

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW LIPIEC 2023

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W lipcu 2023 r. w Polsce zarejestrowano 150 fabrycznie nowych autobusów, czyli o 71 sztuk więcej niż przed rokiem (+89,9% r/r) i o dwa egzemplarze mniej niż w czerwcu br. (-2 szt./-1,3% m/m). To kontynuacji dobrej passy na polskim rynku.

Tym samym skumulowany rezultat za 7 miesięcy 2023 r. wynosi obecnie 880 rejestracji nowych autobusów (+202 szt. / +29,8% r/r), co oznacza kontynuację zapoczątkowanego jeszcze w kwietniu wzrostu i kolejne w tym roku wyjście rynku „na plus”. Dla porównania – po I kwartale br. poziom sprzedaży znajdował się jeszcze „na minusie” i odnotowaliśmy wówczas 295 rejestracji (-24 szt. / -7,5% r/r). Pierwsze sygnały powrotu koniunktury przyniósł luty, marzec je utrwalił, natomiast kwiecień, maj, czerwiec i lipiec to już pełne przyspieszenie i wyjście rynku mocno ponad zeszłoroczny wynik. Patrząc na najnowsze dane, to 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.

Tym samym można powiedzieć, że po I kwartale br. chwiejna, kryzysowa koniunktura opuściła na dobre autobusowy rynek w Polsce. 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-lipiec 2023
według segmentów***

Segment		Nadwozie	1-7.2023		1-7.2022		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <= 3,5T BUS > 3,5T	MINI	293	100,0%	253	100,0%	15,8%
DMC < 8T	OGÓŁEM		293	100,0%	253	100,0%	15,8%
	BUS > 3,5T	MIEJSKI	394	67,1%	371	87,3%	6,2%
		MIĘDZYMIASTOWY	37	6,3%	12	2,8%	208,3%
		SZKOLNY	3	0,5%	3	0,7%	0,0%
		TURYSTYCZNY	142	24,2%	36	8,5%	294,4%
		INNY	11	1,9%	3	0,7%	266,7%
DMC >= 8T	OGÓŁEM		587	100,0%	425	100,0%	38,1%
OGÓŁEM*			880	100%	678	100%	29,8%

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

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

Autobusowy lipiec

Siódmy miesiąc 2023 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży na poziomie 150 sztuk, który był wyższy od zeszłorocznego (+71 szt. / +89,9% r/r). To potwierdza wcześniejsze zapowiedzi, że w tym roku czeka nas w końcu odbicie i lepszy wynik niż w poprzednich dwóch latach. Lipcowe wyniki z poprzednich lat: 79 szt. w 2022 r.; 153 szt. w 2021 r.; 162 szt. w 2020 r., 106 szt. w 2019 r. i 165 szt. w 2018 r. pokazują, że jesteśmy na dobrej drodze i aktualne wyniki wyglądają już porównywalnie z przedpandemicznymi latami 2018-2019. To bardzo nas 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) i w lipcu do 57 szt. (+34 szt. / +147,8% r/r). W efekcie skumulowany MINI wynik od początku roku wynosi aktualnie 293 szt., czyli o 40 szt. więcej niż rok wcześniej (+15,8% r/r), tym samym MINI kategoria wraca do formy i jeżeli utrzyma to tempo ma szanse na koniec roku powrócić do roli strategicznego segmentu w Polsce. Najczęściej kupowanym minibusem po 7 miesiącach br. był model Mercedes-Benz Sprinter (223).

- 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 hossy w maju z wynikiem 63 szt. (+20 szt. / +46,5% r/r); w czerwcu: 65 szt. (+7 szt. / +12,1% r/r), a przede wszystkim w lipcu: 79 szt. (+40 szt. / +102,6% r/r). W efekcie skumulowany wynik po raz pierwszy w tym roku pokonał rezultatu z 2022 roku: +23 szt. / +6,2% r/r. i wynosi łącznie 394 szt. Naszym zdaniem ta strategiczna dla rynku kategoria z miesiąca na miesiąc będzie zwiększać obroty i osiągnie dwucyfrowy „plus” na koniec roku. Najczęściej kupowanym autobusem miejskim po siedmiu miesiącach br. był Mercedes-Benz Conecto G (66).

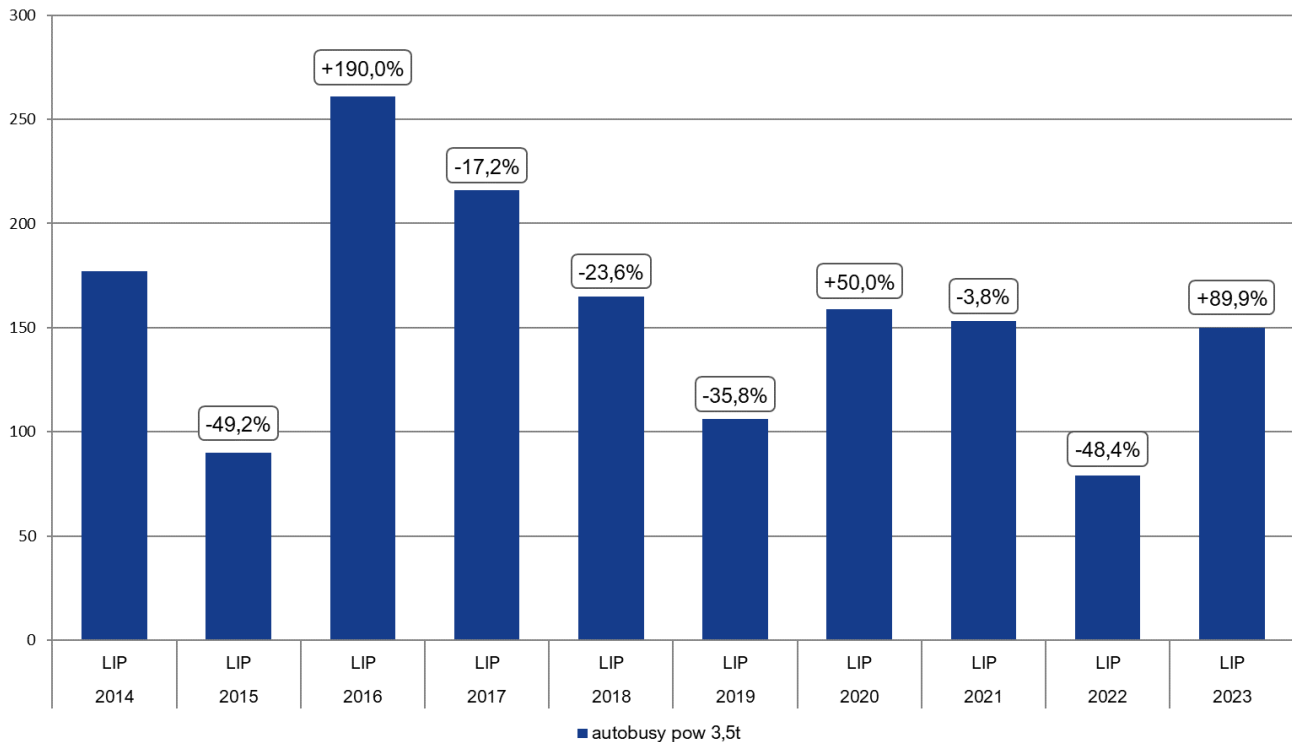
- autobusy międzymiastowe zaliczyły w styczniu jedną rejestrację, w lutym 8 szt., w marcu 3 szt., w kwietniu aż 12 szt., w maju 4 szt., w czerwcu 6 szt. i w lipcu ponownie 3 szt. Razem daje to wynik 37 szt. Nie jest to być może imponujący wolumen, ale dla tego segmentu rynku to jeden z najlepszych rezultatów 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, natomiast rynek realnie odczuje to wsparcie za dwa, trzy lata. Będziemy to monitorować. Wracając do statystyk – skumulowany międzymiastowy wynik „wykręciła” prawie wyłącznie jednak marka, realizując dostawy z dofinansowaniem z rządowego programu Polski Ład. Najczęściej kupowanym autobusem międzymiastowym po siedmiu miesiącach był Iveco Crossway (16).

- 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), czerwiec 29 autokarów (+25 szt. / +625% r/r). Tę hossę zakończył lipiec z wynikiem 11 szt. (-4 szt. / -26,7% r/r). Tak wysokiej liczby rejestracji nie widzieliśmy tutaj przynajmniej przez dwa ostatnie lata, co też oznacza, że segment ten wrócił do dawnego rytmu, czyli cyklicznych wzmocnień przed sezonem turystycznym. Skumulowany, turystyczny wynik to już 142 szt. (+106 szt. / +294,4% r/r), 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 siedmiu 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 zdaje się, że na realny wpływ tego narzędzia na rynek będziemy musieli poczekać do 2024 roku. W okresie styczeń-lipiec br. odnotowaliśmy tutaj sprzedaż trzech „gimbusów” (czyli tyle samo co rok wcześniej), w tym dwóch w wersji elektrycznej. Zostały one zakupione z dofinansowaniem NFOŚiGW w ramach centralnego programu Kangur, który niestety kończy w tym roku swoją działalność.

Podsumowując – siedem miesięcy br. dały nam stosunkowo wysoki poziom sprzedaży – 880 szt. (dla porównania w 2022 roku był to poziom 678 szt.; 820 szt. w 2021 r.; 859 szt. w 2020 r.; 1651 szt. w 2019 r. i 1601 szt. w 2018 r. Rezultat ten zawdzięczamy turystycznemu odbiciu, międzymiastowemu wzrostowi oraz dostawom miejskich pojazdów, które mamy nadzieję przyspieszą w II połowie roku. Pamiętajmy, że minimalny

cel na rok 2023 to przełamać barierę spadku i przynajmniej powtórzyć wynik z 2021 r., czyli 1362 szt. Naszym zdaniem - po siedmiu miesiącach to zadanie, jak najbardziej jest do zrealizowania. Kolejny cel to pobić 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 dla całego rynku autobusów. W ciągu 7 miesięcy było ich 234, szt., w tym:

224 szt. autobusów miejskich.

7 szt. minibusów,

2 szt. autobusy szkolne.

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 siedmiu miesiącach br.:

170 szt. z klasycznym napędem diesla z udziałem 43,1% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 57,3%, a dla roku 2021 – 36,2%);

117 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 29,7% (dla porównania dla całego roku 2022 był to udział 23,5% / dla roku 2021 – 36,3%);

55 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 14% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 7,1%, a dla roku 2021 – 1,9%.

52 szt. z napędem gazowym (LNG/CNG) z udziałem 13,2% (dla porównania dla całego roku 2022 był to udział 12,1%, a dla roku 2021 – 25,6%).

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 50 szt., czyli do końca kontraktu pozostało 9 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 po 7 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 Mercedes w naszym rynku. Osiągnięty świetny wynik 381 szt. (+171 szt. / +81,4% r/r) jest jednym z najlepszych od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedes panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 228 pojazdów z trójramienną gwiazdą. Ta kategoria plus autobusy miejskie (93) i turystyczne (58) przede wszystkim pozwoliły marce uzyskać udział na poziomie aż 43,3%, co oznacza wzrost o 12,3 pkt proc. (dla porównania – w całym 2022 r. było to 34,2%);

Wice-liderem po pierwszym siedmiu miesiącach został tradycyjnie Solaris, ale teraz od Mercedes dzieli go przepaść. Producent z Bolechowa zamknął okres siedmiu miesięcy br. z wynikiem 157 rejestracji (-18szt. / -10,3% r/r). W efekcie udział marki w rynku spadł do poziomu 17,8% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 21,1%), czyli o 7,8 pkt proc. mniej niż przed rokiem. 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) – firma po lipcu „o włos” wyprzedza Mercedes (153 szt. / 26,1% udziału) z wynikiem 157 szt. i 26,7% udziału. Stawkę najcięższych zawodników zamyka Iveco z udziałem 9,2%.

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 (39) przez autobusy miejskie (5), międzymiastowe (24) po turystyczne (14). W efekcie marka zebrała 93 rejestracje, co oznacza wzrost o 62 szt. (+200% r/r) i zwiększenie udziałów w rynku o 6 punktów procentowych do poziomu 10% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 6,8%).

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

Pozycja	Marka	1-7.2023		1-7.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	381	43,3%	210	31,0%	81,4%
2	SOLARIS	157	17,8%	175	25,8%	-10,3%
3	IVECO	93	10,6%	31	4,6%	200,0%
4	MAN	75	8,5%	140	20,6%	-46,4%
5	AUTOSAN	50	5,7%	17	2,5%	194,1%
	inni	124	14,1%	105	15,5%	18,1%
	OGÓŁEM**	880	100%	678	100%	29,8%

*/ 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 293 pojazdów „made in Poland”, co daje 33,3% udziału – jeszcze więcej niż po czerwcu (30,7%). Wraz z powrotem do lepszej kondycji pojazdów miejskich (głównie produkowanych w naszym kraju), ten wskaźnik powinien powrócić 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 ■ 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 ■