

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-WRZESIEŃ 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Po bardzo słabym sierpniu w wykonaniu polskiego rynku autobusowego, we wrześniu mamy lekkie odbicie. W dziewiątym miesiącu roku 2024 zarejestrowano 154 fabrycznie nowe autobusy, czyli o 18 sztuk więcej niż przed rokiem (+13,2%). Jest to suma niższa niż w lipcu, kiedy krajowi przewoźnicy zakupili 178 fabrycznie nowych autobusów (-24 szt./-13,5%), natomiast wyższa niż w sierpniu (+16 szt./+11,6%), także liczymy na jesienne przyspieszenie.

Mimo niskiego poziomu sprzedaży podczas tegorocznego lata, rynek przekroczył we wrześniu próg 1500 rejestracji i zamknął III kwartały br. wynikiem na poziomie 1577 szt. (+366 szt. / +30,2% r/r). Utrzymująca się sprzedaż na poziomie średnio 175 sztuk miesięcznie to dobry prognostyk na przyszłość, natomiast trzeba sobie zdawać sprawę z tego, że jest to zasługa przede wszystkim gigantycznego wzrostu w kategorii minibusów (+448 szt./+104,2% r/r), przy jednoczesnym dużym spadku w autobusach miejskich (-198 szt. / -38,5% r/r.) W tej sytuacji zaczyna nam się tworzyć rynek dwóch prędkości, gdzie z jednej strony wynik mocno w górę pchają najmniejsze i najtańsze pojazdy, natomiast z drugiej zdecydowanie wolniej sprzedają się autobusy powyżej 8 ton DMC, których jednostkowa cena jest czasami kilkukrotnie wyższa niż jednego minibusu. Kwintesencją tej sytuacji jest wysokie, trzecie miejsce marki Ford, która oferuje najtańsze MINI autobusy na rynku i do tego produkowane w całości poza granicami naszego kraju.

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

Segment		Nadwozie	1 - 9.2024		1-9.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	878	100,0%	430	100,0%	104,2%
	BUS>3,5T						
DMC<8T	OGÓŁEM		878	100,0%	430	100,0%	104,2%
				55,7%		35,5%	
	BUS>3,5T	MIEJSKI	317	45,4%	515	65,9%	-38,4%
		MIĘDZYMIASTOWY	73	10,4%	52	6,7%	40,4%
		SZKOLNY	9	1,3%	3	0,4%	200,0%
		TURYSTYCZNY	292	41,8%	198	25,4%	47,5%
		INNY	8	1,1%	13	1,7%	-38,5%
DMC>=8T	OGÓŁEM		699	100,0%	781	100,0%	-10,5%
				44,3%		64,5%	
OGÓŁEM*			1577	100%	1211	100%	30,2%

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

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

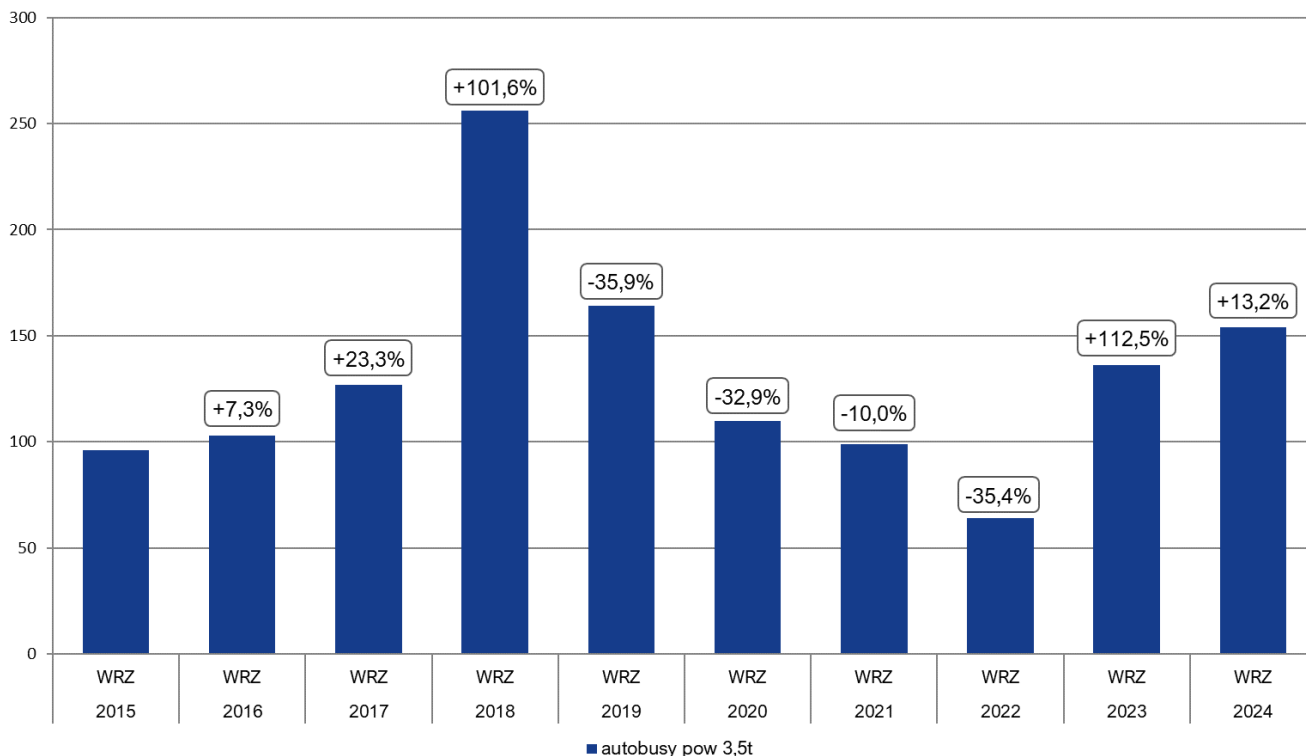
Autobusowy wrzesień

Dziewiąty miesiąc 2024 roku przyniósł autobusowemu rynkowi sprzedaż na poziomie 154 sztuk, czyli więcej niż rok temu (+18 szt. / +13,2% r/r). To także lepszy rezultat niż miesiąc temu (+16 szt./+11,5% m/m). Skumulowany wynik podniósł się do poziomu 1577 autobusów, czyli cały czas jest wyższy od zeszłorocznego poziomu (+348 szt. / +32,4% r/r), co daje miesięczną średnią na poziomie 175 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 dają nadzieję na powrót sprzedaży na poziomie 200 sztuk miesięcznie w skali całego roku. Natomiast warto zobaczyć, jakie są dysproporcje pomiędzy poszczególnymi segmentami funkcjonalnymi:

- **segment MINI** zamknął wrzesień na poziomie 69 szt. (+7 szt. / +11,3% r/r), czyli aż o 22 szt. mniej niż w sierpniu br. (-24,2% m/m), kiedy zarejestrowano 91 minibusy. Z kolei skumulowany rezultat za okres od początku br. to 878 szt. (+448 szt. / +104,2% r/r). W zakresie listy rankingowej marek to mamy tutaj w zasadzie „spektakl jednego aktora”, czyli marki Mercedes-Benz (618), która w tym roku zyskała dość niespodziewanego konkurenta ze strony Forda (138), który oferuje na naszym rynku fabryczne minibusy Transit o pojemność 16+3 miejsc. Uzyskany przez MINI najwyższy wynik spośród wszystkich segmentów, to zapowiedź, że ta kategoria wraca do formy i roli strategicznego segmentu w Polsce (55,7% udziału w całym rynku) i już wyraźnie zdetronizowała segment miejski (878 do 317), 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 ciągu III kwartałów 2024 roku był model Mercedes-Benz Sprinter (618).
- **autobusy miejskie** były we wrześniu w zdecydowanie lepszej formie niż miesiąc wcześniej. Ich sprzedaży była na podobnym poziomie jak rok wcześniej (-1 szt. / -2% r/r), i znacznie wyższym niż w sierpniu br. (+33 szt. / +206,3% m/m), kiedy zarejestrowano takich pojazdów ... 16 szt. Z kolei skumulowany rezultat za III kwartały 2024 roku to 317 szt. (-198 szt. / -38,5% r/r). Tym samym ta kategoria spadła, i to z hukiem, na drugie miejsce pod względem wolumenu na polskim rynku autobusowym - za MINI. Dodatkowo raczej nie ma już szans odrobić w IV kwartale straty do zeszłego roku. Nie przy takiej dynamice. Na miejskiej liście rankingowej nieprzerwanie „rządzi” Solaris (97), który cały czas zajmuje tutaj pozycję lidera, ale już tylko z udziałem 30,6% (po czerwcu było to 40,8%). Wielkopolski producent oferuje też najczęściej kupowany autobus miejski w ciągu III kwartałów 2024 – czyli Solaris Urbino 12 (39). Co do przyszłości tej kategorii warto dodać, że znajduje się ona aktualnie w „dziurze” pomiędzy unijnymi perspektywami finansowymi. Jedna się skończyła, a kolejna dopiero rusza z przetargami, gdzie terminy dostaw przypadają na kolejne lata. Dlatego na razie „nie ma tutaj szalu”, 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 zapoczątkują kolejny miejski boom, który będzie miał przełożenie na wyniki w 2025 roku, a przede wszystkim na rok 2026. Jeżeli jeszcze dojdzie do tego znówelizowana ustawa o elektromobilności nakazująca miastom > 100 tys. mieszkańców zakup tylko zeroemisyjnych autobusów, to czeka nas kilka lat prosperity. Jednak na razie mamy „dołek”.
- **kategoria międzymiastowa** zaliczyła we wrześniu spadek, mimo, że sprzedano tu osiem pojazdów, podczas gdy rok temu 11 sztuk (-27,3% r/r). To i tak ilościowo świetny wynik, gdyż w sierpniu mieliśmy tutaj pięć rejestracji, a w lipcu – jedną. Dlatego skumulowany rezultat za III kwartały jest na

rewelacyjnym jak na tę kategorię poziomie 73szt. (+21 szt. / +40,4% r/r). To nie są duże liczby, ale w przypadku segmentu „intercity” w Polsce, taki wolumen 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 strategicznych zmianach tej kategorii, pamiętając, 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, gdzie właśnie został ogłoszony trzeci nabór. W ramach „jedynki” pozytywną ocenę otrzymało 26 przedsięwzięć na łączną kwotę wsparcia w wysokości 285,8 mln zł, co oznacza zakup 207 szt. pozamiejskiego taboru, w tym 39 szt. pojazdów zeroemisyjnych. Z kolei II nabór to 372 kolejnych autobusów. To międzymiastowa przyszłość, natomiast na razie ten segment „nakręca” kończące się dofinansowanie z rządowego programu Polski Ład. Prawie wyłącznym beneficjentem tego wsparcia jest marka Iveco (52 szt. z olbrzymim udziałem w rynku aż 72,1%). Z kolei najczęściej kupowany autobus międzymiastowy w okresie styczeń-wrzesień br. to Iveco Crossway 12 (14).

- **autobusy turystyczne** wystrzeliły w tym roku w górę i co ważne mieliśmy w tym segmencie klasyczny boom zakupowy przed sezonem wakacyjnym. Powoli się on kończy, ale jeszcze mamy autokarowy wysyp, częściowo wynikający z długich terminów dostaw. W sierpniu zarejestrowano tu 25 autokarów, a we wrześniu – 26 szt., czyli zdecydowanie więcej niż rok temu (+13 szt. / +100% r/r). Od czasu pandemii panuje w tej kategorii spory optymizm, co potwierdza skumulowany wynik na poziomie 292 autobusów turystycznych (+94 szt. / +47,5% r/r). Dla porównania w całym 2023 r. zarejestrowano w Polsce 244 autokary, a w 2022 roku zaledwie 75 szt. Dlatego można powiedzieć, że mamy „autokarowe odrodzenie”, które jednak już napotkało nowe problemy. Osłabione kryzysem fabryki 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. To potwierdza najnowsza zmiana lidera, którym została marka Irizar (61), a najczęściej kupowanym autokarem za III kwartały br. został model i6S 15.37 (34).
- **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 statystykach. To oznacza, że większość pojazdów zakupionych w jego ramach, albo „wylądowało” w kategorii MINI, albo wśród pojazdów międzymiastowych. Dlatego CEP nie do końca wiarygodnie opisuje realną sytuację w tym segmencie. W 2024 sprzedaż tutaj wyniosła 9 sztuk, podczas gdy rok temu 4 sztuki (+5 szt. / +55,5% r/r). Tegorocznym szkolnym liderem po III kwartałach jest marka Isuzu.



Napędy alternatywne

W ciągu dziewięciu miesięcy br. zarejestrowano w Polsce 204 autobusy z napędem alternatywnym, co stanowi 12,9% całego rynku. W analogicznym okresie ubiegłego roku zarejestrowano ich 311 sztuk, co stanowiło wówczas 25,7% całego rynku. Są też inne różnice. W zeszłym roku na ten wynik zapracował prawie wyłącznie segment miejski (plus siedem miejskich MINI, dwa autobusy szkolne oraz jeden międzymiastowy), natomiast w tym roku segment miejski stanowi 82% całej sumy, a „zielony napęd” dla całego rynku autobusów rozkłada się następująco:

- 168 sztuk autobusów miejskich, w tym 136 zeroemisyjnych i 32 niskoemisyjne;
- 20 pojazdów międzymiastowych, w tym 17 niskoemisyjnych (hybrydowych) i 3 zeroemisyjne;
- 16 minibusów, w tym 11 zeroemisyjnych i 5 niskoemisyjnych;

Na ogólną liczbę „zielonych” autobusówłożyło się 140 autobusów bateryjnych (BEV), 18 hybrydowych, 10 wodorowych (FCEV) i 36 sztuk napędzanych CNG/LNG.

Lista rankingowa marek

Wrzesień podtrzymał przetasowania jakie przyniósł sierpień na liście rankingowej autobusowych marek w Polsce. **Liderem w liczbie zarejestrowanych autobusów po III kwartałach br. jest marka Mercedes-Benz**, która ma swoim koncie już 704 pojazdy (+192 szt. / +37,5% r/r). Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla tej marki panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 618 pojazdów z trójamenną gwiazdą, z czego aż 431 szt. zabudowały polskie firmy nadwoziowe. Najwięcej zabudów na Sprinterach wykonała firma Mercus (222). Natomiast Mercedes to nie tylko minibusy, ale także autobusy

turystyczne (57), które przy słabszych wynikach w sektorze miejskim (27) pozwoliły Mercedesowi uzyskać udział na poziomie 44,6%, co oznacza wzrost o 2,4 pkt proc. r/r. Dla porównania w całym 2023 r. udział pojazdów z gwiazdą objął 37,6% rynku.

Druga pozycja to MAN, który poszedł w górę dzięki dywersyfikacji swojej oferty, a także realizacji kontraktu dla krakowskiego oddziału Mobilis. „Lew” oferuje autobusy we wszystkich kategoriach funkcjonalnych – od MINI (59), poprzez autobusy miejskie (45) i międzymiastowe (7) po turystyczne (46). To przyniosło we wrześniu świetne efekty i pozycję wicelidera na rynku z wynikiem 157 szt. (+46 szt. / +41,4% r/r) z udziałem 10% (+0,8 pkt proc r/r).

Trzecie miejsce po III kwartałach 2024 r. należy do marki Ford, która oferuje na naszym rynku minibusy o pojemności 16+3 pasażerów. Boom na te tanie pojazdy spowodował, że firma praktycznie od zera, w poprzednim roku nie zarejestrowała żadnego minibusu, ma w tym roku podium z wynikiem 138 rejestracji (+138 szt. r/r), co daje udział w rynku na poziomie 8,8%. Dodajmy, że już kiedyś mieliśmy taki „wyskok” Forda, po czym nastąpił okres uśpienia. Teraz mamy kolejny okres aktywności. Ciekawe na jak długo.

Czwarte jest Iveco (132), a odwieczny wicelider Solaris osiadł dopiero na piątym miejscu (97). Czekamy na wielki powrót na podium, który oczywiście ściśle jest związane ze sprzedażą autobusów miejskich (producent z Bolechowa działa tylko w tym segmencie) i generalnie zajmuje się produkcją pojazdów powyżej 8 ton DMC. W tym ujęciu Solaris jest obecnie wiceliderem Polsce (97), tuż za MAN (98), ale przed Mercedesem (86).

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

Pozycja	Marka	1 - 9.2024		1-9.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	704	44,6%	512	42,3%	37,5%
2	MAN	157	10,0%	111	9,2%	41,4%
3	FORD	138	8,8%		0,0%	
4	IVECO	132	8,4%	130	10,7%	1,5%
5	SOLARIS	97	6,2%	200	16,5%	-51,5%
	inni	349	22,1%	258	21,3%	35,3%
	OGÓŁEM**	1577	100%	1211	100%	30,2%

*/ 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 III kwartałów 2024 r. zanotowaliśmy sprzedaż zaledwie 202 autobusy „made in Poland”, co daje dość słaby udział w całym rynku na poziomie 12,8%, który dodatkowo cały czas maleje. Dla porównania – po czerwcu był to wynik 15%; a po I kwartale br. 19,4%.. W całym 2023 roku wskaźnik ten wyniósł 36,6%, a w 2022 r. aż 48%. Teraz trudno w to 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 ■ SAIC Motor Poland MG ■ 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 ■