

Pierwsze rejestracje NOWYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W styczniu 2024 r. w Polsce zarejestrowano 150 fabryczne nowych autobusów, czyli aż o 86 sztuk więcej niż przed rokiem (+134,4% r/r). To dobry prognostyk na przyszłość, ale należy pamiętać, że początek zeszłego roku był trudny dla całego rynku i dopiero kolejne miesiące przyniosły świetny końcowy wynik, czyli 1 821 rejestracji. Ważny natomiast jest fakt, że odnotowaliśmy plusey we wszystkich segmentach funkcjonalnych (poza niszową kategorią pojazdów szkolnych), co naszym zdaniem oznacza kontynuację boomu na autobusy. Przede wszystkim cieszy wzrost wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych.

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

Segment		Nadwozie	1.2024		1.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <= 3,5T BUS > 3,5T	MINI	78	100,0%	22	100,0%	254,5%
DMC < 8T	OGÓŁEM		78	100,0%	22	100,0%	254,5%
	BUS > 3,5T	MIEJSKI	41	56,9%	34	81,0%	20,6%
		MIĘDZYMIASTOWY	11	15,3%	1	2,4%	1000,0%
		SZKOLNY			2	4,8%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	20	27,8%	2	4,8%	900,0%
		INNY			3	7,1%	-100,0%
DMC >= 8T	OGÓŁEM		72	100,0%	42	100,0%	71,4%
				48,0%		65,6%	
OGÓŁEM*			150	100%	64	100%	134,4%

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

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

Autobusowy styczeń

Pierwszy miesiąc 2024 roku przyniósł autobusowemu rynkowi wysoki poziom sprzedaży i to na poziomie 150 sztuk. Dla porównania zeszłoroczna średnia wyniosła 152 szt. miesięcznie. W 2022 roku ten wskaźnik wynosił 95 szt. / miesięcznie, a w 2021 r. – 114 szt. ; w 2020 r. – 125 szt., w 2019 r. – 206 szt. i w 2018 r. – 226 szt. Te dane pokazują, że jesteśmy na dobrej drodze i aktualne wyniki są już porównywalne

z przedpandemicznymi latami. Bardzo nas to 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:

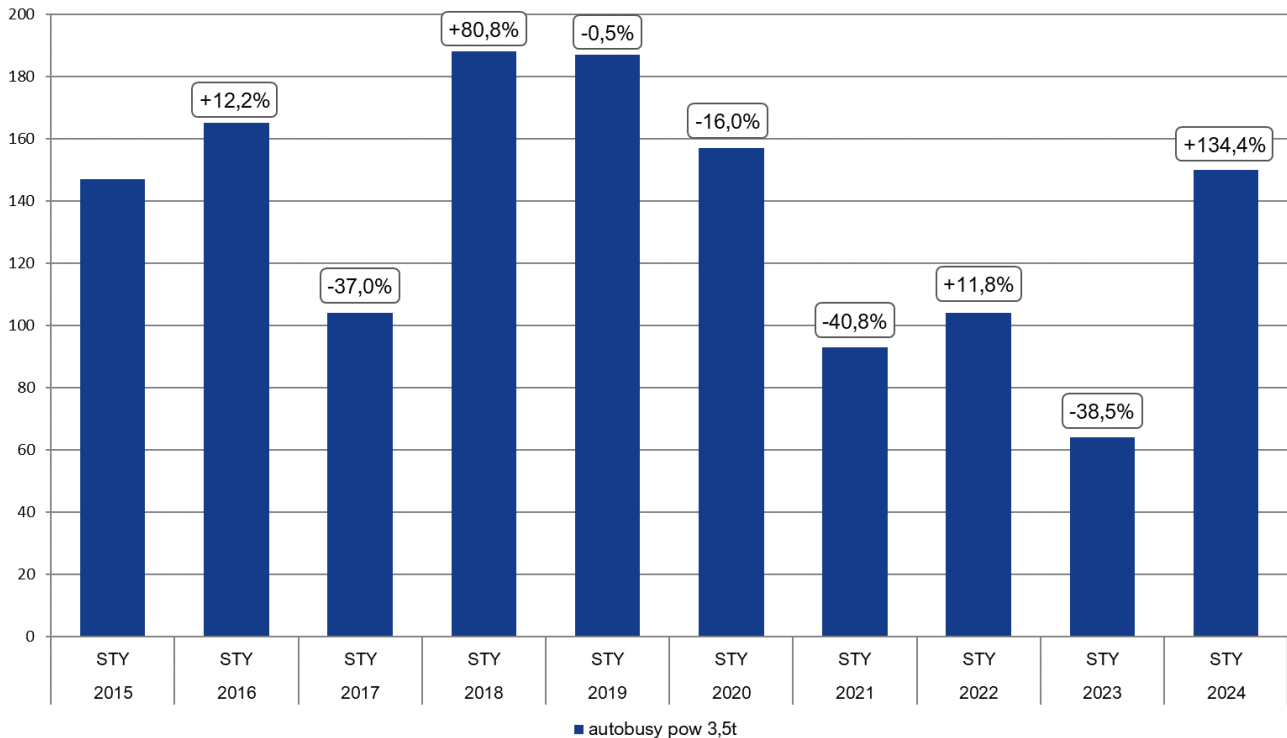
- segment MINI z wynikiem za styczeń na poziomie 78 szt. (+56 szt. / +254.6% r/r). To był w zasadzie „spektakl jednego aktora”, czyli marki Mercedes-Benz (61). Uzyskany przez minibusy najwyższy wynik spośród wszystkich segmentów, to zapowiedź, że MINI kategoria wraca do formy i roli strategicznego segmentu w Polsce, detronizując kategorię miejską. Dodajmy, że teraz głównymi programami wspierającymi ten segment jest PFRON („Wyrównywanie różnic między regionami”) oraz Polski Ład. Z kolei najczęściej kupowanym minibusem w styczniu 2024 roku był model Mercedes-Benz Sprinter (61).

- autobusy miejskie odnotowały 41 rejestracji (+7 szt. / +20,6% r/r) i tym samym zostały drugą co do wielkości kategorią w Polsce (po MINI). Tutaj nieprzerwanie „rządzi” Solaris (18) i to zarówno zajmując pozycję lidera (z udziałem 43,9%), jak i oferując najczęściej kupowany autobus miejski – czyli Solaris Urbino 12 (18). 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”, ale wkrótce ruszą unijne granty Funduszy Europejskich, FEniKS, Polski Wschodniej i KPO. I wtedy się zacznie miejski boom z początkiem w 2025 roku.

- kategoria międzymiastowa zaliczyła w styczniu świetny start – sprzedano razem 11 takich autobusów (+10 szt.). Całościowy wynik za 2023 r. to 72 szt., a za rok 2022 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, które jak na razie utknęło w międzyresortowych uzgodnieniach. W styczniu ten segment „nakręcała” prawie wyłącznie jedna marka – Iveco (9) a najczęściej kupowanym autobusem międzymiastowym okazał się Iveco Crossway 12 Low Entry Hybrid (7).

- autobusy turystyczne cały czas „na plusie”. Na liczniku mamy już 20 autokarów. Dla porównania w całym 2023 r. zarejestrowano ich 244 szt., a w 2022 roku zaledwie 76. 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 jest Irizar (8), a najczęściej kupowanym autokarem po styczniu został integralny model i6s 15 (8).

- autobusy szkolne. To po autobusach międzymiastowych jeszcze bardziej niszowy segment w Polsce. Do tej pory napędzał go rządowy Kangur od NFOŚiGW, który został jednak zamknięty w 2023 roku. Teraz śladowo ten segment wspiera program „Polski Ład”. Natomiast wydaje się, że występuje tutaj jakiś błąd statystyczny, gdyż w ubiegłym roku ruszył mazowiecki program „Mazowsze autobusy szkolne”, natomiast większość pojazdów zakupionych w jego ramach „wylądowało” w kategorii MINI lub wśród pojazdów międzymiastowych. Dlatego te dane CEP nie do końca wiarygodnie opisują segment szkolny w Polsce. W 2024 sprzedaż wynosi krągłe zero.



Lista rankingowa marek

Liderem w liczbie zarejestrowanych autobusów w styczniu jest marka Mercedes-Benz, która ma swoim koncie już 70 pojazdów (+49 szt. / +233,3% r/r). Dawno nie widzieliśmy tak świetnego początku roku ze strony Mercedesa na naszym rynku. To kontynuacja zeszłorocznego wyniku (684 szt. / +289 szt. / +73,2% r/r), najlepszego od czasów pandemii. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla Mercedesa panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 61 pojazdów z trójramienną gwiazdą, w tym 30 zabudowanych przez polskie firmy nadwoziowe z czego najwięcej wykonały firmy Mercus (18) i Bus-Center (8). Ta kategoria plus autobusy turystyczne (7) przede wszystkim pozwoliły marce uzyskać udział na poziomie aż 46,7%, co oznacza wzrost o 13,9 pkt proc. (dla porównania – w całym 2023 r. było to 37,6%);

Styczniovym wiceliderem autobusów w Polsce został Solaris (18), którego od Mercedesa dzieli liczba 52 rejestracji i ponad 34% udziału w rynku. Natomiast warto podkreślić, że producent z Bolechowa jest zarówno wyłącznym specjalistą w segmencie miejskim, jak i w kategorii wagowej powyżej 8t DMC. Dlatego w tym gabarytowym ujęciu – bez kategorii MINI poniżej 8t DMC – wielkopolski producent wyprzedza Mercedesa i to zdecydowanie. Solaris ma w tym ujęciu po styczniu 18 szt. i 25% udziału; a na drugim miejscu są dwie marki Iveco i Mercedes, każda (9 szt. / 12,5%).

I trzecie miejsce, które ponownie z rąk Iveco odbija MAN. I to dzięki minibusom! W styczniu niemiecka marka zebrała 14 rejestracji (o jedną więcej niż Iveco, także tutaj będzie się jeszcze działo), co oznacza wzrost sprzedaży (+3 szt. / +27,3% r/r). ale również zdecydowanie mniejszy udział (9,3%) w porównaniu z zeszłym rokiem (-7,9 pkt proc.). Przypomnijmy, że większość sprzedawanych autobusów MAN w Polsce jest tu również produkowana. Dotyczy to zarówno minibusów (rodzina TGE powstaje w zakładach we Wrześni), jak i autobusów miejskich (cała seria Lion`s City pochodzi ze Starachowic), także jest to najbardziej „krajowa” zagraniczna marka na naszym rynku – po produkcyjnym wyjściu Scanii i Volvo.

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

Pozycja	Marka	1.2024		1.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	70	46,7%	21	32,8%	233,3%
2	SOLARIS	18	12,0%	20	31,3%	-10,0%
3	MAN	14	9,3%	11	17,2%	27,3%
4	IVECO	13	8,7%	6	9,4%	116,7%
5	FORD	8	5,3%		0,0%	
	inni	27	18,0%	6	9,4%	350,0%
	OGÓŁEM**	150	100%	64	100%	134,4%

*/ 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 2024 r. zanotowaliśmy sprzedaż 34 autobusy „made in Poland”, co daje dość słaby udział w całym rynku na poziomie 22,6%. Dla porównania – po 2023 roku było to 36,6%, a w 2022 r. aż 48%. Aktualny rezultat to efekt zwiększonej sprzedaży autobusów MINI, 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.

Podsumowując autobusowy styczeń 2024

Rok 2023 dał nam wysoki poziom sprzedaży autobusów w Polsce. To 1821 szt. – dla porównania w 2022 roku był to poziom 1140 szt.; 1362 szt. w 2021 r.; 1495 szt. w 2020 r.; 2478 szt. w 2019r. i 2 706 szt. w 2018 r. Rezultat ten zawdzięczamy turystycznemu odbiciu, międzymiastowemu wzrostowi, ale przede wszystkim dużym dostawom miejskich pojazdów i powrotowi do gry minibusów.

Minimalny cel na rok 2023, czyli przełamanie pandemicznych wyników z 2020, 2021 i 2022 mamy już za sobą, w tym pokonaliśmy najwyższy „covidowy” rezultat z 2020 r., czyli 1 495 szt. Teraz rynek musi się zmierzyć z ostatnim „normalnym” wynikiem, czyli 2 478 szt. z roku 2019. To cel na rok 2024, aczkolwiek biorąc pod uwagę dopiero startujące projekty z KPO, Funduszy Europejskich, Polski Wschodniej nie ma większych szans, aby go przebić. To zadanie jak najbardziej realne, ale na lata 2025 i 2026. Oczekiwany przez nas rezultat na rok 2024, to utrzymanie wyniku z roku 2023. Minimalistyczne, ale realne.

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 ■