

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW LISTOPAD 2023

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W listopadzie 2023 r. w Polsce zarejestrowano 153 fabryczne nowe autobusy, czyli o 44 sztuk więcej niż przed rokiem (+40,4% r/r), ale za to mniej niż października br. (-46 szt./ -23,1% m/m). Oznacza to kontynuację dobrej passy na polskim rynku, ale już bez takiego impetu jak w okresie wrzesień-październik.

Skumulowany rezultat za 11 miesięcy 2023 r. wynosi 1 563 rejestracje nowych autobusów (+550 szt. / +54,3% r/r) – dla porównania po 10. miesiącach ta przewaga wyniosła: +506 szt. / +56% r/r. Udało się osiągnąć także to, o czym pisaliśmy wcześniej – przebić wynik z roku 2020 (1 495 szt.).

Wielki powrót autobusowej koniunktury w tym roku 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, październik i listopad 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 11 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-listopad 2023
według segmentów***

Segment		Nadwozie	1-11.2023		1-11.2022		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <=3,5T BUS >3,5T	MINI	541	100,0%	384	100,0%	40,9%
DMC <8T	OGÓŁEM		541	100,0%	384	100,0%	40,9%
	BUS >3,5T	MIEJSKI	716	70,1%	521	82,8%	37,4%
		MIĘDZYMIASTOWY	67	6,6%	29	4,6%	131,0%
		SZKOLNY	3	0,3%	8	1,3%	-62,5%
		TURYSTYCZNY	220	21,5%	67	10,7%	228,4%
		INNY	16	1,6%	4	0,6%	300,0%
DMC >=8T	OGÓŁEM		1022	100,0%	629	100,0%	62,5%
				65,4%		62,1%	
OGÓŁEM*			1563	100%	1013	100%	54,3%

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

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

Autobusowy listopad

Jedenasty miesiąc 2023 roku przyniósł autobusowemu rynkowi średni poziom sprzedaży na poziomie 153 sztuk. To wynik prawie idealnie wpisujący się w tegoroczną średnią, czyli 156 szt. miesięcznie, która jest też zdecydowanie wyższa od zeszłorocznej: 95 szt. / miesięcznie. Dla porównania przypomnijmy listopadowe wyniki z poprzednich lat: 109 w 2022 r.; 88 szt. w 2021 r.; 168 szt. w 2020 r., 128 szt. w 2019 r. i 154 szt. w 2018 r. Pokazują one, że jesteśmy na dobrej drodze i aktualne wyniki są już porównywalne z przedpandemicznymi latami. 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 niższe wyniki odnotowaliśmy w październiku: 55 szt. (+9 szt. / + 19,6% r/r) oraz listopadzie: 56 szt. (+33 szt. / +143,5% r/r), gdzie zwraca uwagę duży wzrost w stosunku do poprzedniego roku. W efekcie skumulowany MINI wynik za 11 miesięcy wynosi aktualnie 541 szt. i jest on wyższy niż zeszłoroczny wynik o 157 szt. (+40,9% r/r) – dla porównania po październiku było to +124 szt. / +34,4% r/r. Tym samym MINI kategoria wraca do formy i roli strategicznego segmentu w Polsce. Najczęściej kupowanym minibusem po 11. miesiącach br. był model Mercedes-Benz Sprinter (404).

- 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 129 rejestracji (+94 szt. / +268,6% r/r) i absolutny tegoroczny rekord! Takiego miesięcznego wyniku w tym roku nie „wykręciła” żadna kategoria. Z kolei listopadzie mieliśmy zdecydowanie niższą dynamikę, ale cały czas na plusie: 72 szt., czyli nieznacznie więcej niż rok wcześniej (+4 szt. / +5,9% r/r).

W efekcie skumulowany wynik – na poziomie 716 szt. mocno wyprzedził rezultat z 2022 roku (+195 szt. / +37,4% r/r). Dla porównania po październiku było to: +191 szt. / +42,2% r/r. Naszym zdaniem ta strategiczna dla rynku kategoria utrzyma dwucyfrowy „plus” na koniec roku i to być może zdecydowanie powyżej 30%. Najczęściej kupowanym autobusem miejskim po 11. miesiącach br. był Solaris Urbino 12 electric (102).

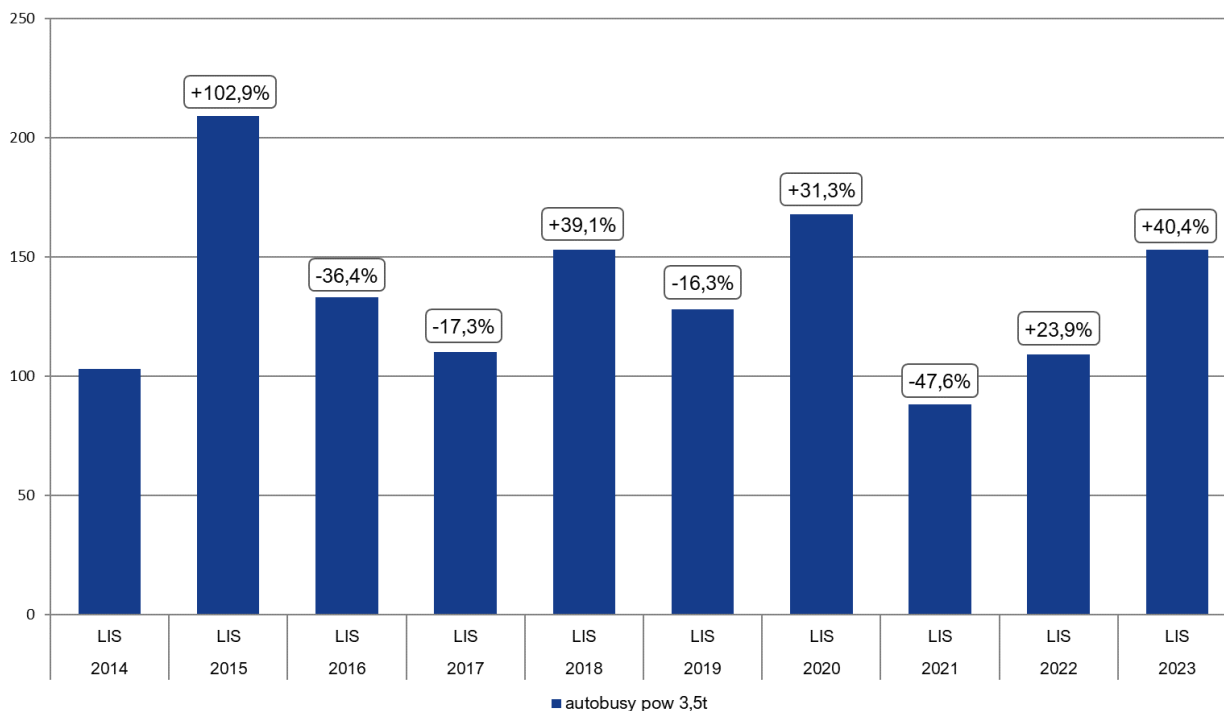
- autobusy międzymiastowe zaliczyły w styczniu jedną rejestrację, w lutym 8 szt., w marcu 3 szt., w kwietniu aż 12 szt., w maju 4 szt., w czerwcu 6 szt., w lipcu ponownie 3 szt. a w sierpniu 4 szt. Wrzesień na tym tle wygląda rekordowo – to aż 11 egzemplarzy. W październiku z kolei mieliśmy powrót do normy – czyli trzy rejestracje, a w listopadzie kolejny boom – 12 pojazdów. Razem daje to wynik 67 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 jedna marka - Iveco, która głównie w okresie styczeń-listopad realizowała dostawy z dofinansowaniem z rządowego programu Polski Ład. Najczęściej kupowanym autobusem międzymiastowym po 11. miesiącach był Iveco Crossway 12 Low Entry (16).

- autobusy turystyczne to największa tegoroczna zmiana „na plus”. Aż chciałoby się w powiedzieć „w końcu”! Po delikatnie mówiąc kiepskim styczniu, kiedy w Polsce zakupiono dwa nowe autokary, 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, październik i listopad pociągnęły ten trend, osiągając sprzedaż odpowiednio: 13 szt. (+7 szt. r/r), 12 szt. (+9 szt. r/r), 10 szt. (-2 szt. r/r). Tym samym rynek osiągnął pułap 220 szt. (+153 szt. / +228,4% r/r). Dla porównania po październiku było to: +155 szt. / +281,8% r/r, natomiast warto podkreślić jedną rzecz: w całym 2022 roku zarejestrowano w Polsce zaledwie 50 autokarów, czyli ponad cztery razy mniej niż teraz. To oznacza rekordową sprzedaż w perspektywie trzech ostatnich lat. Dlatego można powiedzieć, że jest to kluczowe wydarzenie dla tej kategorii i całego rynku. Jak zawsze - 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 11 miesiącach został model Mercedes-Benz Tourismo L (47).

- 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 tym roku przestał funkcjonować rządowy Kangur, natomiast śladowo ten segment wspiera program „Polski Ład”. W ciągu 11. miesięcy br. odnotowaliśmy tutaj sprzedaż ... trzech „gimbusów” (czyli o pięć mniej niż rok wcześniej), w tym dwa elektryczne. Zostały one zakupione jeszcze z dofinansowaniem NFOŚiGW w ramach centralnego programu Kangur, który działał w latach 2020-2022.

Podsumowując: 11 miesięcy 2023 r. dały nam wysoki poziom sprzedaży autobusów w Polsce. To 1563 szt. – dla porównania w 2022 roku był to poziom 1013 szt.; 1221 szt. w 2021 r.; 1352 szt. w 2020 r.; 2331 szt. w 2019r. i 2520 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 grudniu roku i zaczniemy przybliżać się do kolejnej poprzeczki, czyli wyniku z 2019. Minimalny cel na rok 2023, czyli przełamanie pandemicznych wyników z 2020, 2021 i 2022 mamy już za sobą, w tym pokonaliśmy najwyższy „covidowy” rezultat z 2020 r., czyli 1 495 szt. Teraz rynek musi się zmierzyć z ostatnim „normalnym” wynikiem, czyli 2 478 szt. z roku 2019. To cel na rok 2024, aczkolwiek już wiemy, że biorąc pod uwagę dopiero startujące projekty z KPO, Funduszy Europejskich, Polski Wschodniej nie ma szans, aby go przebić. To zadanie jak najbardziej realne na lata 2025 i 2026.



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 11. miesięcy było ich 479 (dla porównania po październiku 422 szt.), w tym:

- 458 autobusy miejskie
- 12 szt. minibusów,
- 7 szt. autobusów międzymiastowych
- 2 szt. autobusy szkolne.
- 1 autobus turystyczny

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 11. miesiącach br.:

258 z klasycznym napędem diesla z udziałem 36% (dla porównania po październiku było to 232 szt. / 36%, a po wrześniu 214 szt. i 41,6%. Z kolei dla całego roku 2022 był to poziom 57,3%; a dla roku 2021 – 36,2%; 285 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 39,8% (dla porównania po październiku było to 253 szt. i 39,3%, a po wrześniu 184 szt. i 35,7%,. Z kolei dla całego roku 2022 był to udział 23,5%, a dla roku 2021 – 36,3%; 86 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 12% (dla porównania po październiku był to także poziom 61 szt. Z kolei dla całego roku 2022 był to poziom 7,1%, dla roku 2021 – 1,9%.

62 szt. z napędem gazowym (LNG/CNG) z udziałem 8,7% (dla porównania po październiku był to poziom 57 szt. i 8,9%. Z kolei dla całego roku 2022 był to udział 12,1%; a dla roku 2021 – 25,6%.

25 szt. z napędem wodorowym, które po raz pierwszy pojawiły się w naszych statystykach w ubiegłym roku.

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to w 2023 r. na pierwszym miejscu mamy Warszawę, która w grudniu zakończy też odbiory gazowych Autosanów w łącznej liczbie 90 sztuk. 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 Funduszy Europejskich, FEniKS i Polska Wschodnia. 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 11. miesiącach 2023 roku. Liderem jest cały czas marka Mercedes-Benz, która w kwietniu, maju, czerwcu i lipcu odrobiła wcześniejsze spadki sprzedaży. Już dawno nie widzieliśmy tak dobrej passy ze strony Mercedesa na naszym rynku. Osiągnięty świetny, łączny wynik 616 szt. (+265 szt. / +75,5% r/r) jest jednym z najlepszych od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 412 pojazdów z trójramienną gwiazdą. Ta kategoria plus autobusy miejskie (122) i turystyczne (78) przede wszystkim pozwoliły marce uzyskać udział na poziomie aż 39,4%, co oznacza wzrost o 4,8 pkt proc. (dla porównania – w całym 2022 r. było to 34,7%);

Wiceliderem został tradycyjnie Solaris (324), ale teraz od Mercedesa dzieli go przepaść (292 sztuki). Producent z Bolechowa mocno przyspieszył w lipcu i okres 11. miesięcy br. zamknął bardzo dobrym wynikiem 324 rejestracji (+109 szt. / +50,7% r/r). W efekcie udział marki w rynku minimalnie spadł o 0,5 pkt proc. do poziomu 20,7%, 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 listopadzie wielkopolski producent wyprzedził tutaj Mercedesa (204 szt. / 19,6% udziału) i MAN (z 93 szt. / 9,1% udziału), osiągając wynik 324 szt. i 31,7% udziału.

Trzecia pozycja na polskim rynku to Iveco, które w listopadzie przegoniło MAN – głównie dzięki dostawom autobusów międzymiastowych (50) i MINI (66). W efekcie marka zebrała 158 rejestracji, co oznacza mocny wzrost (+89 szt. / +129r/r) i zdecydowanie większy udział (10,1%) w porównaniu z zeszłym rokiem (+3,3 pkt proc.)

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

Pozycja	Marka	1-11.2023		1-11.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	616	39,4%	351	34,6%	75,5%
2	SOLARIS	324	20,7%	215	21,2%	50,7%
3	IVECO	158	10,1%	69	6,8%	129,0%
4	MAN	144	9,2%	195	19,2%	-26,2%
5	AUTOSAN	60	3,8%	33	3,3%	81,8%
	inni	261	16,7%	150	14,8%	74,0%
	OGÓŁEM**	1563	100%	1013	100%	54,3%

*/ 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 540 pojazdów „made in Poland”, co daje 34,5% udziału, co jest średnim wynikiem (dla porównania po październiku było to 515 i 39,4%). 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 ■