

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW WRZESIEŃ 2023

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

We wrześniu 2023 r. w Polsce zarejestrowano 136 fabrycznie nowych autobusów, czyli o 72 sztuk więcej niż przed rokiem (+112,5 r/r), ale mniej niż w sierpniu br. (-59 szt./-30,3 % m/m). To cały czas kontynuacja dobrej passy na polskim rynku.

Mimo skromniejszego wyniku niż w wakacje, skumulowany rezultat za trzy kwartały 2023 r. wynosi obecnie 1 211 rejestracji nowych autobusów (+387 szt. / +48,8% r/r). Oznacza to, że trzy kwartały tego roku są mocniejsze niż cały ubiegły rok, kiedy zarejestrowano 1 140 autobusów. Autobusy są też na dobrej drodze, żeby przebić wyniki z roku 2021 i 2020. Pierwsze sygnały powrotu koniunktury przyniósł luty, marzec je utrwalił, natomiast kwiecień, maj, czerwiec i lipiec to już pełne przyspieszenie i wyjście rynku mocno ponad zeszłoroczny wynik. Patrząc na najnowsze dane, to przede wszystkim cieszy powrót koniunktury wśród autobusów turystycznych i międzymiastowych, które najmocniej ucierpiały podczas pandemii. Potwierdziły się wcześniejsze informacje od sprzedawców o pełnej liście zamówień autokarów na ten rok i pełnym obłożeniu fabryk.

Tym samym można powiedzieć, że po trzecim kwartale br. chwiejna, kryzysowa koniunktura opuściła na dobre autobusowy rynek w Polsce. Oby na zawsze. Mocno pofalowana krzywa sprzedaży z roku 2022, z licznymi wzlotami i upadkami, pokazuje jak długą i trudną drogę musiał przebyć autobusy, aby po bardzo trudnych dwóch latach wyjść na prostą. Natomiast warto zauważyć, że do „normalnych” wyników z lat 2018-2019 jest jeszcze daleko. Robimy kolejne kroki w tym kierunku, ale ten cel jest jeszcze przed nami.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń-wrzesień 2023 według segmentów*

Segment		Nadwozie	1-9.2023		1-9.2022		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	430	100,0%	315	100,0%	36,5%
DMC<8T	OGÓŁEM		430	100,0%	315	100,0%	36,5%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	515	65,9%	418	83,8%	23,2%
		MIĘDZYMIASTOWY	52	6,7%	18	3,6%	188,9%
		SZKOLNY	3	0,4%	7	1,4%	-57,1%
		TURYSTYCZNY	198	25,4%	52	10,4%	280,8%
		INNY	13	1,7%	4	0,8%	225,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM		781	100,0%	499	100,0%	56,5%
				64,5%		61,3%	
OGÓŁEM*			1211	100%	814	100%	48,8%

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

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

Autobusowy wrzesień

Dziewiąty miesiąc 2023 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży na poziomie 136 sztuk, który był wyższy od zeszłorocznego (+72 szt. / +112,5% r/r). Wrześniowe wyniki z poprzednich lat: 64 szt. w 2022 r.; 99 szt. w 2021 r.; 110 szt. w 2020 r., 164 szt. w 2019 r. i 259 szt. w 2018 r. pokazują, że jesteśmy na dobrej drodze i aktualne wyniki wyglądają już porównywalnie z przedpandemicznymi latami 2018-2019. To bardzo nas 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 po bardzo słabym styczniu, kiedy zarejestrowano tylko 22 pojazdy, w lutym odnotował lekki wzrost do poziomu 36 szt. (+5 szt. / +16,1% r/r), który w marcu przeszedł w gwałtowne przyspieszenie do 63 szt. (+16 szt. / +34% r/r), które niestety zatrzymało się w kwietniu: 31 szt. (-11 szt. / -26,2% r/r.). Następnie poziom ten utrzymał się w maju: 34 szt. (-1 szt. / -2,9% r/r), aby radykalnie wzrosnąć w czerwcu do 50 szt. (+6 szt. / +13,6% r/r), w lipcu do 57 szt. (+34 szt. / +147,8% r/r), a w sierpniu aż do 75 szt. (+40 szt. / +114,3% r/r). Z kolei wrzesień to nieco niższy wynik (62 szt.), ale jest on wyraźnie wyższy niż zeszłoroczny (+35 szt. / +129,6% r/r). W efekcie skumulowany MINI wynik za trzy kwartały wynosi aktualnie 430 szt. i jest on wyższy niż zeszłoroczny wynik – o 115 szt. (+36,5% r/r) – dla porównania po sierpniu było to +27,8%. Tym samym MINI kategoria wraca do formy i roli strategicznego segmentu w Polsce. Najczęściej kupowanym minibusem po 9. miesiącach br. był model Mercedes-Benz Sprinter (321).

- kategoria miejska po trudnej zimie i zaledwie 34 rejestracjach (-28 szt. / -45,2% r/r) w styczniu oraz 34 rejestracjach w lutym (-15 szt. / -30,6% r/r), w marcu weszła w końcu na wyższe obroty ze sprzedażą 62 szt. (-19 szt. / -23,5% r/r). Przełamanie negatywnego trendu przyszło w kwietniu, kiedy zanotowaliśmy 57 rejestracji (+18 szt. / +46,2%), z potwierdzeniem hossa w maju z wynikiem 63 szt. (+20 szt. / +46,5% r/r); w czerwcu: 65 szt. (+7 szt. / +12,1% r/r), w lipcu: 79 szt. (+40 szt. / +102,6% r/r), a przede wszystkim w sierpniu: 71 szt. (+47 szt. / +195,8% r/r.) Wrzesień to nieco niższy poziom sprzedaży (50 szt.), ale ten wynik i tak jest zdecydowanie wyższy niż zeszłoroczny (+27 szt. / +117,4% r/r). W efekcie skumulowany wynik – na poziomie 515 szt. mocno wyprzedził rezultat z 2022 roku (+97 szt. / +23,2% r/r – dla porównania po sierpniu było to +17,7% r/r). Naszym zdaniem ta strategiczna dla rynku kategoria utrzyma dwucyfrowy „plus” na koniec roku i to być może powyżej 20%. Najczęściej kupowanym autobusem miejskim po dziewięciu miesiącach br. był Mercedes-Benz Conecto G (75).

- autobusy międzymiastowe zaliczyły w styczniu jedną rejestrację, w lutym 8 szt., w marcu 3 szt., w kwietniu aż 12 szt., w maju 4 szt., w czerwcu 6 szt., w lipcu ponownie 3 szt. a w sierpniu 4 szt. Wrzesień na tym tle wygląda rekordowo – to aż 11 egzemplarzy. Razem daje to wynik 52 szt. Nie jest to być może imponujący wolumen, ale dla tego segmentu rynku to najlepszy rezultat w przeciągu ostatnich kilku lat. O skali tego wydarzenia świadczy fakt, że w całym 2022 r. w Polsce sprzedano zaledwie 33 szt. tego typu pojazdów, a w 2021 – 20 szt. Dlatego już teraz możemy mówić o historycznym wyniku, natomiast pamiętajmy, że cały czas operujemy na bardzo niskim poziomie sprzedaży. Co ciekawe, jest szansa, aby ta sytuacja uległa zmianie. Na plus. W tym roku Centrum Unijnych Projektów Transportowych ogłosiło konkurs z budżetem 1,6 mld zł za które chce sfinansować z KPO zakup 1 738 pojazdów do komunikacji pozamiejskiej. Takiego wsparcia w tej kategorii jeszcze nigdy nie było, więc rzeczywiście moment jest przełomowy, natomiast rynek realnie odczuje to wsparcie za dwa, trzy lata. I to pod warunkiem uruchomienia środków z KPO. Wracając do statystyk – skumulowany międzymiastowy wynik „wykręciła” prawie wyłącznie jednak marka - Iveco, która

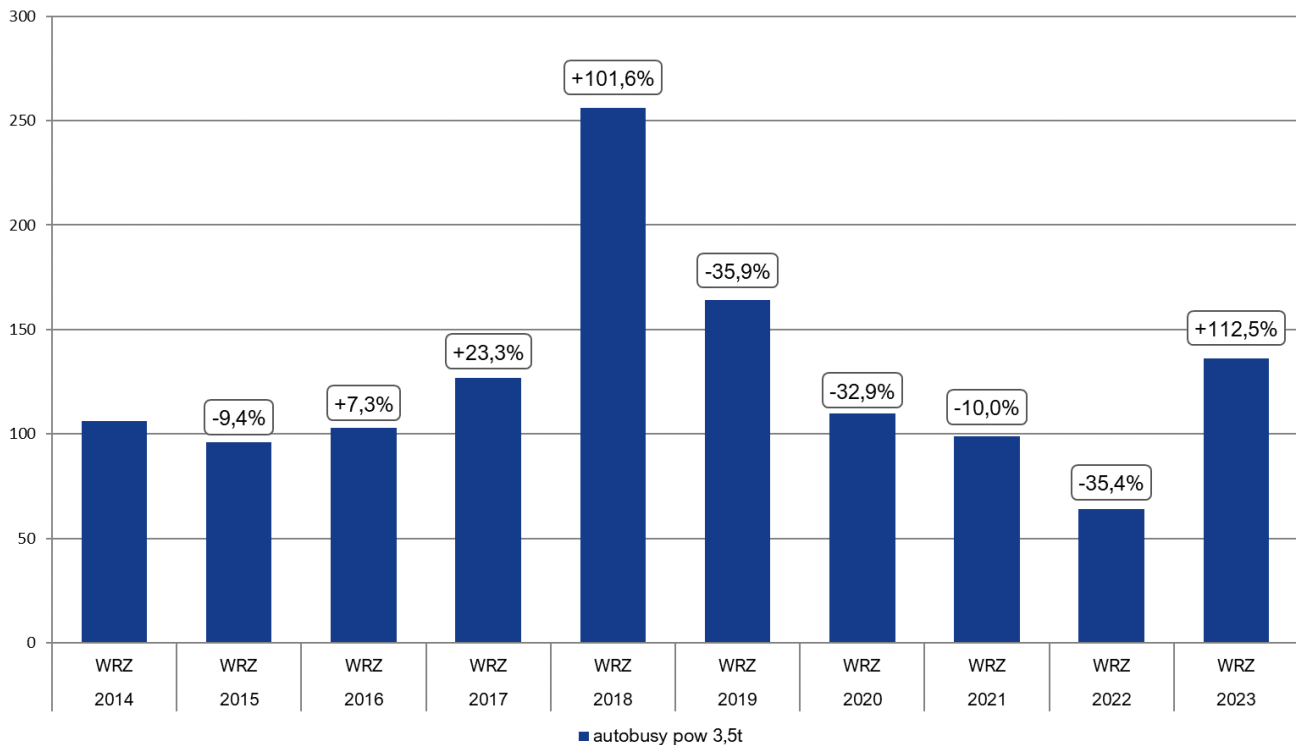
głównie w ciągu tych trzech kwartałów realizowała dostawy z dofinansowaniem z rządowego programu Polski Ład. Najczęściej kupowanym autobusem międzymiastowym po 9. miesiącach był Iveco Crossway 10,8 (11).

- autokary to największa tegoroczna zmiana „na plus”. Aż chciałoby się w powiedzieć „w końcu”! Po delikatnie mówiąc kiepskim styczniu, kiedy w Polsce zakupiono dwa nowe autobusy turystyczne, luty przyniósł poziom 9 pojazdów (+8 szt. / +800% r/r), marzec 13 szt., kwiecień 35 szt., maj aż 44 szt. (+39 szt. / +780% r/r), czerwiec 29 autokarów (+25 szt. / +625% r/r). Tę hossę zakończył lipiec z wynikiem 11 szt. (-4 szt. / 26,7% r/r), ale już w sierpniu mieliśmy ponowny wzrost do 43 szt. (+33szt. / +330% r/r). Wrzesień pociągnął ten trend, osiągając sprzedaż 13 szt. (+7 szt. / +116,7% r/r). Tym samym rynek osiągnął pułap 198 szt. (+146 szt. / +280,8% r/r). Dla porównania – rok temu był to poziom 50 szt., czyli cztery razy mniej. Tak wysokiej liczby rejestracji nie widzieliśmy tutaj przez trzy ostatnie lata. Dlatego można powiedzieć, że jest to kluczowe wydarzenie dla tej kategorii i całego rynku. Nowe otwarcie to także ... 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. Najczęściej kupowanym autokarem po dziewięciu miesiącach został model Mercedes-Benz Tourismo L (41).

- autobusy szkolne. To po autobusach międzymiastowych kolejny niszowy segment. Liczyliśmy na to, że w tym roku zmieni się to dzięki mazowieckiemu dofinansowaniu do zakupu nowych „gimbusów”, który jest pierwszym takim projektem w Polsce. Niestety jego realizacja się opóźnia i zdaje się, że na realny wpływ tego narzędzia na rynek będziemy musieli poczekać do 2024 roku.

W ciągu trzech kwartałów br. Odnotowaliśmy tutaj sprzedaż ... trzech „gimbusów” (czyli o cztery mniej niż rok wcześniej), w tym dwa elektryczne. Zostały one zakupione z dofinansowaniem NFOŚiGW w ramach centralnego programu Kangur, który niestety w tym roku kończy swoją działalność.

Podsumowując – trzy kwartały 2023 r. dały nam stosunkowo wysoki poziom sprzedaży: 1211 szt. (dla porównania w 2022 roku był to poziom 814 szt.; 1062 szt. w 2021 r.; 1037 szt. w 2020 r.; 1978 szt. w 2019r. i 2085 szt. w 2018 r. Rezultat ten zawdzięczamy turystycznemu odbiciu, międzymiastowemu wzrostowi, ale przede wszystkim dostawom miejskich pojazdów i powrotowi do gry minibusów. Mamy nadzieję, że te dwa ostatnie segmenty jeszcze przyspieszą w IV kwartale roku. Minimalny cel na rok 2023, czyli przełamanie bariery spadku, udało się już osiągnąć. Teraz mamy nadzieję, i dużą szansę, na powtórzenie wyniku z 2021 r., czyli 1362 szt., a nawet z roku 2020, czyli 1 486 szt.



Zielone miasta

Przy okazji analizy danych Centralnej Ewidencji Pojazdów przygotowanych przez PZPM i JMK, o kategorii autobusów miejskich warto podkreślić, że coraz więcej w Polsce rejestruje się pojazdów z napędami alternatywnymi dla całego rynku autobusów. W ciągu III kwartałów było ich 311 (dla porównania po sierpniu 280 szt.), w tym:

- 301 autobusy miejskie
- 7 szt. minibusów,
- 2 szt. autobusy szkolne.
- 1 autobus międzymiastowy

To pokazuje, że takie ekologiczne rozwiązania są na razie domeną miejskich operatorów - głównie dzięki unijnym funduszom i antysmogowym strategiom miast, dlatego tylko w tej kategorii sprawdzamy, jak wyglądała struktura napędowa po 9. miesiącach br.:

- 214 szt. z klasycznym napędem diesla z udziałem 41,6% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 57,3%, a dla roku 2021 – 36,2%);
- 184 szt. z napędem elektrycznym z udziałem 35,7% (dla porównania dla całego roku 2022 był to udział 23,5% / dla roku 2021 – 36,3%);
- 57 szt. z napędem gazowym (LNG/CNG) z udziałem 11,1% (dla porównania dla całego roku 2022 był to udział 12,1%, a dla roku 2021 – 25,6%).
- 60 szt. z napędem hybrydowym z udziałem 11,7% (dla porównania dla całego roku 2022 był to poziom 7,1%, a dla roku 2021 – 1,9%.

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to w 2023 r. na pierwszym miejscu mamy Warszawę, która kończy już odbiory gazowych Autosanów. W zeszłym roku przybyło ich

do stolicy 31 szt. Teraz mamy 55 szt., czyli do końca kontraktu pozostało tylko 4 szt. W całym 2022 r. ekologiczny peleton ciągnęła także stolica (40 gazowców), a potem Gdynia z pierwszymi w Polsce elektrycznymi Mercedesami (26).

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w szybkim tempie – przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowywaniu. W kwietniu br. ruszyła III edycja programu „Zielony Transport Publiczny” prowadzona przez NFOŚiGW. W podstawowej wersji ma ona budżet o połowę mniejszy niż edycje 2021 i 2022, ale jeżeli Polska otrzyma fundusze z KPO wzrośnie on przynajmniej czterokrotnie. W ramach jego pierwszej edycji ma zostać zakupionych 217 zielonych pojazdów, w tym:

146 szt. autobusów elektrycznych

71 szt. autobusów wodorowych

Natomiast w II edycji:

340 szt. autobusów elektrycznych

48 szt. autobusów wodorowych

Z kolei w 2024 r. oczekujemy, że rynek autobusów wesprą unijne granty z nowej perspektywy finansowej Programów Regionalnych, FEniKS i POPW. Biorąc pod uwagę najnowsze wytyczne Parlamentu Europejskiego, mówiące, że od 2030 roku wszystkie nowe autobusy miejskie mają być zeroemisyjne, to mamy jeszcze sporo do zrobienia.

Lista rankingowa marek

Wracamy do całościowej analizy autobusowego rynku i rankingu marek po trzech kwartałach 2023 roku. Liderem jest cały czas marka Mercedes-Benz, która w kwietniu, maju, czerwcu i w lipcu odrobiła wcześniejsze spadki sprzedaży. Już dawno nie wiedzieliśmy tak dobrej passy ze strony Mercedesa na naszym rynku. Osiągnięty świetny wynik 511 szt. (+242 szt. / +90% r/r) jest jednym z najlepszych od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 326 pojazdów z trójramienną gwiazdą. Ta kategoria plus autobusy miejskie (112) i turystyczne (71) przede wszystkim pozwoliły marce uzyskać udział na poziomie aż 42,2%, co oznacza wzrost o 9,5 pkt proc. (dla porównania – w całym 2022 r. było to 34,2%);

Wiceliderem po trzech kwartałach został tradycyjnie Solaris, ale teraz od Mercedesa dzieli go przepaść. Producent z Bolechowa zamknął ten okres wynikiem 200 rejestracji (+3 szt. / +1,5% r/r). W efekcie udział marki w rynku spadł o 7,7 pkt proc. do poziomu 16,5% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 21,1%). Solaris jest specjalistą w kategorii miejskiej, gdzie dostarcza tylko pojazdy o masie powyżej 8t DMC. Dlatego w gabarytowym ujęciu – bez kategorii MINI (poniżej 8t DMC) – po wrześniu producent z Bolechowa wyprzedził Mercedesa (185 szt. / 23,7% udziału) z wynikiem 200 szt. i 25,6% udziału.

Trzecia pozycja na polskim rynku to tegoroczna niespodzianka i mocny awans Iveco, które w rankingu wyprzedziło MAN dzięki dostawom w praktycznie wszystkich kategoriach funkcjonalnych – od MINI (54), przez autobusy miejskie (8), międzymiastowe (38) po turystyczne (18). W efekcie marka zebrała 131 rejestracji, co oznacza wzrost o 90 szt. (+219,5% r/r) i zwiększenie udziałów w rynku o 5,7 pkt proc. do poziomu 10,7% (dla porównania – w całym 2022 r. było to 6,8%).

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce
 styczeń- wrzesień 2023**

Pozycja	Marka	1-9.2023		1-9.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	511	42,2%	269	33,0%	90,0%
2	SOLARIS	200	16,5%	197	24,2%	1,5%
3	IVECO	131	10,8%	41	5,0%	219,5%
4	MAN	111	9,2%	155	19,0%	-28,4%
5	AUTOSAN	55	4,5%	23	2,8%	139,1%
	inni	203	16,8%	129	15,8%	57,4%
	OGÓŁEM**	1211	100%	814	100%	48,8%

*/ 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 br. zanotowaliśmy sprzedaż 385 pojazdów „made in Poland”, co daje 31,8% udziału. Wraz z powrotem do lepszej kondycji pojazdów miejskich (głównie produkowanych w naszym kraju), ten wskaźnik powinien powrócić do wyniku z 2022 r., kiedy wynosił aż 48%. Aktualny rezultat to efekt zwiększonej sprzedaży autobusów 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 ■