

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-PAŹDZIERNIK 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W październiku rynek autobusowy kontynuował wzrost liczby rejestracji, zapoczątkowany we wrześniu, ale już na pełną skalę. W dziesiątym miesiącu br. zarejestrowano 260 fabrycznie nowych autobusów, czyli o 61 sztuk więcej niż przed rokiem (+30,7% r/r). Jest to suma zdecydowanie wyższa zarówno w porównaniu z sytuacją sprzed roku, kiedy krajowi przewoźnicy zakupili 199 fabrycznie nowych autobusów, jak i z poziomem z września (+106 szt. /+68,8% m/m). To zapowiada bardzo dobrą końcówkę roku.

Mimo niskiego poziomu sprzedaży podczas tegorocznego lata, rynek zbliżył się wyraźnie do progu 2000 rejestracji i przy tej dynamice mamy szansę osiągnąć wynik ok. 2500 rejestracji nowych autobusów na koniec 2024 roku. Dla porównania w całym 2023 roku sprzedano 1821 autobusów, także już jesteśmy powyżej zeszłorocznego rezultatu i zmierzamy w kierunku pobicia poziomu sprzed pandemii – 2479 szt. z 2019 roku. Dobry kierunek!

To oczywiście daje powody do optymistycznych prognoz na przyszłość, natomiast trzeba sobie zdawać sprawę z tego, że jest to zasługa przede wszystkim gigantycznego wzrostu w kategorii minibusów (+496 szt./+101% r/r), przy jednoczesnym dużym spadku w autobusach miejskich (-206 szt. /-32% 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, piąte 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 - październik 2024
według segmentów***

Segment		Nadwozie	1 - 10.2024		1-10.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	984	100,0%	485	100,0%	102,9%
DMC<8T	OGÓŁEM		984	100,0%	485	100,0%	102,9%
				53,6%		34,4%	
	BUS>3,5T	MIEJSKI	431	50,5%	644	69,6%	-33,1%
		MIĘDZYMIASTOWY	84	9,8%	55	5,9%	52,7%
		SZKOLNY	10	1,2%	3	0,3%	233,3%
		TURYSTYCZNY	319	37,4%	210	22,7%	51,9%
		INNY	9	1,1%	13	1,4%	-30,8%
DMC>=8T	OGÓŁEM		853	100,0%	925	100,0%	-7,8%
				46,4%		65,6%	
OGÓŁEM*			1 837	100%	1 410	100%	30,3%

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

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

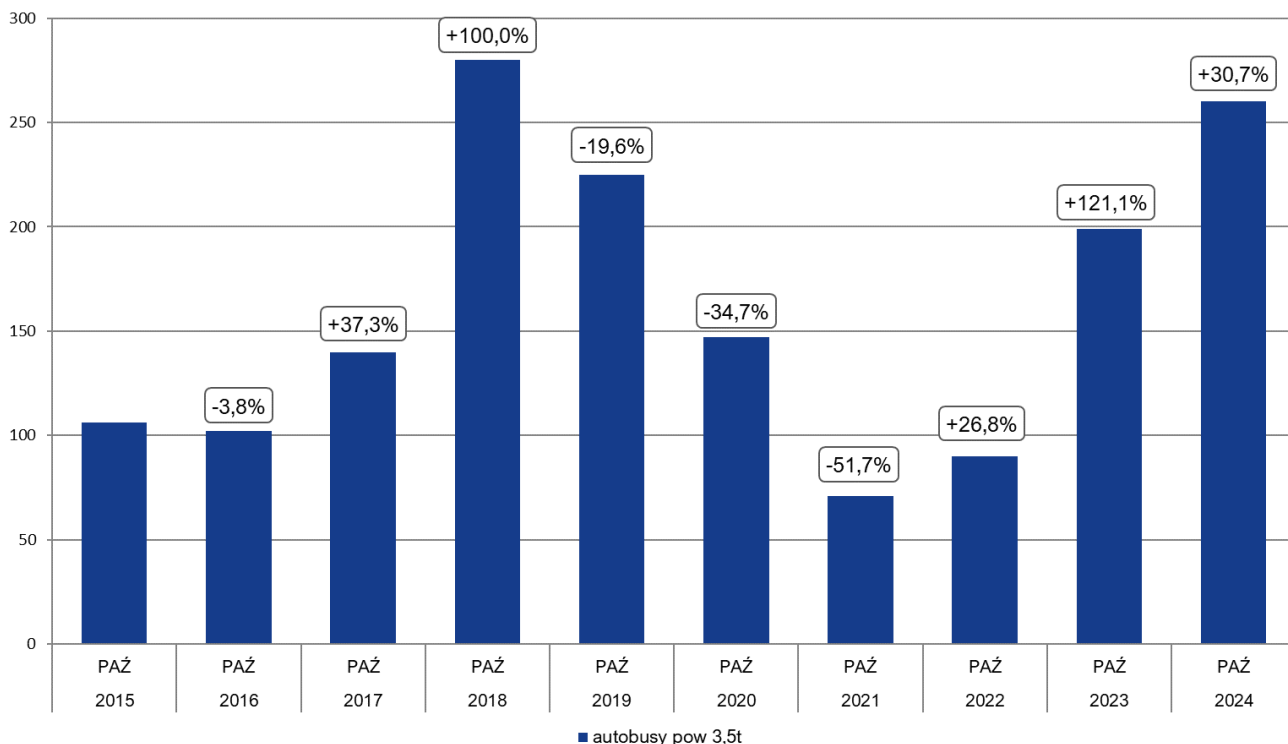
Autobusowy październik

Dziesiąty miesiąc 2024 roku przyniósł autobusowemu rynkowi sprzedaż na poziomie 260 sztuk, czyli więcej niż rok temu (+61 szt. / +30,7% r/r). To także zdecydowanie lepszy rezultat niż miesiąc temu (+106 szt./+68,8% m/m), kiedy rozpoczęło się odbicie na autobusowym rynku po słabych wynikach podczas tegorocznego lata. Skumulowany wynik podniósł się do poziomu 1838 autobusów, czyli jest wyraźnie wyższy od zeszłorocznego poziomu (+428 szt. / +30,3% r/r), co daje miesięczną średnią na poziomie 183 sztuk. 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 przed „hurra optymizmem” warto zobaczyć, jakie są dysproporcje pomiędzy poszczególnymi segmentami funkcjonalnymi:

- za **segmentem MINI** kolejny świetny miesiąc - na poziomie 106 szt. (+92,7 r/r), czyli aż o 37 szt. więcej niż we wrześniu br. (53,6% m/m). Z kolei skumulowany rezultat za okres od początku br. to aż 984 szt. (+499 szt. / +102,9% r/r). W zakresie listy rankingowej marek to mamy tutaj w zasadzie „spektakl jednego aktora”, czyli marki Mercedes-Benz (682), która w tym roku zyskała dość niespodziewanego konkurenta ze strony Forda (147), 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 (54% udziału w całym rynku) i już wyraźnie zdetronizowała segment miejski (984 do 431), 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 okresie styczeń-październik 2024 roku był model Mercedes-Benz Sprinter (676).
- **autobusy miejskie** w październiku weszły na wyższy poziom sprzedaży. W sierpniu było to zaledwie 16 szt., we wrześniu 49 szt., a teraz mamy ich aż 114 szt. Mimo to jest to wynik słabszy niż rok temu (-15 szt. / -11,6% r/r), ale widać rosnącą tutaj dynamikę. Skumulowany rezultat za 10. miesięcy br. to 431 szt. (-213 szt. / -33,1% r/r). Tym samym ta kategoria spadła, i to z hukiem, na drugie miejsce pod względem wolumenu na polskim rynku autobusowym - za MINI. Na miejskiej liście rankingowej nieprzerwanie „rządzi” Solaris (150), który cały czas zajmuje tutaj pozycję lidera, ale już tylko z udziałem 34,8% (po czerwcu było to 40,8%). Wielkopolski producent oferuje też najczęściej kupowany autobus miejski w okresie styczeń-październik br. – czyli Solaris Urbino 12 electric (44). Co do przyszłości tej kategorii warto dodać, że znajduje się ona aktualnie 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. Mamy już 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. Jeżeli jeszcze dojdzie do tego znowelizowana 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 w październiku wzrost. Sprzedano tu 11 pojazdów, podczas gdy rok temu trzy sztuki (+8 szt. / +266,7% r/r). Dla tego segmentu to świetny wynik, gdyż we wrześniu mieliśmy tutaj osiem rejestracji, a w sierpniu – pięć. Skumulowany rezultat za 10 miesięcy br. jest na

rewelacyjnym, jak na tę kategorię, poziomie 84 szt. (+29 szt. / +52,7% r/r). To nie są duże liczby, ale w przypadku „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, gdzie właśnie są podpisywane umowy na dofinansowanie zakupu łącznie 323 pojazdów. To nasza międzymiastowa przyszłość, natomiast na razie ten segment „nakręca” kończące się dofinansowanie z rządowego programu Polski Ład. Prawie wyłącznym beneficjentem tego wsparcia jest marka Iveco (56 szt. z olbrzymim udziałem w rynku aż 67%). Z kolei najczęściej kupowany autobus międzymiastowy w okresie styczeń–październik 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, we wrześniu – 26 szt., a w październiku – 27 sztuk, czyli zdecydowanie więcej niż rok temu (+15 szt. / +125% r/r). Od czasu pandemii panuje w tej kategorii spory optymizm, co potwierdza skumulowany wynik na poziomie 319 autobusów turystycznych (+109 szt. / +51,9% 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 (65), a najczęściej kupowanym autokarem w okresie styczeń–październik był model i6S 15.37 (33).
- **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 10 sztuk, podczas gdy rok temu 3 sztuki (+7 szt. / +233,7% r/r). Tegorocznym szkolnym liderem po III kwartałach jest marka Isuzu.



Napędy alternatywne

W ciągu 10 miesięcy br. zarejestrowano w Polsce 303 autobusy z napędem alternatywnym, co stanowi 16,5% całego rynku, czyli wyraźnie więcej niż we wrześniu (204 szt. z udziałem 12,9%). W analogicznym okresie ubiegłego roku zarejestrowano ich 422, co stanowiło wówczas 29,9% 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 74% całej sumy, a „zielony napęd” dla całego rynku autobusów rozkłada się następująco:

- 261 sztuk autobusów miejskich, w tym 166 zeroemisyjnych i 95 niskoemisyjne;
- 21 pojazdów międzymiastowych, w tym 3 zeroemisyjne i 18 niskoemisyjnych (hybrydowych);
- 21 minibusów, w tym 16 zeroemisyjnych i 5 niskoemisyjnych (CNG);

Łącznie – w skali całego rynku - na ogólną liczbę 303 „zielonych” autobusów złożyło się:

- 161 autobusów bateryjnych (BEV),
- 33 hybrydowych,
- 24 wodorowych (FCEV)
- 85 pojazdów napędzanych CNG/LNG.

Lista rankingowa marek

Październik przyniósł kolejne przetasowania na liście rankingowej autobusowych marek w Polsce. **Liderem w liczbie zarejestrowanych autobusów od początku br. jest cały czas marka Mercedes-Benz**, która ma swoim koncie już 779 pojazdów (+211 szt. / +37,2% r/r). Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla tej marki panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 682 pojazdy z trójramienną gwiazdą, z czego aż 488 szt. zabudowały polskie firmy nadwoziowe. Najwięcej zabudów na Sprinterach wykonała firma

Mercus (244). Natomiast Mercedes to nie tylko minibusy, ale także autobusy turystyczne (59), które przy słabszych wynikach w sektorze miejskim (34) pozwoliły Mercedesowi uzyskać udział na poziomie 42,4%, co oznacza wzrost o 2,1 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” ofertuje autobusy we wszystkich kategoriach funkcjonalnych – od MINI (64), poprzez autobusy miejskie (81) po turystyczne (48). To przyniosło świetne efekty i pozycję wicelidera na polskim rynku z wynikiem 200 szt. (+64 szt. / +47,1% r/r) z udziałem 10,9% (+1,2 pkt proc r/r).

Trzecie miejsce po 10 miesiącach br. należy do marki Iveco, która także działa bardzo szeroko na naszym rynku, oferując zarówno minibusy (69), jak i autobusy międzymiastowe (56) i turystyczne (31). Taka strategia przyniosła 162 rejestracje (+28szt. / +20,9% r/r) i udział na poziomie 9,5% (-0,7 pkt. proc r/r).

Czwarty jest Solaris (150), który nabiera miejskiego wiatru w żagle. Przypomnijmy, że producent z Bolechowa działa tylko w segmencie autobusów miejskich i poza kategorią MINI. Dlatego w ujęciu powyżej 8 ton DMC Solaris jest obecnie ... liderem Polsce (150) – przed MAN (136) i Mercedesem (97). Piąty jest Ford (147), który w tym roku bardzo dynamicznie wszedł w nasz rynek, oferując minibusy o pojemności 16+3 pasażerów. Boom na te tanie pojazdy spowodował, że firma praktycznie od zera, w poprzednim roku nie zarejestrowała żadnego minibusu, przez moment była na podium. Dodajmy, że już kiedyś mieliśmy taki „wyskok” Forda, po czym nastąpił okres uśpienia. Teraz mamy kolejny okres aktywności. Ciekawe na jak długo.

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

Pozycja	Marka	1 - 10.2024		1-10.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	779	42,4%	568	40,3%	37,1%
2	MAN	200	10,9%	136	9,6%	47,1%
3	IVECO	162	8,8%	134	9,5%	20,9%
4	SOLARIS	150	8,2%	293	20,8%	-48,8%
5	FORD	147	8,0%		0,0%	
	inni	399	21,7%	279	19,8%	43,0%
	OGÓŁEM**	1837	100%	1410	100%	30,3%

*/ 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

W ciągu 10. miesięcy 2024 r. zanotowaliśmy sprzedaż zaledwie 281 autobusów „made in Poland”, co daje dość słaby udział w całym rynku na poziomie 15,3%. 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. ■ AFG Electric Motors / VOYAH ■ Almot ■ BAIC Auto Polska ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Daimler Trucks Polska ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Otomotiv Sanayi ■ Greenso ■ Gruau Polska ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Ionway Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska/ ASTARA Western Europe ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ LG Energy Solution ■ Liberty Motorcycles ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks & Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mitsubishi Motors/Astara Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ MY MOTO ■ Nexteer Automotive Poland ■ Nissan Poland/Astara NiP Poland ■ Polonia Cup ■ Probike/Kawasaki ■ 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 Cars Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Middle Europe ■