

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW CZERWIEC 2023

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W czerwcu 2023 r. w Polsce zarejestrowano 152 fabrycznie nowe autobusy, czyli o 44 sztuki więcej niż przed rokiem (+40,7% r/r) i o kilka egzemplarzy więcej niż w maju br. (+5 szt./+3,4% m/m). To kontynuacji dobrej passy na polskim rynku.

Tym samym skumulowany rezultat za I połowę 2023 r. wynosi 730 rejestracji nowych autobusów (+131 szt. / +21,9% r/r), co oznacza kontynuację zapoczątkowanego jeszcze w kwietniu wzrostu i trzecie w tym roku wyjście rynku „na plus”. Dla porównania – po I kwartale br. mieliśmy 295 rejestracji (-24 szt. / -7,5% r/r). Pierwsze sygnały powrotu koniunktury przyniósł luty, marzec je utrwalił, natomiast kwiecień, maj i czerwiec to już przyspieszenie oraz wyjście ponad zeszłoroczny wynik. 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 i spodziewamy się, że do końca roku autobusy nie odnotują już skumulowanego spadku i będą cały czas piąć się w górę.

To oznacza, że chwiejna, kryzysowa koniunktura, którą mogliśmy obserwować przez cały zeszły rok, jest już za nami. Mocno pofalowana w roku 2022 krzywa sprzedaży, z licznymi wzlotami i upadkami, pokazuje też jak długą i trudną drogę musiał przebyć autobusowy rynek, aby wyjść z pandemii na prostą, natomiast do świetnych wyników z lat 2018-2019 jest jeszcze daleko.

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

Segment		Nadwozie	1-6.2023		1-6.2022		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <= 3,5T BUS > 3,5T	MINI	236	100,0%	230	100,0%	2,6%
DMC < 8T	OGÓŁEM		236	100,0%	230	100,0%	2,6%
	BUS > 3,5T	MIEJSKI	315	63,8%	332	90,0%	-5,1%
		MIĘDZYMIASTOWY	34	6,9%	11	3,0%	209,1%
		SZKOLNY	3	0,6%	3	0,8%	0,0%
		TURYSTYCZNY	132	26,7%	21	5,7%	528,6%
		INNY	10	2,0%	2	0,5%	400,0%
DMC >= 8T	OGÓŁEM		494	100,0%	369	100,0%	33,9%
OGÓŁEM*			730	100%	599	100%	21,9%

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

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

Autobusowy czerwiec

Szósty miesiąc 2023 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży na poziomie 152 sztuk, który był wyższy od zeszłorocznego (+44 szt. / +40,7% 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 długa, co najlepiej pokazują czerwcowe wyniki z poprzednich lat: 108 szt. w 2022 r.; 151 szt. w 2021 r., 139 szt. w 2020 r., 397 szt. w 2019 r. i 245 szt. w 2018 r. Jak widać – na tle „normalnych” lat 2019-2018 – tegoroczne wyniki wyglądają dość blado, natomiast zdecydowany „plus” bardzo nas cieszy i daje nadzieję na powrót sprzedaży na poziomie 200-300 sztuk miesięcznie.

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 maju 34 szt. (-1 szt. / -2,9% r/r) i w czerwcu 50 szt. (+6 szt. / +13,6% r/r). W efekcie skumulowany MINI wynik od początku roku wynosi aktualnie 236 szt., czyli o 6 szt. więcej niż rok wcześniej (+2,6% r/r). Najczęściej kupowanym minibusem po I połowie br. był model Mercedes-Benz Sprinter (179).

- kategoria miejska po tragicznej zimie i zaledwie 34 rejestracjach (-28 szt. / -45,2% r/r) w styczniu i 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 odnotowaliśmy 57 rejestracji (+18 szt. / +46,2%), z potwierdzeniem hossy w maju – z wynikiem 63 szt. (+20 szt. / +46,5% r/r) i czerwcu – 65 szt. (+7 szt. / +12,1% r/r). Natomiast cały czas są to wyniki dalekie od normalnej sytuacji, co potwierdza skumulowany wynik za I półrocze br., który cały czas jest niższy od rezultatu z 2022 roku i wynosi 315 szt. (-17 szt. / -5,1% r/r). Dla porównania - po maju ta różnica wynosiła -24 szt., czyli trend jest słuszny, natomiast dynamika zmian i tempo powrotu do normalnej sytuacji cały czas jest dość wolne. Naszym zdaniem z miesiąca na miesiąc będzie coraz lepiej i doczekamy się w III kwartale „plusa” w tej strategicznej dla rynku kategorii. Najczęściej kupowanym autobusem miejskim po sześciu miesiącach br. był Mercedes-Benz Conecto G (53).

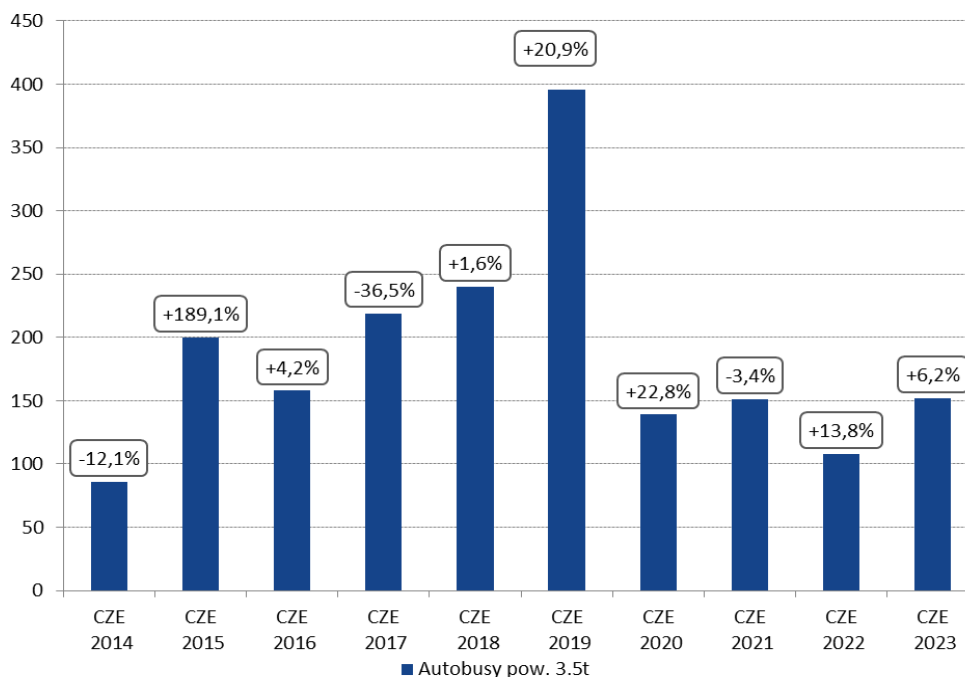
- autobusy międzymiastowe zaliczyły w styczniu jedną rejestrację, w lutym osiem, w marcu kolejne trzy, w kwietniu aż 12, w maju cztery, a w czerwcu sześć. Razem daje to wynik 34 szt. To jeden z najlepszych rezultatów w tym segmencie w przeciągu ostatnich kilku lat. O skali tego wydarzenia świadczy fakt, 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. Natomiast jest szansa, aby ta sytuacja uległa zmianie. 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. Oby tylko samorządy wydrenowane po pandemii wykorzystały tę szansę. Będziemy to monitorować. Wracając do statystyk – w I połowie br. ten dobry, międzymiastowy wynik „wykręciła” prawie wyłącznie marka 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 sześciu miesiącach był Iveco Crossway 10,8 (14).

- autokary to największa tegoroczna zmiana „na plus”. 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., kwiecień 35 szt., maj – aż 44 szt. (+39 szt. / +780% r/r) i

czerwiec 29 autokarów (+25 szt. / +625% r/r) Tak wysokiej liczby rejestracji nie widzieliśmy tutaj przynajmniej przez dwa ostatnie lata, dlatego można powiedzieć, że jest to kluczowe wydarzenie dla tej kategorii. Skumulowany, turystyczny wynik to już 132 szt. (+111 szt. / +528,6% r/r), co oznacza, że segment już wrócił do dawnego rytmu, czyli cyklicznych wzmocnień przed sezonem turystycznym. Bardzo 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 nie tylko rozłożony się w czasie, ale też obejmie większą liczbę marek. Najczęściej kupowanym autokarem po sześciu miesiącach został model Mercedes-Benz Tourismo L (28).

- 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. W I połowie br. odnotowaliśmy tutaj sprzedaż trzech „gimbusów”, w tym dwóch w wersji elektrycznej, czyli jest to ten sam poziom co rok wcześniej. Autobusy te zakupione zostały z dofinansowaniem NFOŚiGW w ramach centralnego programu Kangur, który niestety kończy w tym roku swoją działalność.

Podsumowując – sześć miesięcy br. dały nam stosunkowo wysoki poziom sprzedaży – 730 szt. (dla porównania w 2022 roku był to poziom 599 szt.; w 2021 r. – 667 szt.; w 2020 r. – 697 szt., w 2019 r. – 1545 szt. i w 2018 r. – 1436 szt. Rezultat zawdzięczamy turystycznemu odbiciu, międzymiastowemu wzrostowi oraz dostawom miejskich pojazdów, które mamy nadzieję przyspieszą w II połowie roku i jeszcze bardziej wywindują autobusowy wynik. Pamiętajmy, że minimalny cel na rok 2023 to przełamać barierę spadku i przynajmniej powtórzyć wynik z 2021 r., czyli 1362 szt. Naszym zdaniem - po sześciu miesiącach to zadanie, jak najbardziej jest do zrealizowania. Kolejny cel to wynik z 2020 r. i poziom 1495 szt.



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 I połowie mieliśmy 78 pojazdów miejskich, pięć minibusów i dwa „gimbussy”. 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 sześciu miesiącach br.:

47 szt. z napędem gazowym (LNG/CNG) z udziałem 14,9% (dla porównania po maju był to poziom 14%, a dla całego roku 2022 – 12,1% / dla roku 2021 – 25,6%).

140 szt. z klasycznym napędem diesla z udziałem 44,4% (dla porównania po maju był to poziom 51,2%, a dla całego roku 2022 – 57,3% / dla roku 2021 – 36,2%);

78 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 24,8% (dla porównania po maju był to poziom 23,6%, a dla całego roku 2022 – 23,5% / dla roku 2021 – 36,3%);

50 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 15,9% (dla porównania po maju był to poziom 11,2%, a dla całego roku 2022 – 7,1% / dla roku 2021 – 1,9%).

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to w I połowie 2023 r. na pierwszym miejscu mamy Warszawę, która ponownie rozpoczęła odbiory gazowych Autosanów. W zeszłym roku przybyło ich do stolicy 31 szt. teraz mamy 45 szt., czyli do końca kontraktu pozostało 14 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. 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 w I połowie 2023 roku. Liderem jest cały czas marka Mercedes-Benz, która w kwietniu, maju i czerwcu odrobiła wcześniejsze spadki sprzedaży. Już dawno nie wiedzieliśmy tak dobrej passy ze strony Mercedesesa w naszym rynku. Osiągnięty świetny wynik 317 szt. (+130 szt. / +69,5% r/r) jest jednym z najlepszych od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 183 pojazdy z trójramienną gwiazdą. Ta kategoria plus autobusy miejskie (78) i turystyczne (54) przede wszystkim pozwoliły marce uzyskać udział na poziomie aż 43,4%, co oznacza wzrost o 12,2 pkt proc. (dla porównania – w całym 2022 r. było to 34,2%);

Wice-liderem po pierwszym półroczu został tradycyjnie Solaris, ale teraz od Mercedesa dzieli go przepaść. Producent z Bolechowa zamknął okres sześciu miesięcy br. z wynikiem 106 rejestracji (-58 szt. / -35,4% r/r). W efekcie udział marki w rynku spadł do poziomu 14,5% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 21,1%), czyli o 12,9 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 I połowy br. straciła prymat na rzecz Mercedesa (27,1%) uzyskując 21,5%. Stawkę najcięższych zawodników zamyka MAN z udziałem 10,3%.

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 (32) przez autobusy miejskie (5), międzymiastowe (22) po turystyczne (12). W efekcie marka zebrała 81 rejestracji (tylko o 25 szt. mniej niż Solaris), co oznacza wzrost o 57 szt. (+237,5% r/r) i zwiększenie udziałów w rynku o 7,1 punktów procentowych do poziomu 11,1% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 6,8%).

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

Pozycja	Marka	1-6.2023		1-6.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	317	43,4%	187	31,2%	69,5%
2	SOLARIS	106	14,5%	164	27,4%	-35,4%
3	IVECO	81	11,1%	24	4,0%	237,5%
4	MAN	68	9,3%	134	22,4%	-49,3%
5	AUTOSAN	45	6,2%	7	1,2%	542,9%
	inni	113	15,5%	83	13,9%	36,1%
	OGÓŁEM**	730	100%	599	100%	21,9%

*/ 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 połowie br. zanotowaliśmy sprzedaż 224 pojazdów „made in Poland”, co daje 30,7% udziału, czyli nieznacznie więcej niż po maju (27,3%). Wraz z powrotem do lepszej kondycji pojazdów miejskich, ten wskaźnik powinien również ulec poprawie i powrócić do wyniku z 2022 r., kiedy ten udział 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 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, 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 ■ LOTOS Oil ■ 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 ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■ ZIPP ■