

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW PAŹDZIERNIK 2023

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W październiku 2023 r. w Polsce zarejestrowano 199 fabrycznie nowych autobusów, czyli o 109 sztuk więcej niż przed rokiem (+121,1% r/r) i więcej niż we wrześniu br. (+63 szt./ +46,3% m/m). Oznacza to kontynuację dobrej passy na polskim rynku.

Skumulowany rezultat za 10 miesięcy 2023 r. wynosi 1 410 rejestracji nowych autobusów (+506 szt. / +56% r/r) – dla porównania po dziewięciu miesiącach ta przewaga wyniosła: +387 szt. (+48,8% r/r). Tym samym 10 miesięcy tego roku jest zdecydowanie mocniejsze niż cały ubiegły rok, kiedy zarejestrowano 1 140 autobusów. Branża jest też na dobrej drodze, żeby przebić wyniki z roku 2021 i 2020. Wielki powrót koniunktury rozpoczął się w lutym, kiedy pojawiły się pierwsze popandemiczne sygnały poprawy. Marzec je utrwalił, natomiast kwiecień, maj, czerwiec i lipiec to już pełne przyspieszenie. Wrzesień i październik to wyjście rynku ponad zeszłoroczny wynik. Patrząc na najnowsze dane, to przede wszystkim cieszy powrót koniunktury wśród autobusów turystycznych i międzymiastowych, które najmocniej ucierpiały podczas pandemii. Potwierdziły się wcześniejsze informacje od sprzedawców o pełnej liście zamówień autokarów na ten rok i pełnym obłożeniu fabryk.

Tym samym można powiedzieć, że po 10 miesiącach br. chwiejna, kryzysowa koniunktura opuściła na dobre autobusowy rynek w Polsce. Oby na zawsze. Mocno pofalowana krzywa sprzedaży z roku 2022, z licznymi wznosami i upadkami, pokazuje jak długą i trudną drogę musiał przebyć autobusy, aby po bardzo trudnych dwóch latach wyjść na prostą. Natomiast warto zauważyć, że do „normalnych” wyników z lat 2018-2019 jest jeszcze daleko. Robimy kolejne kroki w tym kierunku, ale ten cel jest jeszcze przed nami.

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

Segment		Nadwozie	1-10.2023		1-10.2022		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	485	100,0%	361	100,0%	34,3%
DMC<8T	OGÓŁEM		485	100,0% 34,4%	361	100,0% 39,9%	34,3%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	644	69,6%	453	83,4%	42,2%
		MIĘDZYMIASTOWY	55	5,9%	24	4,4%	129,2%
		SZKOLNY	3	0,3%	7	1,3%	-57,1%
		TURYSTYCZNY	210	22,7%	55	10,1%	281,8%
		INNY	13	1,4%	4	0,7%	225,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM		925	100,0% 65,6%	543	100,0% 60,1%	70,3%
OGÓŁEM*			1410	100%	904	100%	56,0%

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

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

Autobusowy październik

Dziesiąty miesiąc 2023 roku przyniósł autobusowemu rynkowi bardzo wysoki poziom sprzedaży na poziomie 199 sztuk. To rekordowy poziom w tym roku. Jest on wyższy od zeszłorocznego aż o 109 szt. (+121,1% r/r). Dla porównania przypomnijmy październikowe wyniki z poprzednich lat: 90 szt. w 2022 r.; 71 szt. w 2021 r.; 147 szt. w 2020 r., 225 szt. w 2019 r. i 281 szt. w 2018 r. Pokazują one, że jesteśmy na dobrej drodze i aktualne wyniki wyglądają już porównywalnie z przedpandemicznymi latami, szczególnie rokiem 2019. Bardzo nas to cieszy i daje nadzieje na powrót sprzedaży na poziomie 200-300 sztuk miesięcznie w skali całego roku.

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

- 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.). Następnie poziom ten utrzymał się w maju: 34 szt. (-1 szt. / -2,9% r/r), aby radykalnie wzrosnąć w czerwcu do 50 szt. (+6 szt. / +13,6% r/r), w lipcu do 57 szt. (+34 szt. / +147,8% r/r), a w sierpniu aż do 75 szt. (+40 szt. / +114,3% r/r). Z kolei wrzesień to nieco niższy wynik (62 szt.), ale jest on wyraźnie wyższy niż zeszłoroczny (+35 szt. / +129,6% r/r). Nieco mniejsza, ale cały czas pozytywna dynamika panowała w tej kategorii także w październiku 55 szt. (+ 9 szt. / + 19,6% r/r). W efekcie skumulowany MINI wynik za 10 miesięcy wynosi aktualnie 485 szt. i jest on wyższy niż zeszłoroczny wynik o 124 szt. (+34,4% r/r) – dla porównania po wrześniu było to +115 szt. / +36,5% r/r. Tym samym MINI kategoria wraca do formy i roli strategicznego segmentu w Polsce. Najczęściej kupowanym minibusem po 10. miesiącach br. był model Mercedes-Benz Sprinter (368).

- kategoria miejska po trudnej zimie i zaledwie 34 rejestracjach (-28 szt. / -45,2% r/r) w styczniu oraz 34 rejestracjach w lutym (-15 szt. / -30,6% r/r), w marcu weszła w końcu na wyższe obroty ze sprzedażą 62 szt. (-19 szt. / -23,5% r/r). Przełamanie negatywnego trendu przyszło w kwietniu, kiedy zanotowaliśmy 57 rejestracji (+18 szt. / +46,2%), z potwierdzeniem hossa w maju z wynikiem 63 szt. (+20 szt. / +46,5% r/r); w czerwcu: 65 szt. (+7 szt. / +12,1% r/r), w lipcu: 79 szt. (+40 szt. / +102,6% r/r), a przede wszystkim w sierpniu: 71 szt. (+47 szt. / +195,8% r/r.) Wrzesień to nieco niższy poziom sprzedaży 50 szt. (+27 szt. / +117,4% r/r)., natomiast październik to już „pełna petarda” i aż 129 rejestracji (+94 szt. / +268,6% r/r). Absolutny tegoroczny rekord! Takiego miesięcznego wyniku w tym oku nie „wykręciła” żadna kategoria.

W efekcie skumulowany wynik – na poziomie 644 szt. mocno wyprzedził rezultat z 2022 roku (+191 szt. / +42,2% r/r). Dla porównania po wrześniu było to: +97 szt. / +23,2% r/r. Naszym zdaniem ta strategiczna dla rynku kategoria utrzyma dwucyfrowy „plus” na koniec roku i to być może zdecydowanie powyżej 20%. Najczęściej kupowanym autobusem miejskim po 10. miesiącach br. był Solaris Urbino 12 electric (96).

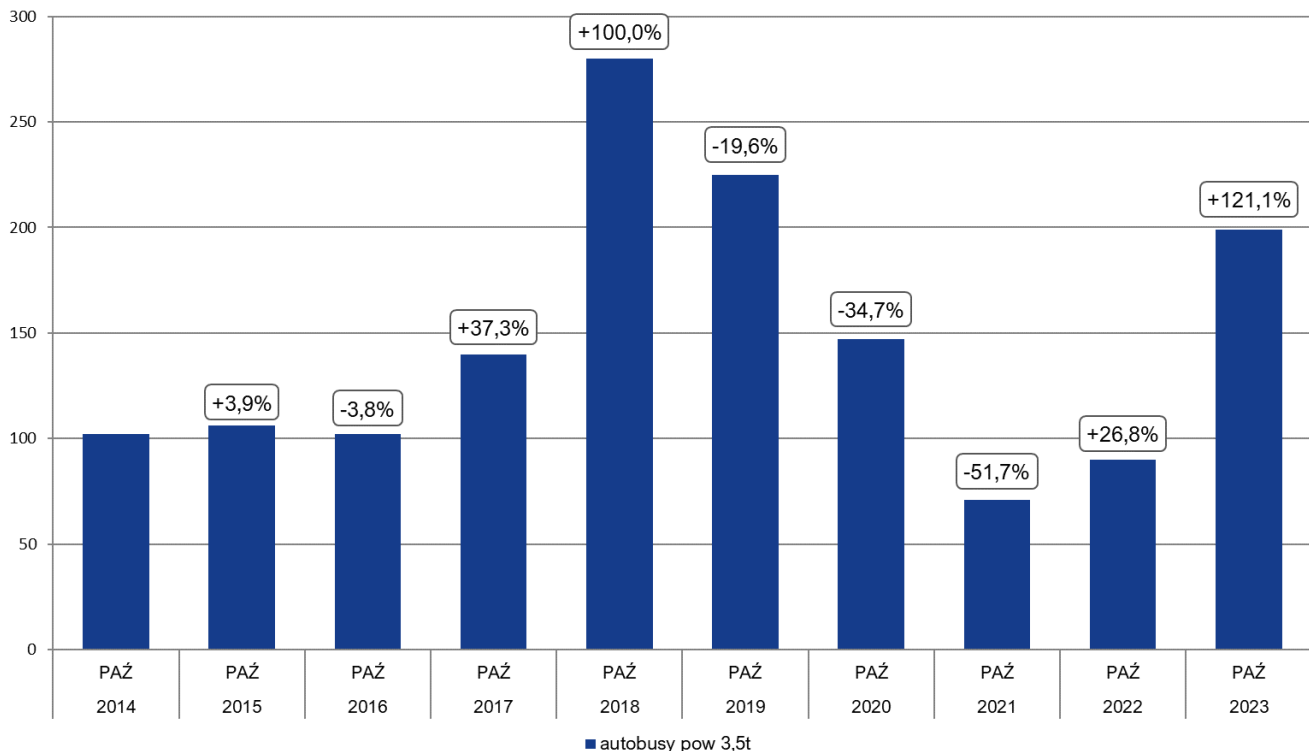
- autobusy międzymiastowe zaliczyły w styczniu jedną rejestrację, w lutym 8 szt., w marcu 3 szt., w kwietniu aż 12 szt., w maju 4 szt., w czerwcu 6 szt., w lipcu ponownie 3 szt. a w sierpniu 4 szt. Wrzesień na tym tle wygląda rekordowo – to aż 11 egzemplarzy. W październiku z kolei mieliśmy powrót do normy – czyli trzy rejestracje. Razem daje to wynik 55 szt. Nie jest to być może imponujący wolumen, ale dla tego segmentu rynku to najlepszy rezultat w przeciągu ostatnich kilku lat. O skali tego wydarzenia świadczy fakt, że w całym 2022 r. w Polsce sprzedano zaledwie 33 szt. tego typu pojazdów, a w 2021 – 20 szt. Dlatego już teraz możemy mówić o historycznym wyniku, natomiast pamiętajmy, że cały czas operujemy na bardzo niskim poziomie sprzedaży. Co ciekawe, jest szansa, aby ta sytuacja uległa zmianie. Na plus. W tym roku Centrum Unijnych Projektów Transportowych ogłosiło 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, natomiast rynek realnie odczuje to wsparcie za dwa, trzy lata. Oczywiście pod warunkiem uruchomienia środków z KPO. Wracając do statystyk – skumulowany międzymiastowy wynik „wykręciła” prawie wyłącznie jednak marka - Iveco, która głównie w okresie styczeń-październik realizowała dostawy z dofinansowaniem z rządowego programu Polski Ład. Najczęściej kupowanym autobusem międzymiastowym po 10. miesiącach był Iveco Crossway 10,8 (10).

- autokary to największa tegoroczna zmiana „na plus”. Aż chciałoby się w powiedziec „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., kwiecień 35 szt., maj aż 44 szt. (+39 szt. / +780% r/r), czerwiec 29 autokarów (+25 szt. / +625% r/r). Tę hossę zakończył lipiec z wynikiem 11 szt. (-4 szt. / 26,7% r/r), ale już w sierpniu mieliśmy ponowny wzrost do 43 szt. (+33 szt. / +330% r/r). Wrzesień i październik pociągnęły ten trend, osiągając sprzedaż odpowiednio: 13 szt. (+7 szt. / +116,7% r/r) i 12 szt. (+9 szt. / +300% r/r) Tym samym rynek osiągnął pułap 210 szt. (+155 szt. / +281,8% r/r) . Dla porównania po wrześniu było to: +146 szt. / +280,8% r/r, natomiast w całym, zeszłym roku zarejestrowano 50 autokarów, czyli ponad cztery razy mniej. Tak wysokiej liczby rejestracji nie widzieliśmy tutaj przez trzy ostatnie lata. Dlatego można powiedzieć, że jest to kluczowe wydarzenie dla tej kategorii i całego rynku. Nowe otwarcie to także ... 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 nie tylko rozłoży się w czasie, ale też obejmie większą liczbę marek. Najczęściej kupowanym autokarem po dziewięciu miesiącach został model Mercedes-Benz Tourismo L (43).

- autobusy szkolne. To po autobusach międzymiastowych kolejny niszowy segment. Liczyliśmy na to, że w tym roku zmieni się to dzięki mazowieckiemu dofinansowaniu do zakupu nowych „gimbusów”, który jest pierwszym takim projektem w Polsce. Niestety, jego realizacja się opóźnia i zdaje się, że na realny wpływ tego narzędzia na rynek będziemy musieli poczekać do 2024 roku. W ciągu 10. miesięcy br. odnotowaliśmy tutaj sprzedaż ... trzech „gimbusów” (czyli cztery mniej niż rok wcześniej), w tym dwa elektryczne. Zostały one zakupione z dofinansowaniem NFOŚiGW w ramach centralnego programu Kangur, który w tym roku kończy swoją działalność.

Podsumowując – 10. miesięcy 2023 r. dały nam wysoki poziom sprzedaży: 1410 szt. (dla porównania w 2022 roku był to poziom 904 szt.; 1133 szt. w 2021 r.; 1184 szt. w 2020 r.; 2203 szt. w 2019r. i 2366 szt. w 2018 r. Rezultat ten zawdzięczamy turystycznemu odbiciu, międzymiastowemu wzrostowi, ale przede wszystkim dużym dostawom miejskich pojazdów i powrotowi do gry minibusów. Mamy nadzieję, że te dwa ostatnie segmenty jeszcze przyspieszą w IV kwartale roku. Minimalny cel na rok 2023, czyli przełamanie zeszłorocznego wyniku, udało się już osiągnąć. Pobicie najwyższego, pandemicznego wyniku, czyli 1 486 szt. z 2020 r. też „mamy w kieszeni”, dlatego rynek musi się zmierzyć z ostatnim „normalnym” wynikiem, czyli 2 479 szt. z roku 2019. To kolejna porzeczka.



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 dla całego rynku autobusów. W ciągu 10. miesięcy było ich 422 (dla porównania po wrześniu 232 szt.), w tym:

412 autobusy miejskie

7 szt. minibusów,

2 szt. autobusy szkolne.

1 autobus międzymiastowy

To pokazuje, że takie ekologiczne rozwiązania są na razie domeną miejskich operatorów - głównie dzięki unijnym funduszom i antysmogowym strategiom miast, dlatego tylko w tej kategorii sprawdzamy, jak wyglądała struktura napędowa po 10. miesiącach br.:

232 z klasycznym napędem diesla z udziałem 36% (dla porównania po wrześniu było to 214 szt. i 41,6%, a dla całego roku 2022 był to poziom 57,3%; dla roku 2021 – 36,2%;

253 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 39,3% (dla porównania po wrześniu było to 184 szt. i 35,7%, a dla całego roku 2022 był to udział 23,5% / dla roku 2021 – 36,3%);

85 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 13,2% (dla porównania po wrześniu było to 60 szt. i 11,7%; a dla całego roku 2022 był to poziom 7,1%, dla roku 2021 – 1,9%.

57 szt. z napędem gazowym (LNG/CNG) z udziałem 8,9% (dla porównania po wrześniu było to 57 szt. i 11,1%, a dla całego roku 2022 był to udział 12,1%; dla roku 2021 – 25,6%).

17 z napędem wodorowym, które po raz pierwszy pojawiły się w tym roku w naszych statystykach.

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to w 2023 r. na pierwszym miejscu mamy Warszawę, która kończy już odbiory gazowych Autosanów. W zeszłym roku przybyło ich do stolicy 31 szt. Teraz mamy 55 szt., czyli do końca kontraktu pozostało tylko 4 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 dofinansowaniu. W kwietniu br. 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 po 10. miesiącach 2023 roku. Liderem jest cały czas marka Mercedes-Benz, która w kwietniu, maju, czerwcu i w lipcu odrobiła wcześniejsze spadki sprzedaży. Już dawno nie wiedzieliśmy tak dobrej passy ze strony Mercedesa na naszym rynku. Osiągnięty po październiku świetny wynik 567 szt. (+279 szt. / +96,9% r/r) jest jednym z najlepszych od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 373 pojazdy z trójramienną gwiazdą. Ta kategoria plus autobusy miejskie (117) i turystyczne (73) przede wszystkim pozwoliły marce uzyskać udział na poziomie aż 40,2%, co oznacza wzrost o 8,4 pkt proc. (dla porównania – w całym 2022 r. było to 34,7%);

Wiceliderem został tradycyjnie Solaris, ale teraz od Mercedesa dzieli go przepaść. Producent z Bolechowa mocno przyspieszył w październiku i okres 10. miesięcy br. zamknął dobrym wynikiem 293 rejestracji (+88 szt. / +42,9% r/r). W efekcie udział marki w rynku obniżył się o 1,9 pkt proc. do poziomu 20,8%, czyli podobnie jak w całym 2022 r. (21,1%). Solaris jest specjalistą w kategorii miejskiej, gdzie dostarcza tylko pojazdy o masie powyżej 8t DMC. Dlatego w gabarytowym ujęciu – bez kategorii MINI (poniżej 8t DMC) – po październiku producent z Bolechowa wyprzedził tutaj Mercedesa (194 szt. / 21% udziału), osiągając wynik 293 szt. i 31,7% udziału. Na kolejnym miejscu w tym zestawieniu jest MAN z 93 szt. / 10% udziału

Trzecia pozycja na polskim rynku to MAN, który w październiku przegonił Iveco – głównie dzięki dostawom autobusów miejskich (51), MINI (43) i turystycznych (38). W efekcie marka zebrała 136 rejestracji, co paradoksalnie oznacza spadek w porównaniu z zeszłym rokiem (-53 szt. / -28% r/r).

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

Pozycja	Marka	1-10.2023		1-10.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	567	40,2%	288	31,9%	96,9%
2	SOLARIS	293	20,8%	205	22,7%	42,9%
3	MAN	136	9,6%	189	20,9%	-28,0%
4	IVECO	135	9,6%	60	6,6%	125,0%
5	AUTOSAN	55	3,9%	28	3,1%	96,4%
	inni	224	15,9%	134	14,8%	67,2%
	OGÓŁEM**	1410	100%	904	100%	56,0%

*/ 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

Od początku br. zanotowaliśmy sprzedaż 515 pojazdów „made in Poland”, co daje 36,5% udziału, co jest dobrym wynikiem (dla porównania po wrześniu było to 385 szt. i 31,8%). Wraz z powrotem do lepszej kondycji pojazdów miejskich (głównie produkowanych w naszym kraju), ten wskaźnik powinien zmierzać do wyniku z 2022 r., kiedy wynosił aż 48%. Aktualny rezultat to efekt zwiększonej sprzedaży autobusów międzymiastowych i turystycznych, które są produkowane głównie poza Polską.

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 to ponad 2/3. 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, 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. ■ Almot ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ 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 ■ LG Energy Solution ■ Liberty Motorcycles ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks Polska ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive Poland ■ 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 ■ Volteno ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■