-kwiecień 2022 r. W podziale na poszczególne segmenty przedstawiają się następująco:

najwięcej rejestracji zanotowaliśmy wśród autobusów miejskich 235 rejestracje (+104 szt. / +79,4% r/r) i to ta kategoria jest teraz liderem autobusowego rynku w Polsce;

największy procentowy spadek odnotowaliśmy wśród autobusów turystycznych z poziomem 13 szt. (-18 szt. / -58,1% r/r), co potwierdza informacje, że COVID największe spustoszenie spowodował właśnie w tej kategorii. Pamiętajmy też, że najnowsze porównujemy z bardzo słabym ubiegłym rokiem.

największy ilościowy spadek zanotowały minibusy, które spadły do poziomu 151 szt. (-69 szt. / -31,4% r/r), natomiast kwiecień przyniósł poprawę i spodziewamy się, że w kolejnych miesiącach ten ujemny bilans będzie się zmniejszać.

z kolei autobusów międzymiastowych było o sześć więcej niż o tej porze rok temu (9 szt. wobec 3 szt. w 2021 r) a szkolnych (2) podczas gdy rok wcześniej zarejestrowano 1 szt..

Podsumowując – wyniki z czterech 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 szczycie przygotowań do sezonu wakacyjnego 2022. Podobnie segment pojazdów międzymiastowych cały czas jest skutecznie blokowany przez rynek wtórny. Razem daje to bardzo niski poziom sprzedaży i niewygórowane ambicje. Cel na ten rok jest cały czas aktualny: 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. (-40 szt. / -56,3% r/r), w marcu spadek ten wyhamował do wyniku 47 rejestracji (-6 szt. / -11,3% r/r), a w kwietniu przejście „na plus”: + 5 szt. / +13,5% r/r. Razem dało to jednak skumulowany wynik na niskim poziomie 151 szt., co oznacza głęboki spadek zarówno w porównaniu z pandemicznym okresem 2021 r. (-69 szt. / -31,4% r/r), jak i analogicznymi „normalnymi” okresami 2020 r. (-90 szt.), jak i 2019 r. (-186 szt.).

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 czterech miesiącach 2022 r. to zaledwie 38 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-kwiecień br. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (58) i pruszkowskim (17) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (8).



Od lat zdecydowanym liderem w tej kategorii jest marka Mercedes-Benz, która po czterech miesiącach br. osiągnęła rezultat 103 minibusów (czyli o 47 szt. mniej niż przed rokiem) i 68,2% udział w tym segmencie (rok temu także 68,2%). 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-kwiecień zarejestrował na podwoziach różnych marek 93 minibusów (rok wcześniej 114 szt.), co dało mu aż 61,6% udział w segmencie MINI i 23,4% w całym rynku (rok wcześniej 29,5%). 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 czterech miesiącach był Mercedes-Benz Sprinter (103 szt.), w tym z zabudową Mercusa (51).

### **Miejska siła**

Autobusy miejskie dynamicznie rozpoczęły 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), a w kwietniu 39 szt. (+5 szt. / +14,7% r/r). Razem dało to skumulowany wynik na poziomie 235 szt., co oznacza znaczny wzrost z pandemicznymi okresami 2021 r. (+104 szt.) i 2020 r. (+63 szt.). Natomiast w porównaniu do „normalnego”, analogicznego okresu z 2019 r. mamy już spadek, ale niewielki (-108 szt.). To oznacza powrót tego segmentu do dobrej formy i strategicznej roli na autobusowym rynku w Polsce.

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-kwiecień mamy wynik 59 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 108 autobusów, co przełożyło się na 46,0% udział w tym segmencie. Od stycznia do marca br. najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w był Solaris Urbino 12 Hybrid (32).

### **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.

W okresie styczeń-kwiecień 2022 r. w Polsce zarejestrowano 155 autobusy (z czego 150 szt., kategorii miejskiej) z napędem alternatywnym (37,7% udziału w całym rynku), a struktura napędowa w kategorii miejskiej wyglądała następująco:

84 szt. z klasycznym napędem diesla (udział 35,7%);



83 szt. z napędem elektrycznym (udział 35,3%).

35 szt. z napędem gazowym (udział 14,9%);

32 szt. z napędem hybrydowym (udział 13,6%);

Dla porównania – w 2021 r. zarejestrowano w Polsce łącznie 383 autobusy z napędem alternatywnym, z czego zdecydowana większość (374) należała do segmentu autobusów miejskich (586). To zapewniało elektrobusom, gazowcom i hybrydom udział w tej kategorii na poziomie aż 63,8%! Struktura napędowa miejskiego segmentu wygląda wówczas 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 kwietniu 2022 na pierwszym planie mamy Łódź, która odebrała partię hybrydowych autobusów marki Solaris. Z kolei 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 POIiŚ – 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

W styczniu na polskim rynku zarejestrowano sześć autobusów międzymiastowych; w lutym jeden, w marcu dwa i w kwietniu zero. To razem dziewięć egzemplarzy, czyli mamy kontynuację rynkowej mizerii w tym segmencie. Z racji tego, że w analogicznym okresie 2021 r. mieliśmy 3 szt. czyli jest ich 3x więcej.

Dla porównania – w 2020 r. ten segment także nie „błyszczał” i na koniec roku mieliśmy w tej kategorii zaledwie 28 sztuk. To oznacza średnią roczną na poziomie 2,3 szt. miesięcznie. W 2021 r. ten wskaźnik oscylował na poziomie 1,7 pojazdu na miesiąc. Teraz mamy 2,25 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.

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 1187 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.

Na liście rankingowej po marcu międzymiastowymi liderami byli Iveco (1) i Otocar (1).

### Turystyczny dołek

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 kolejny spadek w kwietniu (-2 szt./ -33% r/r) i łączny skumulowany wynik osiągnął poziom 13 szt. Naszym zdaniem nie do końca odpowiada to rynkowym realiom i tak duża różnica do pandemicznego 2021 roku 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. Utrzymująca się pandemia hamuje skutecznie autokarowy popyt, natomiast w raporcie za maj już powinniśmy zobaczyć taborowe przygotowanie do sezonu 2022 polskich przewoźników.



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-kwiecień mamy 13 szt. i średnią na poziomie 3,25 szt., co pokazuje, jak wiele jest jeszcze do nadrobienia.

Na liście rankingowej turystycznych marek po kwietniu pierwsze miejsce ma Volvo (4). 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 model Volvo 9900 (3).

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce  
styczeń-kwiecień, 2022 rok**

Pozycja	Marka	1 - 4.2022		1 - 4.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	SOLARIS	131	31,9%	163	42,2%	-19,6%
2	MERCEDES-BENZ*	108	26,3%	57	14,8%	89,5%
3	MAN	90	21,9%	18	4,7%	400,0%
4	VOLVO	31	7,5%		0,0%	
5	IVECO	14	3,4%	1	0,3%	1300,0%
	inni	37	9,0%	147	38,1%	-74,8%
	<b>OGÓLEM**</b>	<b>411</b>	<b>100%</b>	<b>386</b>	<b>100%</b>	<b>6,5%</b>

\* / 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

**Lista rankingowa marek**

Po okresie styczeń-kwiecień liderem całego rynku nowych autobusów w Polsce ponownie liderem została marka Mercedes-Benz (131), która zanotowała zdecydowanie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-32 szt. / -19,6% r/r), co też przełożyło się na spadek udziału w rynku (-10,3 pkt proc.) Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 103 pojazdy z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment (z udziałem 68,2%) plus autobusy miejskie (z udziałem 11,5%) pozwoliły marce uzyskać 31,9% udziału w całym autobusowym rynku w Polsce. Drugie miejsce to tradycyjnie Solaris z wynikiem 108 rejestracji (+51 szt. / +89,5% r/r), co dało producentowi z Bolechowa udział w rynku na poziomie 26,3%. Dodajmy, że wielkopolska firma 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) – wielkopolski producent ma absolutny prymat w Polsce z udziałem aż 41,5%. W tym rankingu zdecydowanie wyprzedza markę MAN (52 szt. i 20% udziału) oraz Volvo (31 szt. i 11,9% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku dość niespodziewanie zajął MAN, który awansował w rankingu dzięki dywersyfikacji dostaw w różnych kategoriach wagowych oraz miejskiemu impetowi na Śląsku. Tak szeroka oferta przyniosła marce 90 rejestracji, czyli aż 72 szt. więcej niż przed rokiem (+400% r/r) i imponujący wzrost udziału w rynku o 17,2 pkt proc do poziomu 22%. To 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 czterech miesiącach 2022 r. zanotowaliśmy sprzedaż 233 pojazdów „made in Poland”, co daje bardzo wysoki 56% udział w całym rynku. To efekt wysokiej sprzedaży autobusów miejskich i świetnych 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 ■