

## Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW MARZEC 2023

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

W marcu 2023 r. w Polsce zarejestrowano 144 fabrycznie nowych autobusów, czyli o 11 sztuk więcej niż przed rokiem (+8,3% r/r) i zdecydowanie więcej niż w lutym br. (+57 szt.), kiedy polscy przewoźnicy zakupili zaledwie 87 takie pojazdy (+65,5% m/m).

Razem od początku roku daje to skumulowany rezultat 295 szt. (-24 szt. / -7,5% r/r). Tym samym, polski rynek cały czas charakteryzuje się chwiejną koniunkturą, czyli to co mogliśmy obserwować w zeszłym roku: 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 musi przebyć autobusowy rynek, aby wrócić do normalnej sytuacji.

Natomiast w tym roku sytuacja na rynku autobusowym - po bardzo słabym styczniu - zaczyna powoli się stabilizować. Luty przyniósł pierwsze sygnały powrotu koniunktury, a marzec je utrwalił. Przede wszystkim cieszy powrót koniunktury wśród autobusów turystycznych, 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 - mimo, że skumulowany wynik jest cały czas na „minusie”. To efekt słabszej sprzedaży w segmencie miejskim, jednak zrealizowane w kwietniu zamówienia dla Łodzi i Zielonej Góry powinny poprawić ten wynik i to już w następnym miesiącu.

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

Segment		Nadwozie	1-3.2023		1-3.2022		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <= 3,5T BUS > 3,5T	MINI	121	100,0%	109	100,0%	11,0%
DMC < 8T	OGÓŁEM		121	100,0%	109	100,0%	11,0%
				41,0%		34,2%	
	BUS > 3,5T	MIEJSKI	130	74,7%	192	91,4%	-32,3%
		MIĘDZYMIASTOWY	12	6,9%	9	4,3%	33,3%
		SZKOLNY	2	1,1%			
		TURYSTYCZNY	24	13,8%	8	3,8%	200,0%
		INNY	6	3,4%	1	0,5%	500,0%
DMC >= 8T	OGÓŁEM		174	100,0%	210	100,0%	-17,1%
				59,0%		65,8%	
<b>OGÓŁEM*</b>			<b>295</b>	<b>100%</b>	<b>319</b>	<b>100%</b>	<b>-7,5%</b>

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

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

**Autobusowy marzec**

Trzeci miesiąc 2023 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży na poziomie 144 sztuk, który był wyższy od zeszłorocznego (+11 szt. / +8,3% r/r) i zdecydowanie wyższy niż rezultat z lutego br., kiedy polscy przewoźnicy zakupili 87 takich pojazdów (+57 szt. / +65,5% m/m). Natomiast droga do radykalnej poprawy sytuacji i powrotu przedpandemicznych wyników jest jeszcze daleka, co najlepiej pokazują marcowe wyniki z poprzednich lat: 133 szt. w 2022 r.; 100 szt. w 2021 r., 117 szt. w 2020 r., 186 szt. w 2019 r. i 211 szt. w 2018 r. Jak widać - na tle „normalnych” lat 2019-2018 – tegoroczne wyniki za marzec wyglądają cały czas słabo, natomiast „plus”, choć niewielki cieszy i potwierdza wcześniejszą zapowiedzi, że w tym roku czeka nas w końcu odbicie i lepszy wynik niż w poprzednich dwóch latach.

Tą prognozę potwierdza też skumulowany wynik za I kwartał, który cały czas wykazuje stratę do zeszłego roku (-24 szt. / -7,5% r/r). Sukcesywnie się jednak ona zmniejsza, co widać po wyniku za styczeń-luty, kiedy strata wynosiła jeszcze 35 sztuk. Jeżeli aktualna dynamika się utrzyma - w kwietniu powinniśmy wyjść „na zero”, a może nawet na lekki plus.

Patrząc na ten okres przez pryzmat segmentów funkcjonalnych wyłania się nam następujący obraz:

- segment MINI po bardzo słabym styczniu, kiedy zarejestrowano tylko 22 pojazdy, w lutym mieliśmy lekki wzrost do poziomu 36 szt. (+5 szt. / +16,1% r/r), które w marcu przeszło w gwałtowne przyspieszenie do 63 szt. (+16 szt. / +34% r/r). Dzięki takiemu impetowi, skumulowany wynik MINI od początku roku wynosi aktualnie 121 szt. (+12 szt. / +11% r/r). Najczęściej kupowanym minibusem w I kwartale br. był model Mercedes-Benz Sprinter (93).

- kategoria miejska po tragicznym styczniu i zaledwie 34 rejestracjach (-28 szt. / -45,2% r/r), cały czas nie może wejść na normalne obroty - luty to znowu tylko 34 rejestracje (-15 szt. / -30,6% r/r), w marcu wyniki były znacznie wyższe (62 szt.), ale cały czas poniżej zeszłorocznego poziomu (-19 szt. / -23,5% r/r). Przekłada się to na łączny wynik trzech pierwszych miesięcy br., kiedy segment ten zanotował łącznie 130 szt. (-62 szt. / -32,3%). Naszym zdaniem gorzej już nie będzie, a kolejne miesiące przyniosą poprawę dla tej strategicznej dla rynku kategorii. Najczęściej kupowanym autobusem miejskim w I kwartale br. Był Mercedes-Benz Conecto 0345 G.

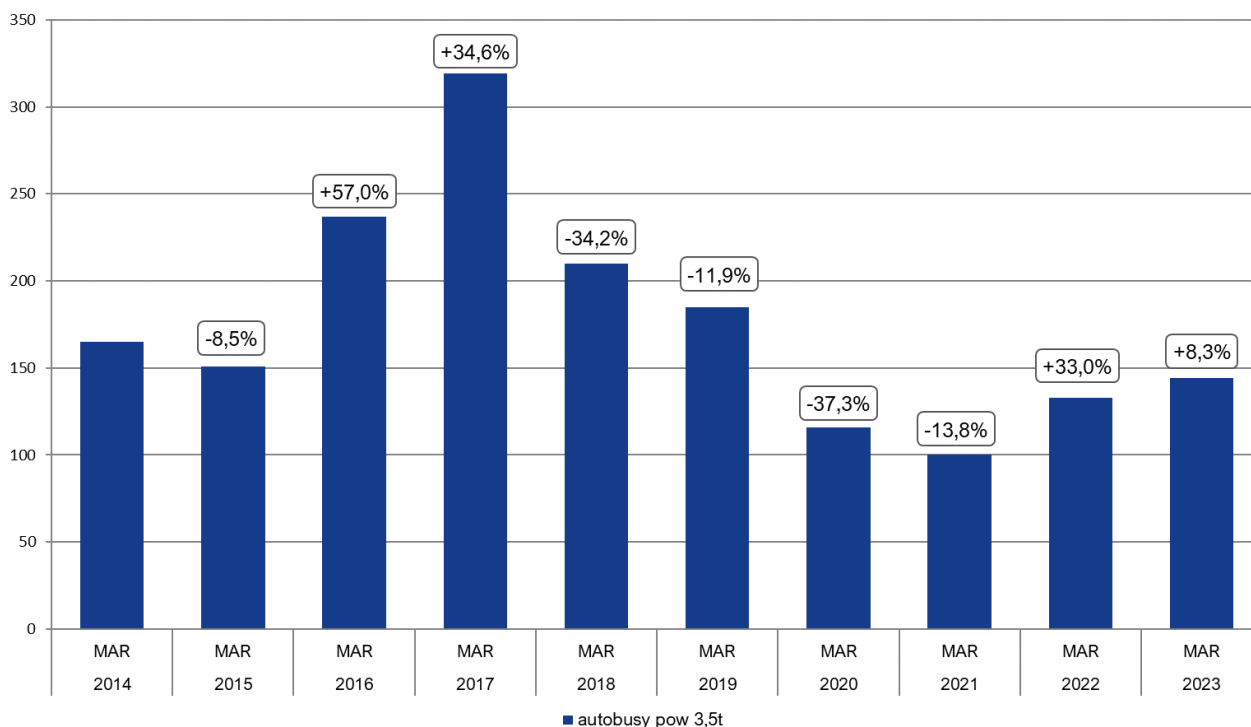
- autobusy międzymiastowe zaliczyły w styczniu jedną rejestrację, w lutym aż osiem, a w marcu kolejne trzy. Razem daje to rzadko spotykany o tej porze roku wynik aż 12 szt. (przypomnijmy, że w całym 2022 r. sprzedano tego typu pojazdów zaledwie 26 szt., a w 2021 – 20 szt.), co wręcz zasługuje na miano „historyczny wyniku”. Gdyby jeszcze tylko 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 I kwartale 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 w pierwszym kwartale był Iveco Crossway 12 (7).

- autokary to największa zmiana „na plus” pierwszego kwartału br. Aż chciałoby się w powiedzieć „w końcu”. Po delikatnie mówiąc kiepskim styczniu, kiedy w Polsce zakupiono dwa nowe autobusy turystyczne, luty przyniósł poziom aż 9 pojazdów (+8 szt. / +800% r/r), a marzec aż 13 szt., razem w I kwartale daje to 24 szt., tym samym rynek wrócił do wzmocnień przed zbliżającym się sezonem turystycznym. 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. Z deszczu pod rynnę. To spowoduje, że boom na turystycznym rynku rozłożony się w czasie, ale też obejmie większą liczbę marek. Najczęściej

kupowanym autokarem w I kwartale był zarazem najdroższy autobus na rynku, czyli piętrowy model Setra S 531 DT (3).

- autobusy szkolne. To po autobusach międzymiastowych i turystycznych kolejny niszowy segment. W tym roku może się to zmienić dzięki mazowieckiemu dofinansowaniu do zakupu nowych "gimbusów". To pierwszy taki projekt w Polsce, ale na jego realizację musimy poczekać przynajmniej do końca br. Aktualnie po marcu odnotowano tutaj dwie elektryczne rejestracje – z dofinansowaniem NFOŚiGW w ramach centralnego programu Kangur, który niestety kończy w tym roku swoją działalność.

Podsumowując – I kwartał br. dał nam stosunkowo niski poziom sprzedaży (dla porównania w 2022 roku był to poziom 319 szt.; w 2021 r. – 308 szt.; w 2020 r. – 397 szt., w 2019 r. – 537 szt. i w 2018 r. – 628 szt.). Jednak dzięki turystycznemu odbiciu oraz realizowanym w kwietniu miejskim dostawom jesteśmy dobrej myśli. Z danych przetargowych wynika, że za moment wejdą do gry m.in. dostawy Mercedesa dla Łodzi, kontynuacja dostaw Autosanu dla Warszawy oraz kontrakt zielonogórski, co pchnie całą sprzedaż do przodu. Pamiętajmy, że minimalny cel na rok 2023 to przełamać barierę spadku i przynajmniej powtórzyć wynik z 2021 r., czyli 1 362 szt. Naszym zdaniem - po I kwartale br. mieści się to 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. 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, dlatego sprawdzamy, jak w tej kategorii wyglądała struktura napędowa w I kwartale:

20 szt. z napędem gazowym (LNG) z udziałem 15,4% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 12,1% / dla roku 2021 – 25,6%).

63 szt. z klasycznym napędem diesla z udziałem 48,4% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 57,3% / dla roku 2021 – 36,2%);

30 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 23,1% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 23,5% / dla roku 2021 – 36,3%);

17 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 13,1% (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 marcu 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 I kwartał 2023 roku. Na początku roku jak zwykle mamy lekkie przetasowania na szczycie, natomiast lider jest cały czas ten sam Mercedes-Benz (50 sztuk), który w marcu odrobił wcześniejsze spadki sprzedaży. Już dawno niemiecki producent nie mógł pochwalić się taką dynamiką na naszym rynku, a osiągnięty świetny wynik 133 szt. (+41 szt. / +44,6% r/r) jest jednym z najlepszych od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 93 pojazdy z trójramienną gwiazdą. Ta kategoria plus autobusy miejskie (32) przede wszystkim pozwoliły marce uzyskać udział na poziomie aż 45,1%, co oznacza wzrost o 16,2pkt 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 I kwartał wynikiem 39 rejestracji (-52 szt. / -57,1% r/r), co oznacza identyczny wynik, jak po lutym. W efekcie udział marki w rynku spadł do poziomu 13,2% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 22,2%), czyli o 15,3 pkt proc. mniej niż przed rokiem. Solaris jest specjalistą w kategorii miejskiej, gdzie dostarcza tylko pojazdy o masie powyżej 8t DMC. W tym gabarytowym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (poniżej 8t DMC) – firma w ciągu trzech pierwszych miesięcy 2023 roku straciła prymat w rynku na rzecz Mercedesa (23%) uzyskując 22,4%. Stawkę najcięższych autobusów zamyka Iveco z udziałem 13,2%.

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 (14) przez autobusy miejskie

(4), międzymiastowe (1) po turystyczne (5). W efekcie marka zebrała 37 rejestracji (tylko o 2 szt. mniej niż Solaris), czyli aż o 27 szt. (+270%) więcej przed rokiem, co przyniosło wzrost udziałów w rynku o 9,4 punktów procentowych do poziomu 12,5% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 6,8%).

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

Pozycja	Marka	1-3.2023		1-3.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	133	45,1%	92	28,8%	44,6%
2	SOLARIS	39	13,2%	91	28,5%	-57,1%
3	IVECO	37	12,5%	10	3,1%	270,0%
4	MAN	32	10,8%	79	24,8%	-59,5%
5	AUTOSAN	20	6,8%		0,0%	
	inni	34	11,5%	47	14,7%	-27,7%
	<b>OGÓŁEM**</b>	<b>295</b>	<b>100%</b>	<b>319</b>	<b>100%</b>	<b>-7,5%</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 I kwartale zanotowaliśmy sprzedaż 93 pojazdów „made in Poland”, co daje 31,5% udziału, czyli mniej niż po okresie styczeń-luty (37,95%). To także mniej niż w całym ubiegłym roku, kiedy ten udział wyniósł 48%, co jest efektem zwiększonej sprzedaży autobusów międzymiastowych i turystycznych, które są głównie produkowane poza Polską. Wraz z powrotem do lepszej kondycji pojazdów miejskich, ten wskaźnik również ulegnie poprawie.

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 ■