

## **Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW SIERPIEŃ 2023**

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

W sierpniu 2023 r. w Polsce zarejestrowano aż 195 fabrycznie nowych autobusów, czyli o 123 sztuki więcej niż przed rokiem (+170,8% r/r) i więcej niż w lipcu br. (+45 szt./+30% m/m). To kontynuacja dobrej passy na polskim rynku.

Tym samym skumulowany rezultat za 8 miesięcy 2023 r. wynosi obecnie 1075 rejestracji nowych autobusów (+325 szt. / +43,3% r/r), co oznacza mocne 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-sierpień 2023  
 według segmentów\***

Segment		Nadwozie	1-8.2023		1-8.2022		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <= 3,5T BUS > 3,5T	MINI	368	100,0%	288	100,0%	27,8%
DMC < 8T	OGÓŁEM		368	100,0%	288	100,0%	27,8%
	BUS > 3,5T	MIEJSKI	465	65,8%	395	85,5%	17,7%
		MIĘDZYMIASTOWY	41	5,8%	13	2,8%	215,4%
		SZKOLNY	3	0,4%	5	1,1%	-40,0%
		TURYSTYCZNY	185	26,2%	46	10,0%	302,2%
		INNY	13	1,8%	3	0,6%	333,3%
DMC >= 8T	OGÓŁEM		707	100,0%	462	100,0%	53,0%
<b>OGÓŁEM*</b>			<b>1075</b>	<b>100%</b>	<b>750</b>	<b>100%</b>	<b>43,3%</b>

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

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

**Autobusowy sierpień**

Ósmy miesiąc 2023 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży na poziomie 195 sztuk, który był wyższy od zeszłorocznego (+123 szt. / +170,8% r/r). To potwierdza wcześniejsze zapowiedzi, że w tym roku czeka nas w końcu odbicie i lepszy wynik niż w poprzednich dwóch latach. Sierpniowe wyniki z poprzednich lat: 72 szt. w 2022 r.; 143 szt. w 2021 r.; 68 szt. w 2020 r., 163 szt. w 2019 r. i 225 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), w lipcu do 57 szt. (+34 szt. / +147,8% r/r), a w sierpniu aż do 75 szt. (+40 szt.; +114,3% r/r). W efekcie skumulowany MINI wynik od początku roku wynosi aktualnie 368 szt., czyli o 80 szt. więcej niż rok wcześniej (+27,8% r/r), tym samym MINI kategoria wraca do formy i jeżeli utrzyma to tempo ma szansę na koniec roku powrócić do roli strategicznego segmentu w Polsce. Najczęściej kupowanym minibusem po 8. miesiącach br. był model Mercedes-Benz Sprinter (286).

- 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), w lipcu: 79 szt. (+40 szt. / +102,6% r/r), a przede wszystkim w sierpniu: 71 szt. (+47 szt. / +195,8% r/r.) W efekcie skumulowany wynik 465 szt. (+70 szt.+17,7% r/r) mocno wyprzedził rezultat z 2022 roku. 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 8. miesiącach br. był Mercedes-Benz Conecto G (75).

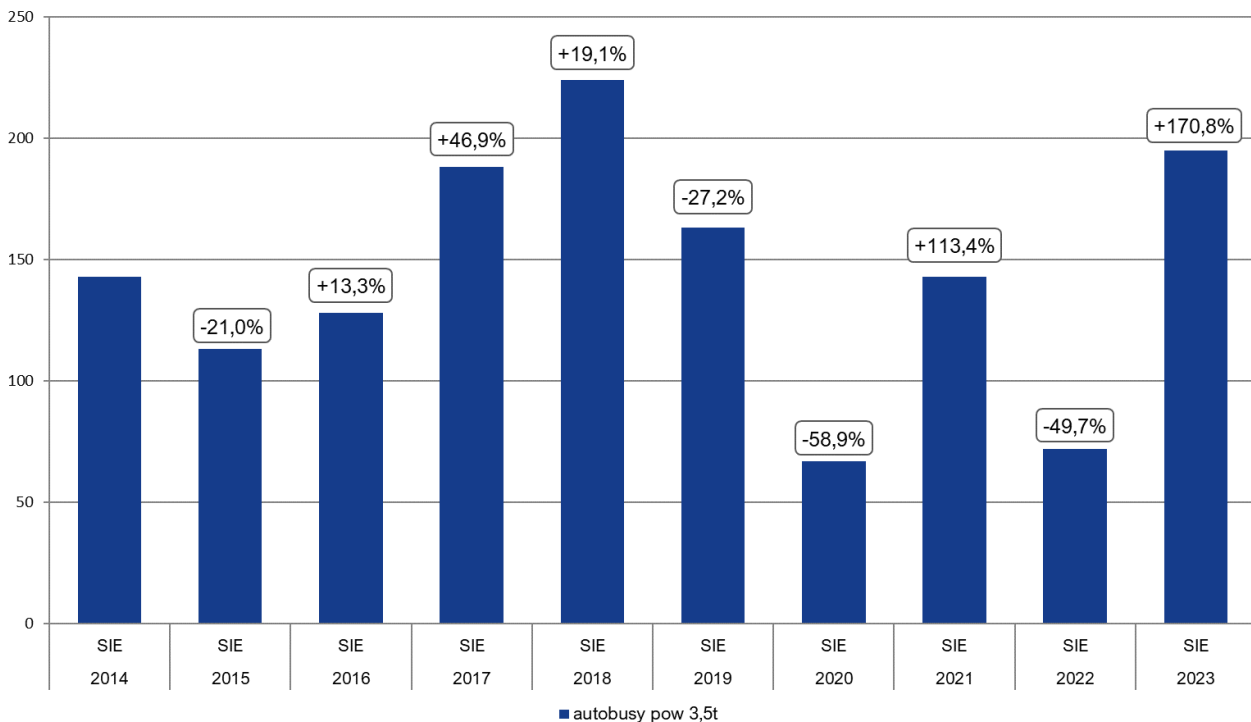
- autobusy międzymiastowe zaliczyły w styczniu jedną rejestrację, w lutym 8 szt., w marcu 3 szt., w kwietniu aż 12 szt., w maju 4 szt. , w czerwcu 6 szt., w lipcu ponownie 3 szt. a w sierpniu 4 szt. Razem daje to wynik 41 szt. Nie jest to być może imponujący wolumen, ale dla tego segmentu rynku to najlepszy 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. 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 8. miesiącach był Iveco Crossway 10,8 (17).

- 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), ale już w sierpniu mieliśmy ponowny wzrost do 43 szt. (+33szt. (+330% r/r). Tym samym rynek osiągnął pułap 185 szt. Dla porównania – rok temu był to poziom 46 szt. Tak wysokiej liczby rejestracji nie widzieliśmy tutaj przynajmniej przez dwa 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 8. miesiącach został model Mercedes-Benz Turismo L (35).

- 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-sierpień br. odnotowaliśmy tutaj sprzedaż ... trzech „gimbusów” (czyli o dwa mniej niż rok wcześniej), w tym dwóch w wersji elektrycznej. Zostały one zakupione z dofinansowaniem NFOŚiGW w ramach centralnego programu Kangur, który niestety w tym roku kończy swoją działalność.

Podsumowując – osiem miesięcy br. dały nam stosunkowo wysoki poziom sprzedaży: 1075 szt. (dla porównania w 2022 roku był to poziom 750 szt.; 963 szt. w 2021 r.; 927 szt. w 2020 r.; 1814 szt. w 2019 r. i 1826 szt. w 2018 r. Rezultat ten zawdzięczamy turystycznemu odbiciu, międzymiastowemu wzrostowi,

ale przede wszystkim dostawom miejskich pojazdów i powrotowi do gry minibusów. Mamy nadzieję, że te dwa ostatnie segmenty jeszcze 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 ośmiu miesiącach to zadanie jest już praktycznie zrealizowane. Kolejny cel to pobić wynik z 2020 r., czyli poziom 1495 szt. On też wydaje się być w zasięgu - przy oczywiście zachowaniu obecnej dynamiki



### 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 8. miesięcy było ich 280 szt., w tym:

- 270 szt. autobusów miejskich.
- 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 ośmiu miesiącach br.:

195 szt. z klasycznym napędem diesla z udziałem 41,9% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 57,3%, a dla roku 2021 – 36,2%;

156 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 33,5% (dla porównania dla całego roku 2022 był to udział 23,5% / dla roku 2021 – 36,3%);

57 szt. z napędem gazowym (LNG/CNG) z udziałem 12,3% (dla porównania dla całego roku 2022 był to udział 12,1%, a dla roku 2021 – 25,6%).

57 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 12,3% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 7,1%, a dla roku 2021 – 1,9%.

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 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 8. 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 w naszym rynku. Osiągnięty świetny wynik 457 szt. (+211 szt. / +85,8% r/r) jest jednym z najlepszych od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 286 pojazdów z trójramienną gwiazdą. Ta kategoria plus autobusy miejskie (103) i turystyczne (66) przede wszystkim pozwoliły marce uzyskać udział na poziomie aż 42,5%, co oznacza wzrost o 9,7 pkt proc. (dla porównania – w całym 2022 r. było to 34,2%);

Wice-liderem po 8. miesiącach został tradycyjnie Solaris, ale teraz od Mercedesa dzieli go przepaść. Producent z Bolechowa zamknął ten okres wynikiem 183 rejestracji (-4 szt. / -2,1% r/r). W efekcie udział marki w rynku spadł do poziomu 17% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 21,1%), czyli o 7,9 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 sierpniu „o włos” wyprzedziła Mercedesa (171 szt. / 24,2% udziału) z wynikiem 183 szt. i 25,9% udziału.

Trzecia pozycja na polskim rynku to niespodzianka i mocny awans Iveco, które w rankingu wyprzedziło MAN dzięki dostawom w praktycznie wszystkich kategoriach funkcjonalnych – od MINI (46) przez autobusy miejskie (7), międzymiastowe (27) po turystyczne (17). W efekcie marka zebrała 110 rejestracji, co oznacza wzrost o 75 szt. (+214,3% r/r) i zwiększenie udziałów w rynku o 5,6 punktów procentowych do poziomu 10,2% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 6,8%).

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

Pozycja	Marka	1-8.2023		1-8.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	457	42,5%	246	32,8%	85,8%
2	SOLARIS	183	17,0%	187	24,9%	-2,1%
3	IVECO	110	10,2%	35	4,7%	214,3%
4	MAN	94	8,7%	148	19,7%	-36,5%
5	AUTOSAN	55	5,1%	17	2,3%	223,5%
	inni	176	16,4%	117	15,6%	50,4%
	<b>OGÓŁEM**</b>	<b>1075</b>	<b>100%</b>	<b>750</b>	<b>100%</b>	<b>43,3%</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**

Od początku br. zanotowaliśmy sprzedaż 338 pojazdów „made in Poland”, co daje 31,4% udziału – czyli mniej niż po lipcu (33,3%), ale 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 ■