

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-MAJ 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W maju 2024 r. w Polsce zarejestrowano 164 fabrycznie nowe autobusy , czyli o 17 sztuk więcej niż przed rokiem (+11,6% r/r). To jednak suma znacznie niższa niż w kwietniu, kiedy autobusowa sprzedaż osiągnęła poziom 212 szt. (-48 szt. / 22,6% m/m).

Utrzymująca się sprzedaż na poziomie średnio 175 sztuk miesienie to dobry prognostyk na przyszłość, natomiast trzeba sobie zdawać sprawę, że kwietniowe i majowe przyspieszenie jest zasługą głównie minibusów i marki Ford, czyli pojazdów produkowanych poza granicami naszego kraju. Podobnie jest ze skumulowanym wynikiem za pięć miesięcy, kiedy zarejestrowano łącznie 875 szt. (+297 szt. / +51,6% r/r). Na ten rezultat miał wpływ przede wszystkim gigantycznym wzrost w kategorii minibusów (+298 szt./+155% r/r), przy jednoczesnym dużym spadku w autobusach miejskich (-88 szt. / -75,8% r/r.). Zaczyna nam się robić tutaj sytuacja dwóch prędkości, a pamiętajmy, że spadek liczby autobusów powyżej 8 ton DMC oznacza jednocześnie mniejszą wartość całego rynku.

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

Segment		Nadwozie	1 - 5.2024		1-5.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	488	100,0%	186	100,0%	162,4%
DMC<8T	OGÓŁEM		488	100,0%	186	100,0%	162,4%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	162	42,0%	250	63,8%	-35,2%
		MIĘDZYMIASTOWY	51	13,2%	28	7,1%	82,1%
		SZKOLNY	6	1,6%	2	0,5%	200,0%
		TURYSTYCZNY	166	43,0%	103	26,3%	61,2%
		INNY	1	0,3%	9	2,3%	-88,9%
DMC>=8T	OGÓŁEM		386	100,0%	392	100,0%	-1,5%
				44,2%		67,8%	
OGÓŁEM*			874	100%	578	100%	51,2%

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

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

Autobusowy maj

Piąty miesiąc 2024 roku przyniósł autobusowemu rynkowi sprzedaż na poziomie 164 sztuk, dzięki czemu od początku roku zarejestrowano już 874 autobusy (+296 szt. / +51,2% r/r). Dla porównania zeszłoroczna średnia

wyniosła 152 szt. miesięcznie – teraz to już 175 szt. W 2022 roku ten wskaźnik wynosił 95 szt. miesięcznie, w 2021 roku – 114, w 2020 roku – 125, a przed pandemią w 2019 roku – 206 szt. i w 2018 r. – 226 szt. Te dane pokazują, że jesteśmy na dobrej drodze do powrotu do przedpandemicznych rezultatów i powoli możemy się z nimi porównywać. Bardzo nas to cieszy i daje nadzieje na powrót sprzedaży na poziomie 200 sztuk miesięcznie w skali całego roku.

Patrząc na ostatni miesiąc przez pryzmat segmentów funkcjonalnych wyłania się nam następujący obraz rynku:

- segment MINI zamknął maj na poziomie 106 szt. (+72 szt. / +211,8% r/r), czyli o 10 szt. mniej niż w kwietniu br. (-8,6% m/m). Z kolei skumulowany rezultat za okres od początku br. to aż 488 szt. (+302 szt. / +162,4% r/r). W zakresie listy rankingowej marek to mamy tutaj w zasadzie „spektakl jednego aktora”, czyli marki Mercedes-Benz (335), która w tym roku zyskała dość niespodziewanego konkurenta ze strony marki Ford (92), która oferuje na naszym rynku fabryczne minibusy Transit o pojemność 16+1 miejsc. Uzyskany przez MINI najwyższy wynik spośród wszystkich segmentów, to zapowiedź, że ta kategoria wraca do formy i roli strategicznego segmentu w Polsce i już wyraźnie zdetronizowała kategorię miejską (488 do 162), która ciągnęła cały rynek przez okres pandemicznego kryzysu. Dodajmy, że teraz głównymi programami wspierającymi ten segment jest PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład. Z kolei najczęściej kupowanym minibusem w ciągu pięciu miesięcy 2024 roku był model Mercedes-Benz Sprinter (329). Dla porównania Ford Transit to już 92 szt.

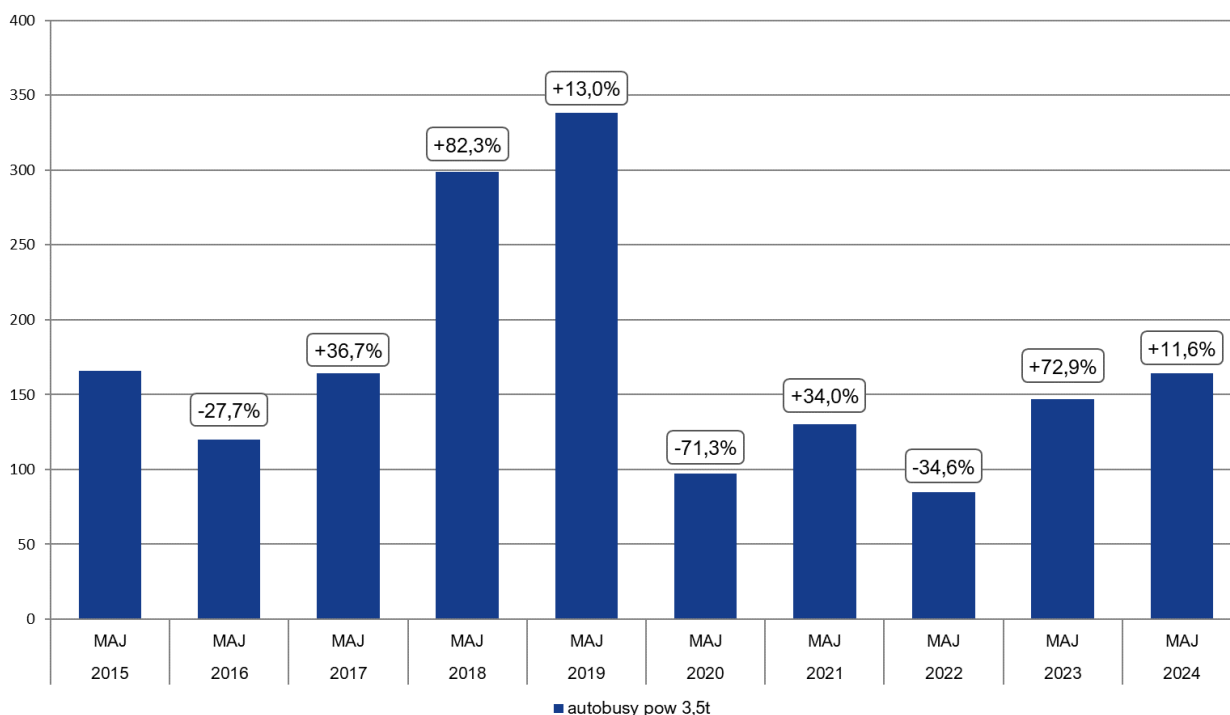
- autobusy miejskie odnotowały w maju tylko 13 rejestracji (-50 szt. / -79,4% r/r), czyli mniej niż w kwietniu br. (34) i to aż o 21 szt. (-61,8% m/m). Z kolei skumulowany rezultat za pięć miesięcy 2024 roku to 162 szt. (-88 szt. / -35,2% r/r). Tym samym ta kategoria spadła na drugie miejsce pod względem wolumenu na polskim rynku autobusowym - za MINI – i to z hukiem. Na liście rankingowej nieprzerwanie „rządzi” tutaj Solaris (75) i to zarówno zajmując pozycję lidera (z udziałem 46,3%), jak i oferując najczęściej kupowany autobus miejski w 2024 r. – czyli Solaris Urbino 12 (32). 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 dofinansowanie z Funduszy Europejskich, FEniKS, Polski Wschodniej i KPO. Cały czas czekamy też na umowy z III edycji Zielonego Transportu Publicznego. I to one właśnie zapoczątkowują kolejny miejski boom, który będzie miał przełożenie na wyniki w 2025 roku, a przede wszystkim na rok 2026.

- kategoria międzymiastowa zaliczyła w maju kolejny dobry wynik – sprzedano 7 takich autobusów (+3 szt. / +75% r/r), czyli o 2 szt. mniej niż kwietniu (-22,2% m/m). Z kolei skumulowany rezultat za pięć miesięcy br. to 51 szt. (+23 szt. / +82,1% r/r). To nie są duże liczby, ale w przypadku segmentu „intercity” to jest już prawdziwa rewolucja. Skalę wzrostu widać w porównaniu z wynikiem za cały 2023 r., czyli sumą 72 szt. oraz rezultatem za rok 2022, kiedy tego typu pojazdów sprzedano 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. Jesteśmy po pierwszym naborze (z bardzo niską 16% alokacją), a 15 czerwca zakończyło się drugie podejście. Wszystko wskazuje na to, że tym razem poziom wykorzystania środków będzie wyższy. Cały czas ten segment „nakręca” prawie wyłącznie jedna marka – Iveco (38 szt., co daje udział w rynku 74,5%), a najczęściej kupowany autobus międzymiastowy po pięciu miesiącach to Iveco Crossway 12 Low Entry Hybrid (14).

- autobusy turystyczne wystrzeliły w górę przed tegorocznym sezonem wakacyjnym, ale maj przyniósł lekkie schłodzenie sprzedaży. W tym miesiącu zarejestrowano 38 autokarów (-6 szt. / +13,6% r/r), czyli o 11 mniej

niż w kwietniu (-22,5% m/m). Natomiast cały czas atmosfera tutaj jest optymistyczna i na skumulowanym liczniku od początku roku mamy już 166 autobusów turystycznych (+63 szt. / +61,1% r/r). Dla porównania w całym 2023 r. zarejestrowano 244 autokarów, a w 2022 roku zaledwie ... 75 szt. 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 ponownie jest marka Mercedes-Benz (43), ale najczęściej kupowanym autokarem po pięciu miesiącach br. został model Irizar i6s (25). Taka niespodzianka.

- autobusy szkolne. To po autobusach międzymiastowych jeszcze bardziej niszowy segment w Polsce. Do tej pory napędzał go rządowy program „Kangur” prowadzony przez NFOŚiGW, który został jednak zamknięty w 2023 roku. Teraz śladowo ten segment wspiera program „Polski Ład”. Natomiast wydaje nam się, że w Centralnej Ewidencji Pojazdów występuje tutaj jakiś błąd metodologiczny, gdyż od ubiegłego 2023 roku działa program „Mazowsze autobusy szkolne” z dofinansowaniem do 46 pojazdów, których kompletnie nie widać w tych statystkach. To oznacza, że większość pojazdów zakupionych w jego ramach albo „wylądowało” w kategorii MINI, albo wśród pojazdów międzymiastowych. Dlatego ten segment CEP nie do końca wiarygodnie opisują realną sytuację w Polsce. W 2024 sprzedaż tutaj wyniosła sześć sztuk, w tym trzy „gimbusy” marki Iveco.



Napędy alternatywne

W okresie styczeń-maj br. zarejestrowano w Polsce 118 autobusów z napędem alternatywnym (13,5% w całym rynku – dla porównania po kwietniu było to 14,5%), czyli mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku, kiedy zarejestrowano ich 128 sztuk, co stanowiło 22,1% całego rynku. Są też inne różnice. W zeszłym

roku na ten wynik zapracował prawie wyłącznie segment miejski (plus cztery miejskie MINI i jeden autobus szkolny oraz międzymiastowy), natomiast w tym roku segment miejski stanowi tylko 73,7% całej sumy, a „zielony napęd” dla całego rynku autobusów rozkłada się następująco:

- 12 autobusów CNG, w tym 5 szt. miejskich MINI i 7 szt. standardowych autobusów miejskich;
- 88 autobusów elektrycznych, w tym 81 szt. standardowych autobusów miejskich i 7 miejskich MINI;
- 18 autobusów hybrydowych, w tym aż 17 autobusów międzymiastowych i jeden miejski.

Lista rankingowa marek

Maj przyniósł wręcz gigantyczne przetestowanie na liście rankingowej autobusowych marek w Polsce. Wystarczy powiedzieć, że Solaris spadł aż na piątą pozycję, a drugie i trzecie miejsce ma MAN oraz Ford. Zaskoczenie pełne! Ale zacznijmy od początku.

Liderem w liczbie zarejestrowanych autobusów w okresie styczeń-maj br. jest marka Mercedes-Benz, która ma swoim koncie już 381 pojazdów (+108 szt. / +39,6% r/r). Dawno nie widzieliśmy tak świetnego początku roku ze strony Mercedesa na naszym rynku. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 335 pojazdów z trójdzielną gwiazdą, z czego aż 160 szt. zarejestrowały polskie firmy nadwoziowe. Najwięcej zabudów na Sprinterach wykonały firmy Mercus (110) i Bus-Center (26). Natomiast Mercedes to nie tylko minibusy, ale także autobusy turystyczne (43), które przy słabych wynikach w sektorze miejskim (2) przede wszystkim pozwoliły Mercedesowi uzyskać udział na poziomie 43,6%, co oznacza spadek o 3,6 pkt proc. r/r. W całym 2023 r. udział pojazdów z gwiazdą objął 37,6%.

Niespodziewanym wiceliderem po pięciu miesiącach 2024 została marka MAN, która poszła w górę dzięki dywersyfikacji swojej oferty. Lew ofertuje autobusy we wszystkich kategoriach funkcjonalnych – od MINI (30), poprzez autobusy miejskie (21) i międzymiastowe (5) po turystyczne (34). To przyniosło w maju świetne efekty i drugą pozycję na rynku z wynikiem 92 szt. (+39 szt. / 73,6% r/r) z udziałem 10,5% (+1.4 pkt proc r/r).

Trzecia marka autobusowa w Polsce to kolejna niespodzianka. Jest nią Ford, który oferuje na naszym rynku minibusy o pojemności 16 pasażerów. Boom na tego typu pojazdy spowodował, że firma praktycznie od zera ma w tym roku trzecie miejsce na rynku z wynikiem 92 rejestracji. Tak świetną pozycję w rynkowych statystykach zapewniły marce model Transit. Dodajmy, że już kiedyś mieliśmy taki „wyskok” Forda, po czym nastąpił okres uśpiania – przykładowo w poprzednim roku marka ta w ogólnie nie zarejestrowała żadnego minibusu – a teraz mamy kolejny okres aktywności. Ciekawe na jak długo.

Czwarte miejsce na rynku to Iveco (78), a odwieczny wicelider Solaris jest na piątym (75). Czekamy na wielki powrót na podium, który oczywiście ściśle jest związane z niską sprzedażą autobusów miejskich (producent z Bolechowa działa tylko w tym segmencie) i generalnie pojazdów powyżej 8 ton DMC (w tym ujęciu cały czas liderem w Polsce jest Solaris (75), a za nim MAN (62) i Iveco (52)).

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

Pozycja	Marka	1 - 5.2024		1-5.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	381	43,6%	273	47,2%	39,6%
2	MAN	92	10,5%	53	9,2%	73,6%
3	FORD	92	10,5%		0,0%	
4	IVECO	78	8,9%	62	10,7%	25,8%
5	SOLARIS	75	8,6%	71	12,3%	5,6%
	inni	156	17,8%	119	20,6%	31,1%
	OGÓŁEM**	874	100%	578	100%	51,2%

*/ 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 ciągu pięciu miesięcy 2024 r. zanotowaliśmy sprzedaż zaledwie 135 autobusów „made in Poland”, co daje dość słaby udział w całym rynku na poziomie 15,4%. Dla porównania – po kwietniu było to wynik 17,1%, a po I kwartale br. 19,4%.. W całym 2023 roku wskaźnik ten wyniósł 36,6%, a w 2022 r. aż 48%. Trudno w to teraz uwierzyć. Aktualny rezultat to efekt zwiększonej sprzedaży autobusów MINI, międzymiastowych i turystycznych, które są produkowane głównie poza naszym krajem.

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 ■ Astara Poland ■ Astara NiP Poland ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Daimler Trucks ■ 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 ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ MY MOTO ■ Nexteer Automotive Poland ■ 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 ■