

Sectorflash

Transport drogowy towarów

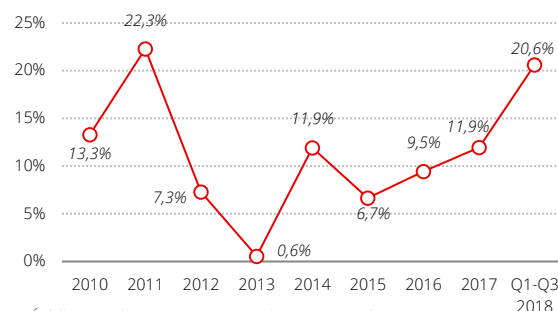
- W okresie I-III kw. 2018 r. **przewozy towarów transportem drogowym** mierzone w tonach wzrosły o **20,6% r/r**.
- **Zatrudnienie** w sektorze w okresie styczeń – październik **wzrosło o 8,6% r/r**, głównie dzięki pracownikom z zagranicy. Nadal jednak niedobór kierowców pozostaje głównym problemem branży.
- Mimo presji płacowej i wzrostowi cen ropy, **sytuacja finansowa przewoźników drogowych** w I połowie roku pozostała stabilna.
- W 2019 r. **popyt na usługi transportowe** powinien utrzymać się na poziomie porównywalnym do 2018 r.
- **Głównymi wyzwaniami branży** będą: niedobór pracowników i presja płacowa, coraz wyższy stopień uregulowania sektora, a w dłuższej perspektywie możliwe negatywne skutki Brexitu.



W dalszym ciągu rośnie popyt na usługi transportowe

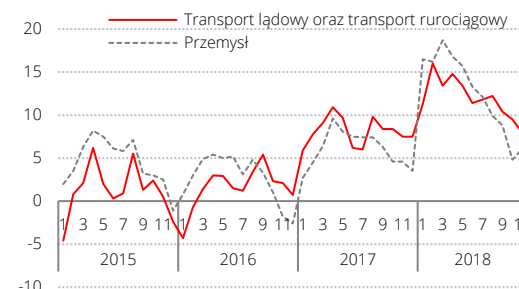
- Wg danych GUS w okresie I-III kw. 2018 r. **przewozy towarów transportem drogowym** mierzone w tonach wzrosły o **20,6% r/r**, co było najwyższą notowaną dynamiką od 2012 r. Wysoki popyt na usługi transportowe był napędzany przez wciąż relatywnie dobrą sytuację makroekonomiczną zarówno w kraju, jak i na rynkach zagranicznych. Rośnie rola polskich przewoźników w przewozie towarów między innymi krajami Unii Europejskiej oraz w kabotażu. Korzystali więc oni z rosnącego zapotrzebowania na usługi transportowe na największych rynkach unijnych. Wysokiemu popytowi konsumpcyjnemu towarzyszyła rosnąca produkcja przemysłowa, co przełożyło się na wzrost wymiany handlowej w Unii Europejskiej (udział Polski w międzynarodowych przewozach towarów w UE w 2017 r. wyniósł 31%). Wg danych Eurostat w okresie styczeń- sierpień 2018 r. eksport w UE wzrósł o 4,1% r/r, a import o 5,1% r/r.
- **Średni wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury** w sektorze transportu w okresie styczeń – listopad 2018 r. (12,0 pkt.) **utrzymał się na poziomie wyższym niż w 2017 r.** (8,2 pkt.), **choć w drugiej połowie roku nastroje wśród przedsiębiorców pogarszały się.** Jest to zjawisko sezonowe, ale w 2018 r. spadek był silniejszy niż rok wcześniej.
- Wg badania przeprowadzanego przez GUS wśród barier prowadzenia działalności w sektorze transportu lądowego dominuje znaczenie bariery braku wykwalifikowanych pracowników i kosztów zatrudnienia. **Kłopoty z niedoborem siły roboczej od kilkunastu miesięcy ograniczają możliwości przewozowe przewoźników.** Szacuje się, że niedobór kierowców na polskim rynku wynosi około 100 tys. etatów. Rośnie więc liczba zatrudnianych pracowników zagranicznych. Wg GITD w 2017 r. liczba wydanych im świadectw kierowcy wzrosła o 73% do 46,1 tys., z czego ¾ stanowili pracownicy z Ukrainy. Dzięki temu przeciętne zatrudnienie w sektorze transportu lądowego nadal jest w trendzie rosnącym. Wg GUS w okresie styczeń – październik 2018 r. zwiększyło się o 8,6% r/r (w całym 2017 r. wzrost wyniósł 8,4% r/r).

Dynamika przewiezionej masy towarów w transporcie drogowym (% zmiana r/r)



Źródło: GUS; bez transportu gospodarczego; przedś. > 9

Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w transporcie lądowym



Źródło: GUS

- Niski z kolei pozostaje odsetek przedsiębiorstw wskazujących jako barierę niedostateczny popyt oraz konkurencję ze strony firm krajowych i zagranicznych.

Wzrost liczby rejestracji nowych aut ciężarowych

- Dobłą sytuację popytową w sektorze transportu potwierdzają dane dotyczące **liczby rejestracji nowych samochodów ciężarowych (>3,5t)**. Wg PZPM jest ona w trendzie wzrostowym od 2015 r. **W okresie Q1-Q3 2018 r. wzrosła o 11,7% r/r do 20,1 tys. sztuk**. Polscy przewoźnicy międzynarodowi charakteryzują się nowoczesną flotą. Wg danych GITD w 2017 r. 77% pojazdów ciężarowych posiadało normę emisji spalin Euro5 lub Euro6.

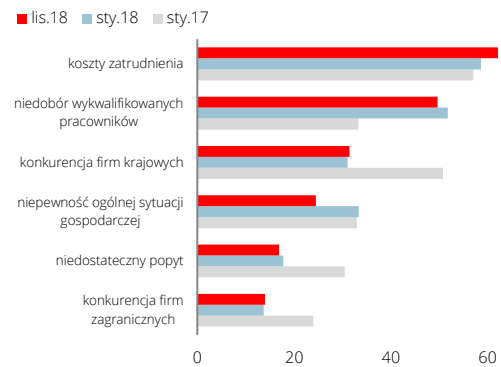
Stabilne wyniki finansowe przewoźników

- Wg danych PONT Info sytuacja finansowa przewoźników drogowych (PKD 49.4) pozostaje stabilna. **W I połowie 2018 r. przychody przedsiębiorstw (zatrudniających > 9 pracowników) wzrosły o 7,1% r/r**. Przeciętna marża EBITDA wyniosła 8,75%, co oznacza niewielki wzrost w stosunku do I półrocza 2017 r. (8,31%). Średnia marża netto był równa 4,0%. Nieznaczna poprawa danych dotyczących rentowności przedsiębiorstw transportowych może wskazywać na wzrost efektywności operacyjnej bądź wzrost stawek przewozowych, gdyż nadal utrzymywały się czynniki wywołujące presję na wzrost kosztów. Wśród nich można wymienić m.in. **obciążenia administracyjne oraz presję płacową**. Wg danych GUS przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze transportu lądowego w 2017 r. wzrosło o 3,8%, a w okresie styczeń – październik 2018 r. o kolejne 4,1% r/r. Dodatkowo w I półroczu 2018 r. obserwowano **wzrost cen ropy naftowej**. Wg danych Bloomberg cena baryłki ropy Brent wzrosła o 35% r/r.
- Przeciętny **wskaźnik bieżącej płynności w I połowie 2018 r. utrzymał się na stabilnym i bezpiecznym poziomie - 1,43**. Wskaźnik zadłużenia (dług/aktywa) w I połowie 2018 r. wyniósł 56%. Stosunek zadłużenia netto do EBITDA średnio utrzymuje się na poziomie poniżej 1. Mimo to wg danych KR D **łączne zadłużenie sektora rośnie**. Wg raportu KR D i TLP „Polski transport hamowany przez unijne przepisy i rekordowe długi” w okresie maj 2017 – czerwiec 2018 liczba zadłużonych przedsiębiorstw wzrosła z 21 tys. do 23,7 tys., a ich łączne zadłużenie z 664 mln zł do 925 mln zł.
- Należy zwrócić uwagę, że sektor transportu w Polsce jest bardzo rozdrobniony i ze względu na rosnące wyzwania kosztowe, w przeciętnie gorszej sytuacji są małe przedsiębiorstwa. Mimo wysokiego popytu na usługi transportowe, **rośnie liczba upadłości w sektorze**. Wg danych Coface w trzech pierwszych kwartałach 2018 r. wyniosła ona 35 (co stanowiło niespełna 0,01% liczby zarejestrowanych firm w sektorze transport i magazynowanie), podczas gdy w analogicznym okresie 2017 r. była równa 23. Stanowiło to 4,81% wszystkich upadłości w krajowej gospodarce. Coface zwraca także uwagę na rosnącą wartość przeterminowanych należności w sektorze.

W 2019 r. oczekiwany wysoki popyt na usługi transportowe...

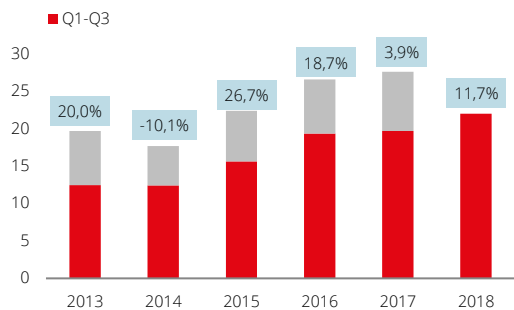
- W 2019 r. popyt na usługi transportowe powinien pozostać na poziomie porównywalnym do 2018 r. Chociaż szczyt koniunkturalny Polska, jak i cała Unia Europejska ma już za sobą, to jednak dynamika odczytów makroekonomicznych powinna hamować łagodnie. Wg Santander Bank Polska **w 2019 r. wzrost krajowego PKB wyniesie 3,7%** (w porównaniu z 4,7% w 2018 r.). Choć perspektywy będą słabnąć, to będzie on nadal napędzany zarówno przez relatywnie silną konsumpcję prywatną, jak i umiarkowanie rosnącą produkcję przemysłową. Tym samym wolniej, ale wciąż rosnąć będzie wymiana handlowa Polski. Ekonomiści Santander Bank Polska prognozują wzrost eksportu o 3,3%, a importu o 4,8% w 2019 r.
- Wg prognoz IMF z października 2018 r. **wzrost PKB w Unii Europejskiej w 2019 r. będzie równy 2,0%, w tym dla Niemiec 1,9%**. Jest to obniżenie przewidywanych poziomów wzrostu z kwietnia br., gdyż na horyzoncie pojawia się coraz więcej ryzyk (wśród nich można wymienić widmo wojen handlowych, niepokojące były także obserwowane w 2018 r. spadki wskaźników PMI w wielu krajach UE). Niemniej jednak mimo nieco wolniejszego wzrostu PKB, w dalszym ciągu oczekiwany jest wzrost wymiany handlowej w UE (wg prognoz Komisji Europejskiej z listopada 2018 r. w 2019 r. eksport dóbr i usług wzrośnie o 3,6%, a import o 3,9%).
- Wg prognoz BMI Research dla polskiego sektora transportowego (z IV kw. 2018 r.) w latach 2018-2020 **masa przewiezionych towarów transportem**

Barierzy prowadzenia działalności w sektorze transportu



Źródło: GUS

Liczba rejestracji nowych aut ciężarowych (> 3,5t) – tys. szt.



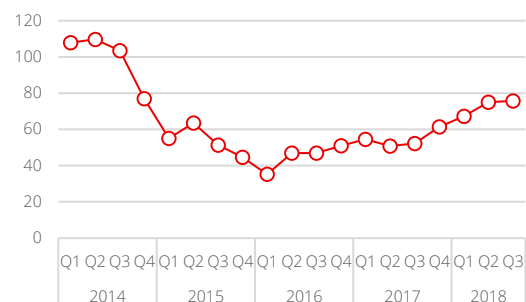
Źródło: PZPM

Wybrane wskaźniki finansowe w transporcie drogowym (PKD 49.4)

Wskaźnik	2017	H1 2017	H1 2018
Rentowność EBITDA (%)	8,3	8,31	8,75
ROE (%)	14,60	14,86	16,64
Wskaźnik płynności bieżącej	1,43	1,44	1,43
Wskaźnik długu	0,56	0,55	0,56
Przychody ogółem - dynamika r/r (%)	1,90%	-	7,10%
Net debt/EBITDA	0,9	-	-

Źródło: PONT Info; dane roczne za 2017 oraz dane kwartalne w oparciu o formularz f01

Ceny ropy BRENT USD/bbl



Źródło: Bloomberg

drogowym powinna rosnać w rocznym tempie 4,7-5,0%, a wykonana praca przewozowa w tempie 3,5-3,7%.

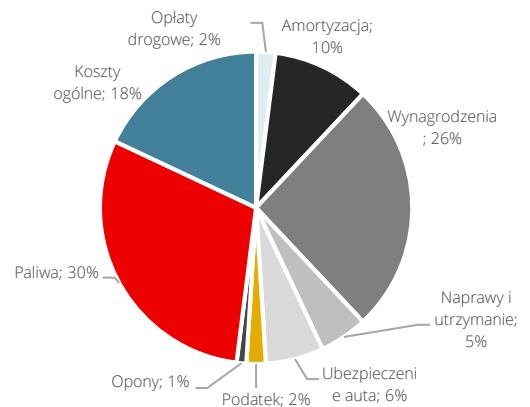
...ale przed rynkiem stoi wiele wyzwań

- W listopadzie na szczycie UE osiągnięto **porozumienie w sprawie Brexitu**. Wielka Brytania powinna opuścić Unię Europejską do 29 marca 2019 r., natomiast okres przejściowy gwarantujący dotychczasowe warunki współpracy m.in. handlowej będzie trwał do końca grudnia 2020 r. W międzyczasie będą ustalane zasady dotyczące m.in. porozumień handlowych. Jednak porozumienie z listopada musi zostać jeszcze zaakceptowane przez parlament brytyjski. Wielka Brytania jest siódmym krajem pod względem przewiezionej masy eksportowanych towarów i czwartym pod względem wykonanej pracy przewozowej. Zrzeszenie międzynarodowych przewoźników drogowych szacuje, że codziennie wjeżdża do Wielkiej Brytanii ok. 1200 ciężarówek polskich przewoźników. Wciąż więc ewentualne negatywne skutki Brexitu pozostają czynnikiem ryzyka dla sektora.
- Kolejnym wyzwaniem dla branży są **planowane zmiany regulacji prawnych w obliczu nasilających się tendencji protekcyjnych w Europie**. W lipcu 2020 r. wejdą w życie przepisy o pracownikach delegowanych (wg których kierowca podlegałby prawu pracy kraju, w którym przebywa). Natomiast w celu dostosowania ich do specyfiki sektora jest przygotowywany tzw. Pakiet Mobilności. Wg stanu na koniec listopada, nadal trwają prace nad dokumentem w Radzie ds. Transportu oraz w Parlamencie Europejskim. Nieoficjalnie proponowane w toku prac zmiany będą prawdopodobnie dużym wyzwaniem administracyjnym, i tym samym kosztowym dla przewoźników drogowych.
- Presja płacowa będzie się nadal utrzymywać**. Choć wzrost płac w gospodarce powinien wyhamowywać, to biorąc pod uwagę niedobór kierowców, niską stopę bezrobocia (5,5% w 2019 r. wg ekonomistów Santander Bank Polska) oraz wysoki popyt na usługi transportowe, wciąż płace kierowców będą prawdopodobnie rosnąć. Dodatkowym ryzykiem może okazać się liberalizacja niemieckich przepisów dotyczących zatrudniania pracowników z Ukrainy, co mogłoby skutkować ich odpływem z Polski. Niemniej jednak mitygantem tego zjawiska może okazać się bariera językowa oraz działania zapobiegawcze polskiej strony jak np. liberalizacja przepisów dotyczących pobytu dla rodziny pracownika z zagranicy.
- Kolejnym wyzwaniem jest **zmienność cen ropy naftowej**. Po okresie znaczącego wzrostu, w październiku 2018 cena ropy Brent zaczęła wyraźnie spadać głównie wskutek zwiększonej podaży. W listopadzie br. pierwszy raz od października 2017 r. odnotowała poziom poniżej 60USD za baryłkę. Wg prognozy JP Morgan z listopada b.r. średni poziom ceny ropy Brent w 2019 r. wyniesie 73 USD/bbl (czyli tyle samo ile wyniosła średnia cena w okresie styczeń – październik 2018 r.)
- Nowe normy emisji spalin oraz nowe zakazy ruchu dla aut z silnikiem diesla** będą wymuszać konieczność inwestycji w nowy tabor. W połowie listopada Parlament Europejski poparł obniżenie emisji CO₂ o 20% do 2025 r. oraz o 35% do 2030 r. (w stosunku do 2019 r.). Coraz bardziej powszechne stają się zakazy poruszania się starszych aut z silnikiem Diesla. Przykładowo od 1 września 2019 r. na niektórych obszarach Zagłębia Ruhry będą mogły poruszać się auta tylko z normą emisji Euro6.

Wzrost przewagi konkurencyjnej dużych przedsiębiorstw

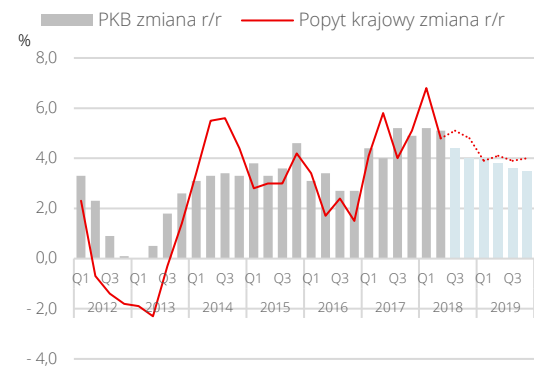
- Wspomniane ryzyka będą prawdopodobnie prowadziły do dalszej konsolidacji sektora**, gdyż małe i średnie przedsiębiorstwa mogą mieć problem z poradzeniem sobie z nowymi przepisami (kosztami, jakie one generują). Będzie natomiast wzmacniała się pozycja dużych firm, dlatego zbudowanie odpowiedniej skali działalności w okresie dobrej koniunktury może okazać się kluczowym czynnikiem sukcesu. Już w samym 2017 r. liczba przedsiębiorstw posiadających powyżej 100 pojazdów wzrosła o 12,3%, a liczba posiadanych przez nich pojazdów o 13,7% (do 24,8 tys.). W tym samym czasie analogiczne dynamiki dla całego rynku przewozów międzynarodowych wynosiły odpowiednio 4,5% i 6,4%. Kluczowe będzie także poszukiwanie możliwości wzrostu efektywności kosztowej poprzez np. wymianę taboru na nowoczesny (niższe opłaty, mniejsze zużycie paliwa) czy wprowadzanie systemów telematycznych pozwalający kontrolować ekonomikę jazdy.

Przeciętna struktura kosztów eksploatacyjnych przewoźnika



Źródło: ACEA

Prognozy makroekonomiczne - Polska



Źródło: Bloomberg, Dep. Analiz Makroekonomicznych Santander Bank Polska

Prognozy wzrostu PKB w wybranych krajach (w %)

Kraj	2015	2016	2017	2018	2019
UE	2,4	2,0	2,7	2,0	2,0
Francja	1,0	1,1	2,3	1,6	1,6
Niemcy	1,5	1,9	2,5	1,9	1,9
Włochy	1,0	0,9	1,5	1,2	1,0
Wielka Brytania	2,3	1,9	1,7	1,4	1,5

Źródło: IMF Październik 2018

KONTAKT

Departament
Sektorów
Strategicznych
Al. Jana Pawła II 17
00-854 Warszawa

Analityk Sektorowy
Martyna Dziubak
email: Martyna.Dziubak@santander.pl

Niniejsza publikacja przygotowana przez Santander Bank Polska S.A ma charakter wyłącznie informacyjny. Informacje przedstawione w niniejszej publikacji nie mają charakteru porad inwestycyjnych ani doradztwa. Podjęto wszelkie możliwe starania w celu zapewnienia, że informacje zawarte w tej publikacji nie są nieprawdziwe i nie wprowadzają w błąd, jednakże Bank nie gwarantuje dokładności i kompletności tych informacji oraz nie ponosi odpowiedzialności za wykorzystywanie tych informacji oraz straty, które mogły w konsekwencji tego wyniknąć. Prognozy ani dane odnoszące się do przeszłości nie stanowią gwarancji przyszłych cen surowców rolnych lub wyników finansowych. W przypadku tej publikacji zastrzeżone jest prawo autorskie oraz obowiązuje ochrona praw do baz danych.

W sprawie dodatkowych informacji, dostępnych na życzenie, prosimy kontaktować się z: Santander Bank Polska S.A, Departament Sektorów Strategicznych, Al. Jana Pawła II 17, 00-854 Warszawa, Polska, telefon 22 586 85 32 (opłata wg cennika operatora)