

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-CZERWIEC 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W czerwcu 2024 r. w Polsce zarejestrowano 233 fabrycznie nowe autobusy , czyli o 81 sztuk więcej niż przed rokiem (+53,3% r/r). Do tego jest to suma znacznie wyższa niż w maju, kiedy autobusowa sprzedaż osiągnęła poziom 164 szt. (+69 szt. / +42,1% m/m).

Tak wysoki wynik z czerwca pozwolił rynkowi po I połowie br. przekroczyć barierę 1000 sztuk rejestracji i osiągnąć dobry łączny wynik na poziomie 1107 (+377 szt. / +51,6% /r). Utrzymująca się sprzedaż na poziomie średnio 185 sztuk miesięcznie to dobry prognostyk na przyszłość, natomiast trzeba sobie zdawać sprawę, że kwietniowe, majowe i czerwcowe przyspieszenie jest zasługą przede wszystkim gigantycznego wzrostu w kategorii minibusów (+378 szt./+160,2% r/r), przy jednoczesnym dużym spadku w autobusach miejskich (-109 szt. / -34,6% r/r.) W tej sytuacji zaczyna nam się robić rynek dwóch prędkości, gdzie brylują minibusy, natomiast zdecydowanie wolniej sprzedają się autobusy powyżej 8 ton DMC, co oznacza jednocześnie mniejszą wartość całego rynku. Do tego MINI wzrost dotyczy głównie marki Ford, czyli pojazdów najtańszych na rynku i do tego produkowanych poza granicami naszego kraju.

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

Segment		Nadwozie	1 - 6.2024		1-6.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <=3,5T BUS >3,5T	MINI	614	100,0%	236	100,0%	160,2%
DMC <8T	OGÓŁEM		614	100,0%	236	100,0%	160,2%
	BUS >3,5T	MIEJSKI	206	41,8%	315	63,8%	-34,6%
		MIEDZYMIASTOWY	59	12,0%	34	6,9%	73,5%
		SZKOLNY	7	1,4%	3	0,6%	133,3%
		TURYSTYCZNY	214	43,4%	132	26,7%	62,1%
		INNY	7	1,4%	10	2,0%	-30,0%
DMC >=8T	OGÓŁEM		493	100,0%	494	100,0%	-0,2%
				44,5%		67,7%	
OGÓŁEM*			1107	100%	730	100%	51,6%

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

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

Autobusowy czerwiec

Szósty miesiąc 2024 roku przyniósł autobusowemu rynkowi sprzedaż na poziomie 233 sztuk (+81 szt. / +53,3% r/r), dzięki czemu od początku roku zarejestrowano już 1107 autobusów (+377 szt. / +51,6% r/r), co daje miesięczną średnią na poziomie 185 pojazdów. Dla porównania zeszłoroczna średnia wyniosła 152 szt. W 2022 roku ten wskaźnik wynosił 95 szt. miesięcznie, w 2021 roku – 114, w 2020 roku – 125. Przed pandemią odpowiednio 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:

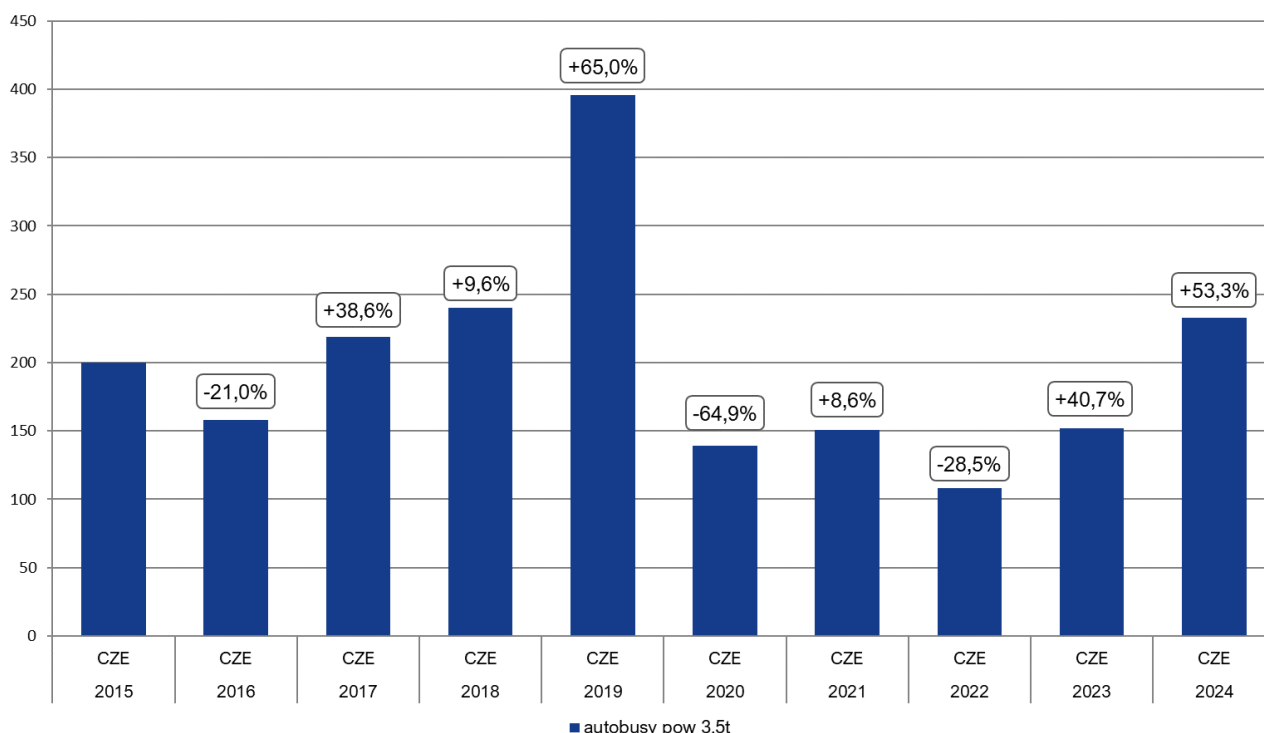
- segment MINI zamknął czerwiec na poziomie 126 szt. (+76 szt. / +152,0% r/r), czyli o 20 szt. więcej niż w maju br. (+18,9% m/m). Z kolei skumulowany rezultat za okres od początku br. to aż 614 szt. (+378 szt. / +160,2% r/r). W zakresie listy rankingowej marek to mamy tutaj w zasadzie „spektakl jednego aktora”, czyli marki Mercedes-Benz (431), która w tym roku zyskała dość niespodziewanego konkurenta ze strony Forda (105), który oferuje na naszym rynku fabryczne minibusy Transit o pojemność 18+1 miejsc. Uzyskany przez MINI najwyższy wynik spośród wszystkich segmentów, to zapowiedź, że ta kategoria wraca do formy i roli strategicznego segmentu w Polsce (55,5% udziału w całym rynku) i już wyraźnie zdetronizowała segment miejski (614 do 206), który ciągnął sprzedaż przez cały okres pandemicznego kryzysu. Teraz mamy zmianę ról. Dodajmy, że głównymi programami wspierającymi minibusy jest PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład. Z kolei najczęściej kupowanym minibusem w I połowie 2024 roku był model Mercedes-Benz Sprinter (425).

- autobusy miejskie odnotowały w czerwcu 44 rejestracje (-21 szt. / -32,3% r/r), czyli prawie cztery razy więcej niż maju br. (13). Z kolei skumulowany rezultat za sześć miesięcy 2024 roku to 206 szt. (-109 szt. / -34,6% 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 (84) i to zarówno zajmując pozycję lidera (z udziałem 40,8%), jak i oferując najczęściej kupowany autobus miejski w I połowie 2024 r. – czyli Solaris Urbino 12 (34). Co do przyszłości tej kategorii warto dodać, że znajduje się ona aktualnie w „dziurze” pomiędzy unijnymi perspektywami finansowymi. Jedna się skończyła, a druga de facto patrząc na sprzedaż jeszcze się nie rozpoczęła. Dlatego na razie „nie ma tutaj szału”, natomiast jest to bardzo ważny czas składania projektów pod unijne dofinansowanie z Polski Wschodniej, Funduszy Europejskich czy FEniKS. Cały czas czekamy też na umowy z III edycji Zielonego Transportu Publicznego, który obejmuje dotacje z KPO. 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 czerwcu kolejny dobry wynik – sprzedano osiem takich autobusów (+2 szt. / +33,3 r/r), czyli o 1 szt. mniej niż maju (-14,3% m/m). Z kolei skumulowany rezultat za I półrocze br. to 59 szt. (+25 szt. / +73,5% r/r). To nie są duże liczby, ale w przypadku segmentu „intercity” w Polsce, to jest to 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 KPO na poziomie 1,6 mld zł. Jesteśmy po dwóch naborach (pierwszy z 16% alokacją / drugi z wyższą, ale jeszcze nie podaną do publicznej wiadomości). Tymczasem ten segment „nakręca” dofinansowanie z Polskiego Ładu, z czego korzysta prawie wyłącznie jedna marka – Iveco (43 szt. z olbrzymim udziałem w rynku aż 72,9%). Najczęściej kupowany autobus międzymiastowy w I połowie br. to Iveco Crossway 12 Low Entry Hybrid (22).

- autobusy turystyczne wystrzeliły w górę przed tegorocznym sezonem wakacyjnym. Maj przyniósł lekkie schłodzenie sprzedaży, natomiast czerwiec kolejny wzrost. W tym miesiącu zarejestrowano 48 autokarów (+19 szt. / +65,5% r/r), czyli o 10 więcej niż w maju (+26,3% m/m). Natomiast cały czas atmosfera tutaj jest optymistyczna i na skumulowanym liczniku od początku roku mamy już 214 autobusów turystycznych (+82 szt. / +62,1% 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 (55), a najczęściej kupowanym autokarem po I półroczu br. został model Mercedes-Benz Tourismo L (30).

- 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 siedem sztuk (+4 szt. / +133,3% r/r), w tym po trzy „gimbusy” od Iveco i Isuzu.



Napędy alternatywne

W I połowie 2024 r. zarejestrowano w Polsce 150 autobusów z napędem alternatywnym (13,6% w całym rynku – dla porównania po maju było to 13,5%), czyli mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku, kiedy zarejestrowano ich 184 sztuki, co stanowiło 25,2% całego rynku. Są też inne różnice. W zeszłym roku na ten wynik zapracował prawie wyłącznie segment miejski (plus sześć miejskich MINI, dwa autobusy szkolne oraz jeden międzymiastowy), natomiast w tym roku segment miejski stanowi 79% całej sumy, a „zielony napęd” dla całego rynku autobusów rozkłada się następująco:

- 109 autobusów elektrycznych, w tym 101 standardowe elektrobusesy miejskie + 8 miejskich MINI;
- 18 autobusów hybrydowych, w tym aż 17 autobusów międzymiastowych i jeden miejski.
- 12 autobusów CNG, w tym 5 szt. miejskich MINI + 7 szt. standardowych autobusów miejskich;
- 10 autobusów zasilanych wodorem – wszystkie w wersji miejskiej.

Lista rankingowa marek

Czerwiec przyniósł kolejne przetestowania 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 I połowie br. jest marka Mercedes-Benz, która ma swoim koncie już 490 pojazdów (+172 szt. / +54,1% r/r). Dawno nie widzieliśmy tak świetnego początku roku ze strony Mercedesa na naszym rynku. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla tej marki panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 431 pojazdy z trójramienną gwiazdą, z czego aż 272 szt. zarejestrowały polskie firmy nadwoziowe. Najwięcej zabudów na Sprinterach wykonały firmy Mercus (144) i Bus-Center (36). Natomiast Mercedes to nie tylko minibusy, ale także autobusy turystyczne (55), które przy słabych wynikach w sektorze miejskim (3) przede wszystkim pozwoliły Mercedesowi uzyskać udział na poziomie 44,3%, co oznacza wzrost o 0,7 pkt proc. r/r. Dla porównania w całym 2023 r. udział pojazdów z gwiazdą objął 37,6% rynku. Niespodziewanym wiceliderem po sześciu miesiącach 2024 została marka Ford, która oferuje na naszym rynku minibusy o pojemności 18 pasażerów. Boom na tego typu pojazdy spowodował, że firma praktycznie od zera ma w tym roku drugie miejsce na rynku z wynikiem 105 rejestracji i 9,5% udziału w rynku. Tak świetną pozycję w rynkowych statystykach zapewniły marce model Transit. Dodajmy, że już kiedyś mieliśmy taki „wyskok” Forda, po czym nastąpił okres uśpienia – przykładowo w poprzednim roku marka ta w ogólnie nie zarejestrowała żadnego minibusu – a teraz mamy kolejny okres aktywności. Ciekawe na jak długo.

Trzeci jest MAN, który poszedł w górę dzięki dywersyfikacji swojej oferty. „Lew” oferuje autobusy we wszystkich kategoriach funkcjonalnych – od MINI (35), poprzez autobusy miejskie (21) i międzymiastowe (7) po turystyczne (41). To przyniosło w czerwcu świetne efekty i trzecią pozycję na rynku z wynikiem 104 szt. (+36 szt. / +52,9% r/r) z udziałem 9,4% (+0,1 pkt proc r/r). Czwarte miejsce na rynku to Iveco (98), a odwieczny wicelider Solaris osiadł na piątym (84). 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 (84), a za nim MAN (69) i Iveco (43).

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

Pozycja	Marka	1 - 6.2024		1-6.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	490	44,3%	318	43,6%	54,1%
2	FORD	105	9,5%		0,0%	
3	MAN	104	9,4%	68	9,3%	52,9%
4	IVECO	98	8,9%	80	11,0%	22,5%
5	SOLARIS	84	7,6%	106	14,5%	-20,8%
	inni	226	20,4%	158	21,6%	43,0%
	OGÓŁEM**	1107	100%	730	100%	51,6%

*/ 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

W I połowie 2024 r. zanotowaliśmy sprzedaż zaledwie 166 autobusów „made in Poland”, co daje dość słaby udział w całym rynku na poziomie 15%. Dla porównania – po maju był to wynik 15,4%; po kwietniu 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 jednak, 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 ■ 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 ■