

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-LUTY 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W lutym 2024 r. w Polsce zarejestrowano 167 fabrycznie nowych autobusów, czyli aż o 80 sztuk więcej niż przed rokiem (+91,6% r/r).

To także suma wyższa niż w styczniu, kiedy autobusowa sprzedaż osiągnęła poziom 150 szt. (+134,4% r/r). To dobry prognostyk na przyszłość. Skumulowany wynik za okres styczeń-luty jest jeszcze lepszy (317 szt. / +166 szt. / +109,9% r/r), natomiast ważny jest fakt, że odnotowaliśmy plusy we wszystkich segmentach funkcjonalnych (poza niszową kategorią pojazdów szkolnych), co naszym zdaniem oznacza kontynuację boomu na autobusy. Przede wszystkim cieszy gigantyczny wzrost minibusów (+132 szt. / +227,6% r/r) oraz dobre wyniki wśród autobusów międzymiastowych (+16 szt. / +177,8% r/r) i turystycznych (+19 szt. / +172,7% r/r).

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - luty 2024 według segmentów*

Segment		Nadwozie	1 - 2.2024		1-2.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	190	100,0%	58	100,0%	227,6%
DMC<8T	OGÓŁEM		190	100,0% 59,9%	58	100,0% 38,4%	227,6%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	70	55,1%	68	73,1%	2,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	25	19,7%	9	9,7%	177,8%
		SZKOLNY	2	1,6%	2	2,2%	0,0%
		TURYSTYCZNY	30	23,6%	11	11,8%	172,7%
		INNY			3	3,2%	-100,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM		127	100,0% 40,1%	93	100,0% 61,6%	36,6%
OGÓŁEM*			317	100%	151	100%	109,9%

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

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

Autobusowy styczeń

Drugi miesiąc 2024 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży i to na poziomie 167 sztuk. Dla porównania zeszłoroczna średnia wyniosła 152 szt. miesięcznie. W 2022 roku ten wskaźnik wynosił 95 szt. miesięcznie, w 2021 r. – 114 szt. ; w 2020 r. – 125 szt., w 2019 r. – 206 szt. i w 2018 r. – 226 szt. Te dane pokazują, 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 zamknął luty na poziomie aż 112 szt. (+76 szt. / +211,1% r/r), z kolei skumulowany rezultat za dwa pierwsze miesiące roku to 190 szt. (+132 szt. / +227,6% r/r). W zakresie listy rankingowej marek to był w zasadzie „spektakl jednego aktora”, czyli marki Mercedes-Benz (124). Uzyskany przez minibusy najwyższy wynik spośród wszystkich segmentów, to zapowiedź, że MINI kategoria wraca do formy i roli strategicznego segmentu w Polsce (190 szt.), detronizując kategorię miejską (70 szt.) Dodajmy, że teraz głównymi programami wspierającymi ten segment jest PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład. Z kolei najczęściej kupowanym minibusem o lutym 2024 roku był model Mercedes-Benz Sprinter (124).

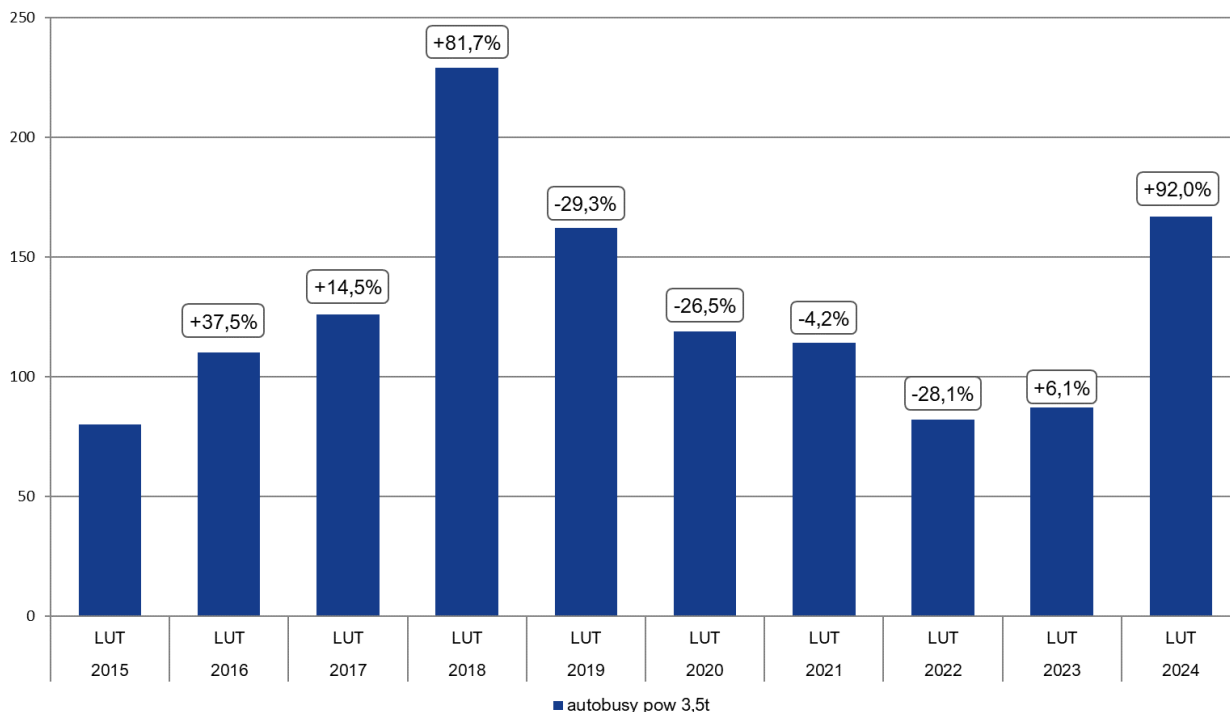
- autobusy miejskie odnotowały w lutym 29 rejestracji (-5 szt. / -14,7% r/r), z kolei skumulowany rezultat za dwa pierwsze miesiące roku to 70 szt. (+2 szt. / +2,9% r/r). Tym samym ta kategoria spadła na drugie miejsce co do wielkości, za MINI. Na liście rankingowej nieprzerwanie „rządzi” tutaj Solaris (37) i to zarówno zajmując pozycję lidera (z udziałem 52,9%), jak i oferując najczęściej kupowany autobus miejski – czyli Solaris Urbino 12 (28). Co do przyszłości tej kategorii warto dodać, że znajduje się ona aktualnie w „dziurze” pomiędzy unijnymi perspektywami finansowymi. Jedna się kończy i druga się jeszcze nie rozpoczęła. Dlatego na razie „nie ma tutaj szału”, natomiast jest to bardzo ważny czas składania projektów pod unijne granty Funduszy Europejskich, FEniKS, Polski Wschodniej i KPO. I to one właśnie zapoczątkowują kolejny miejski boom, który rozpocznie się z początkiem 2025 roku.

- kategoria międzymiastowa zaliczyła w lutym dobry wynik – sprzedano razem aż 14 takich autobusów (+6 szt. / +75% r/r). Z kolei skumulowany rezultat za dwa pierwsze miesiące roku to aż 25 szt. (+16 szt. / +177,8 % r/r). Skalę wzrostu widać w porównaniu z wynikiem za cały 2023 r., czyli sumą 72 szt. i za rok 2022, kiedy sprzedano ich zaledwie 33 szt. Dlatego już teraz możemy mówić o historycznych zmianach, natomiast pamiętajmy, że cały czas operujemy na bardzo niskim poziomie sprzedaży. To może zmienić się na plus, dzięki konkursowi od Centrum Unijnych Projektów Transportowych z budżetem z KPO na poziomie 1,6 mld zł. Cały czas ten segment „nakręca” prawie wyłącznie jedna marka – Iveco (22), a najczęściej kupowany autobus międzymiastowy to Iveco Crossway 12 Low Entry (13).

- autobusy turystyczne cały czas „na plusie”. W lutym zarejestrowano ich 10 szt. (+11,1% r/r), natomiast na liczniku od początku roku jest ich już 30 sztuk (+19 szt. / +172,7% r/r). Dla porównania w całym 2023 r. zarejestrowano ich 244 szt., a w 2022 roku zaledwie 76. Dlatego można powiedzieć, że mamy „autokarowe odrodzenie”, które już napotkało 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. Aktualnie liderem jest Irizar (13), a najczęściej kupowanym autokarem po styczniu został integralny model i6s 15 (11).

- autobusy szkolne. To po autobusach międzymiastowych jeszcze bardziej niszowy segment w Polsce. Do tej pory napędzał go rządowy Kangur od NFOŚiGW, który został jednak zamknięty w 2023 roku. Teraz śladowo ten segment wspiera program „Polski Ład”. Natomiast wydaje się, że występuje tutaj cały czas jakiś błąd statystyczny, gdyż w ubiegłym roku ruszył mazowiecki program „Mazowsze autobusy szkolne”, natomiast większość pojazdów zakupionych w jego ramach „wylądowało” w kategorii MINI lub wśród pojazdów

międzygminowych. Dlatego te dane CEP nie do końca wiarygodnie opisują segment szkolny w Polsce. W 2024 sprzedaż wynosi dwie sztuki marki Isuzu.



Napędy alternatywne

W okresie styczeń-luty zarejestrowano w Polsce 39 autobusów o napędach alternatywnych. W tym samym okresie roku ubiegłego było ich 48, czyli liczba rejestracji spadła o prawie 19%. A jak wygląda to w podziale na segmenty:

- 22 autobusy miejskie
- 17 autobusów międzygminowych

Przy czym autobusy międzygminowe mają napęd hybrydowy, a wśród autobusów miejskich jest 15 elektrycznych (-25% r/r) oraz 7 napędzanych CNG (w tym samym okresie roku ubiegłego było zero takich autobusów).

Lista rankingowa marek

Liderem w liczbie zarejestrowanych autobusów w okresie styczeń-luty jest marka Mercedes-Benz, która ma swoim koncie już 135 pojazdów (+86 szt. / +170% r/r). Dawno nie widzieliśmy tak świetnego początku roku ze strony Mercedesa na naszym rynku. To kontynuacja zeszłorocznego wyniku (684 szt. / +289 szt. / +73,2% r/r), najlepszego od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 124 pojazdy z trójkątną gwiazdą, z czego połowę (62) zarejestrowały polskie firmy nadwoziowe. Najwięcej wykonały firmy Mercus (36) i Bus-Center (11). Ta kategoria plus autobusy turystyczne (9) przede wszystkim pozwoliły Mercedesowi uzyskać udział na poziomie aż 43,3%, co oznacza wzrost o 10,2 pkt proc. (dla porównania – w całym 2023 r. było to 37,6%); Niespodziewanym wiceliderem po dwóch miesiącach 2024 została marka Ford, która oferuje na naszym rynku minibusy o pojemności 16 pasażerów. I jak widać na początku roku przeszła do ofensywy. Natomiast już

kiedyś mieliśmy taki „wyskok” Forda, po czym nastąpił okres uśpienia. Świetną pozycję w rynkowych statystykach zapewniły marce 40 rejestracje po lutym minibusów Transit.

I trzecie miejsce, które ma stały wicelider, czyli Solaris (37). Tym razem od Mercedesa dzieli go liczba aż 95 rejestracji i 31% udziału w rynku. Natomiast warto podkreślić, że producent z Bolechowa jest zarówno wyłącznym specjalistą w segmencie miejskim, jak i w kategorii wagowej powyżej 8t DMC. Dlatego w tym gabarytowym ujęciu – bez kategorii MINI poniżej 8t DMC – wielkopolski producent zdecydowanie wyprzedza Mercedesa i Forda. Solaris ma w tym ujęciu 37 szt. i 30,3% udziału; a na kolejnych miejscach są marki Iveco (24 szt. / 19,7% udziału) i Irizar (13 szt. o 10,7% udziału).

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce
styczeń - luty 2024**

Pozycja	Marka	1 - 2.2024		1-2.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	135	43,3%	50	33,1%	170,0%
2	FORD	40	12,8%		0,0%	
3	SOLARIS	37	11,9%	39	25,8%	-5,1%
4	IVECO	33	10,6%	19	12,6%	73,7%
5	MAN	24	7,7%	14	9,3%	71,4%
	inni	43	13,8%	29	19,2%	48,3%
	OGÓŁEM**	312	100%	151	100%	106,6%

*/ 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 2024 r. zanotowaliśmy sprzedaż 64 autobusy „made in Poland”, co daje dość słaby udział w całym rynku na poziomie 20,2%. Dla porównania – po 2023 roku było to 36,6%, a w 2022 r. aż 48%. Aktualny rezultat to efekt zwiększonej sprzedaży autobusów MINI, 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 ■