

Sector Flash

Warszawa, marzec 2021 r.

Przewoźnicy nie do zatrzymania Transport drogowy towarów

Departament Sektorów Strategicznych

Santander Bank Polska S.A.
sektory@santander.pl



Podsumowanie

- **Rynek transportu drogowego towarów w Polsce ulega organicznej konsolidacji.** Rośnie udział największych podmiotów wśród przewoźników, w przychodach sektora oraz we flocie pojazdów ciężarowych.
- **Do 2019 r. krajowi przewoźnicy umacniali pozycję lidera przewozów międzynarodowych w UE.** Pod względem pracy przewozowej wysunęli się również na czoło UE w transporcie drogowym towarów ogółem, wyprzedzając Niemcy.
- **W 2020 r. przewozy międzynarodowe zrealizowane przez krajowych przewoźników nie uległy istotnej zmianie wobec roku 2019.** Kilometraż naliczony polskim przewoźnikom do wyliczenia myta w Niemczech był bliski poziomowi z 2019 r.
- **Sytuacja finansowa polskich przewoźników w I połowie 2020 r. była stabilna.** Przychody, płynność i zadłużenie nie uległy znacznym zmianom, za to wzrosła rentowność.
- **Najwięksi przewoźnicy w I połowie 2020 r. umocnili pozycję rynkową.** Podmioty o obrotach powyżej 100 mln PLN uzyskały wzrost przychodów r/r, wobec spadków odnotowanych przez mniejszych przewoźników.
- **Pod koniec 2020 r. nastąpił wzrost zakupów pojazdów ciężarowych przez polskich przewoźników.** W IV kwartale 2020 r. rosta r/r liczba rejestracji pojazdów ciężarowych oraz wartość leasingu samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych oraz naczep i przyczep ciężarowych.
- **Prognozujemy wzrost pracy przewozowej polskich przewoźników o 4,5-6,7% w 2021 r.** Podstawą szacunku jest zakładany wzrost PKB w Polsce i UE oraz stabilizacja wymiany handlowej w UE. Największą niepewnością pozostaje dalszy rozwój pandemii i wynikające z niego restrykcje.

Organiczna konsolidacja rozdrobnionego rynku

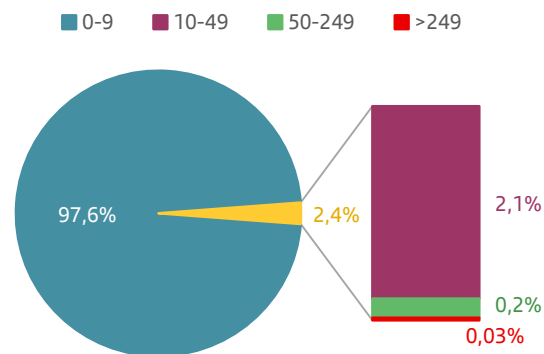
Rynek przewozów drogowych towarów charakteryzuje duża liczba podmiotów, ale jednocześnie rosnąca koncentracja.

W I połowie 2020 r. przewoźnicy o przychodach powyżej 100 mln PLN stanowili 7,5% populacji przewoźników powyżej 9 zatrudnionych, ale odpowiadali za 55% przychodów sektora. Od 2014 r. ich udział w liczebności wzrósł o 4,3 pkt. proc., a w przychodach o 21 pkt. proc. W tym samym okresie spadł udział firm małych, tj. o obrotach poniżej 8 mln PLN – z 39,6% do 26,8% w liczebności populacji oraz z 9% do 3% w obrotach.

Podobne zjawisko można obserwować wśród przewoźników z licencjami na przewozy międzynarodowe. Odsetek przedsiębiorstw posiadających co najmniej 51 pojazdów wzrósł z 1,0% w 2013 r. do 1,6% w 2020 r. Wyraźniej ich rosnącą pozycję widać w udziale w rynkowej flocie. W 2020 r. grupa ta miała aż 24,3% udziału we wszystkich zezwoleniach na pojazdy, podczas gdy w 2013 r. wyniósł on 17,7%.

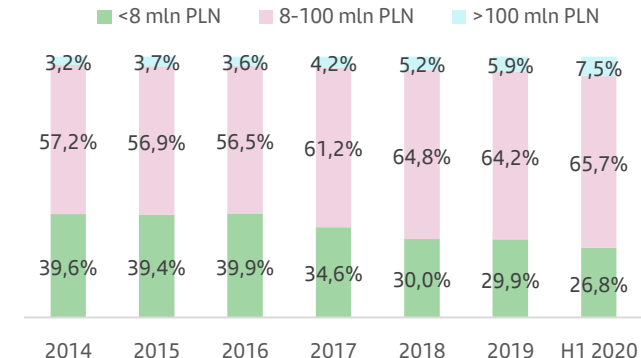
Zatem rynek ulega organicznej konsolidacji. Taką tendencję zapewne będziemy obserwować w przyszłości, ze względu choćby na większą efektywność działalności dużych podmiotów.

Struktura podmiotów z PKD 49.41 w REGON wg zatrudnienia na koniec 2020 r.



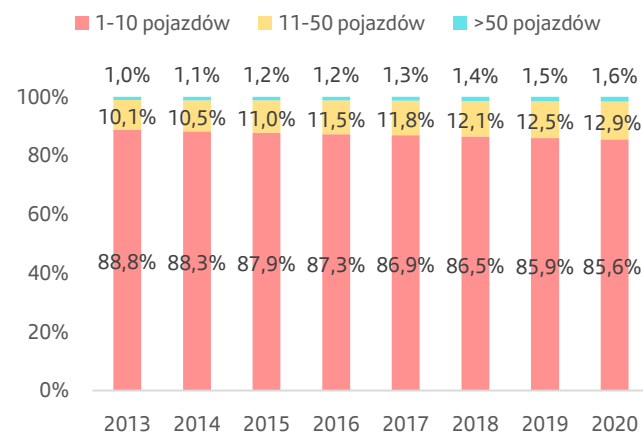
Źródło: GUS, obliczenia własne SBP

Struktura przewoźników (PKD 49.4) >9 zatrudnionych wg wartości przychodów



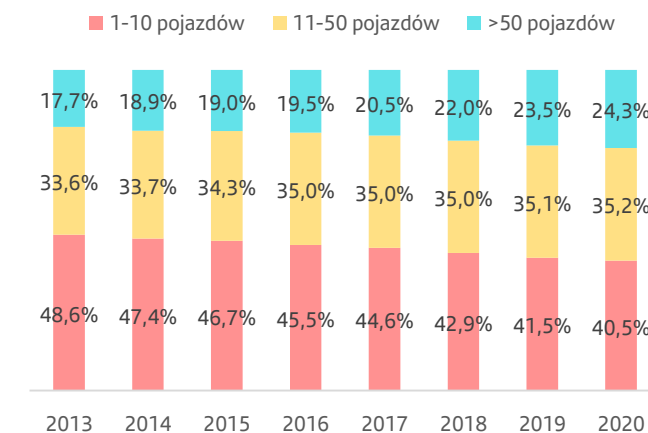
Źródło: PONT Info, obliczenia własne SBP

Struktura przewoźników z licencjami międzynarodowymi wg liczby pojazdów



Źródło: GITD, obliczenia własne SBP

Struktura liczby pojazdów u przewoźników z licencjami międzynarod. wg liczby pojazdów



Źródło: GITD, obliczenia własne SBP

Przed pandemią umacnianie przez Polskę pozycji lidera UE

Do wybuchu pandemii ilość przewozów drogowych towarów realizowanych przez krajowych przewoźników systematycznie rosła. Na długoterminowy trend wzrostowy wskazują dane od 2010 r.

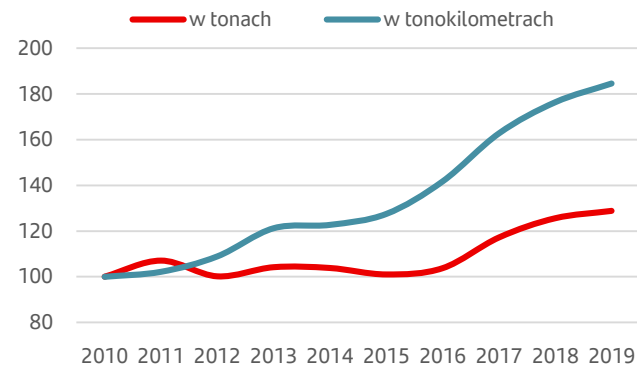
Szczególnie wysoką dynamikę widać było w pracy przewozowej. Średnie roczne tempo wzrostu między rokiem 2010 a 2019 wyniosło 7%, w porównaniu do 3% dla masy przewiezionych towarów.

Wskazuje to, że siłą napędową wzrostu był dynamiczny rozwój przewozów międzynarodowych. Ich udział w pracy przewozowej wzrósł w analizowanym okresie z 59% do 66%. Dzięki temu w 2019 r. Polska wysunęła się na czoło przewoźników w UE z udziałem w łącznym rynku równym 17,3%.

Jednocześnie Polscy przewoźnicy byli zdecydowanym liderem w przewozach międzynarodowych w UE z udziałem przekraczającym 32%, tj. prawie trzykrotnie wyższym niż druga w kolejności Hiszpania. Wspólnie z Litwą i Rumunią systematycznie odbierali rynek przewoźnikom z Europy Zachodniej, głównie z Niemiec i Holandii.

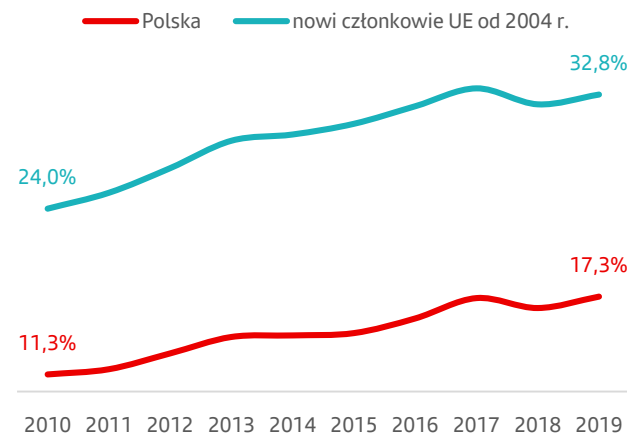
Warto zwrócić uwagę, że rośnie znaczenie całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Coraz mocniejszą pozycję w przewozach ogółem w Europie zyskiwały również inne kraje, które przystąpiły do UE od 2004 r., zwiększając swój udział z 24,0% w 2010 r. do 32,8% w 2019 r.

Indeksy przewozów towarów polskich przewoźników: masa vs praca (100=2010 r.)



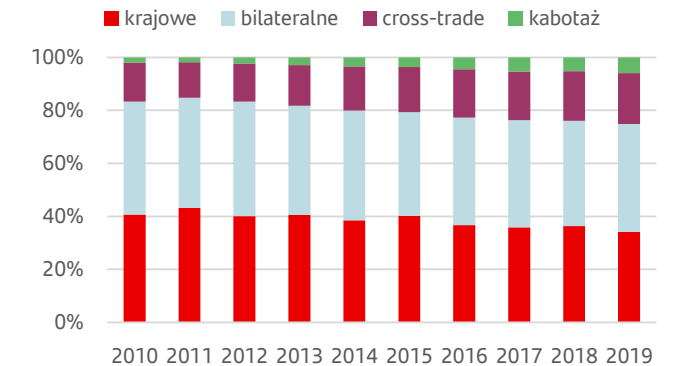
Źródło: GUS, obliczenia własne SBP

Udział nowych członków UE od 2004 r., w tym Polski, w transporcie ogółem UE (w t-km)



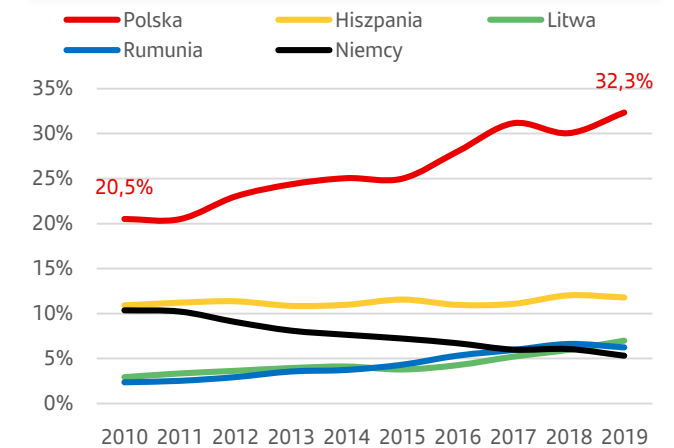
Źródło: Eurostat, obliczenia własne SBP

Struktura operacji transportowych w pracy przewozowej polskich przewoźników



Źródło: Eurostat, obliczenia własne SBP

Udział wiodących krajów w transporcie międzynarodowym UE (w t-km)



Źródło: Eurostat, obliczenia własne SBP

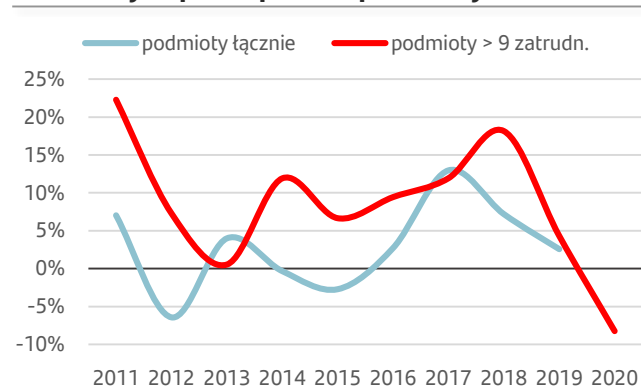
W 2020 r. stabilnie w transporcie międzynarodowym

Wg GUS w całym 2020 r. krajowi przewoźnicy (> 9 zatrudnionych) przewieźli o 8,2% mniej towarów (ilościowo w tonach) niż w 2019 r. Spadki były głębsze wiosną i latem w porównaniu do jesieni, kiedy sytuacja uległa poprawie, a straty wobec roku poprzedniego nie przekraczały 10% r/r.

Spadek dynamiki pracy przewozowej w 2020 r. mógł być jednak niższy niż tonażu. Świadczy o tym stabilna sytuacja w transporcie międzynarodowym widoczna w danych dotyczących myta naliczonego polskim przewoźnikom w Niemczech. Liczba kilometrów przejechanych po płatnych drogach przez zarejestrowane w Polsce pojazdy ciężarowe nie uległa zmianie wobec 2019 r. (+0,1%). To dobry rezultat, biorąc pod uwagę, że inni wiodący przewoźnicy, oprócz Litwy, notowali w Niemczech mniejsze przebiegi, a łączny kilometraż myta spadł o 1,3%.

Początek 2021 r. jest dosyć trudny z uwagi na kolejne fale pandemii i wynikające z nich restrykcje dotyczące przekraczania granicy wielu państw na kontynencie, ale też z uwagi na problemy na granicy z Wielką Brytanią na skutek Brexitu. W okresie styczeń-luty masa przewiezionych towarów przez polskich przewoźników była niższa o 9,2% r/r. Jednak nadal dane wskazują, że lepsza sytuacja dotyczyła transportu międzynarodowego. W omawianym czasie myta w Niemczech naliczone polskim przewoźnikom spadły tylko o 0,4% r/r, podczas gdy łączny spadek przejazdów po płatnych drogach w tym kraju wyniósł 5,0%, a dokonanych przez niemieckie podmioty zmalał o 7,2%.

Zmiana roczna masy przewozów towarów dokonanych przez polskie podmioty



Źródło: GUS, obliczenia własne SBP

Zmiana r/r ilości myta (w km) naliczonego pojazdom ciężarowym w Niemczech



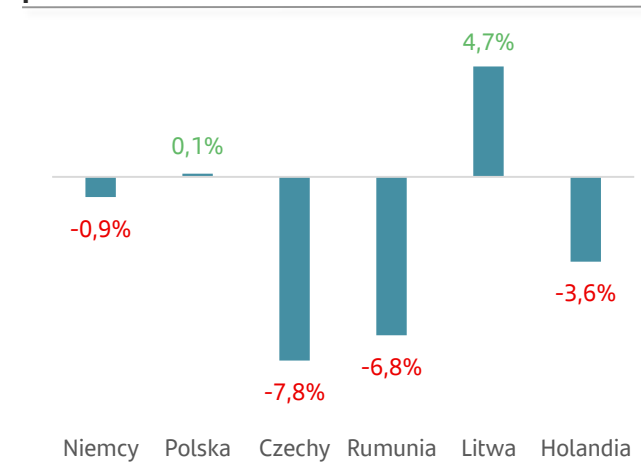
Źródło: BAG, obliczenia własne SBP

Zmiana r/r masy przewozów wykonanych przez krajowe podmioty (>9 zatrudn.) w 2020 r.



Źródło: GUS, obliczenia własne SBP

Zmiana ilości myta (w km) naliczonego wiodącym przewoźnikom w Niemczech w 2020 r.



Źródło: BAG, obliczenia własne SBP

Stabilna sytuacja finansowa przewoźników

Stabilny obraz sytuacji w ubiegłym roku wyłania się również z danych finansowych krajowych przewoźników (PKD 49.4). Przychody w I połowie 2020 roku dla podmiotów zatrudniających powyżej 9 pracowników były niższe o 1,1% r/r, a po trzech kwartałach dla podmiotów powyżej 49 zatrudnionych były zbliżone do tych z 2019 r. (+0,2%).

Średnia rentowność na poziomie wyniku na sprzedaży wzrosła o 1,2 pkt. proc. jeszcze w I półroczu 2020 r. dla podmiotów >9 zatrudnionych. Po 3 kwartałach dla podmiotów >49 zatrudnionych wzrost wyniósł 1,5 pkt. proc. (z 3,2% w I połowie 2019 r. do 4,7%). Czynnikiem sprzyjającymi poprawie rentowności były m.in. słabnący złoty i rządowe pakiety pomocowe, w tym dopłaty do wynagrodzeń.

Warto zwrócić uwagę na dosyć duże zróżnicowanie zyskowności przed pandemią w zależności od wielkości przychodów. Podmioty małe (<8 mln PLN) były wyraźnie mniej rentowne i wykazywały większą zmienność pod tym względem w porównaniu do dużych. W I połowie 2020 r. nastąpiło jednak zmniejszenie tych różnic.

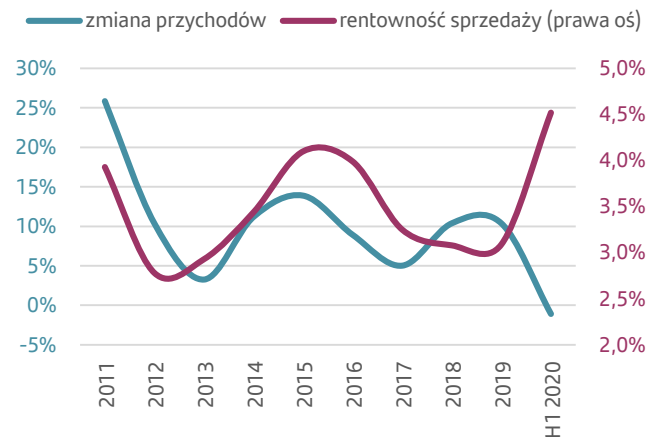
Mimo negatywnych skutków pandemii, w I połowie 2020 r. przeciętna płynność podmiotów utrzymała się na dobrym poziomie, a zadłużenie nie zmieniło się istotnie.

Wybrane wskaźniki finansowe dla transportu drogowego towarów (PKD 49.4), podmioty > 9 zatrudnionych

Wskaźnik	2017	2018	2019	H1 2019	H1 2020
Zmiana przychodów ze sprzedaży produktów i towarów	5,0%	10,4%	10,4%	9,8%	-1,1%
Rentowność sprzedaży	3,3%	3,1%	3,1%	3,3%	4,5%
Rentowność EBITDA	8,1%	8,0%	8,0%	8,1%	9,9%
ROE	14,9%	15,8%	15,5%	16,1%	20,4%
ROA	6,5%	6,6%	6,5%	6,8%	8,8%
Płynność bieżąca	1,4	1,4	1,3	1,4	1,5
Zadłużenie ogółem	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Dług/EBITDA	0,8	1,0	1,0	-	-

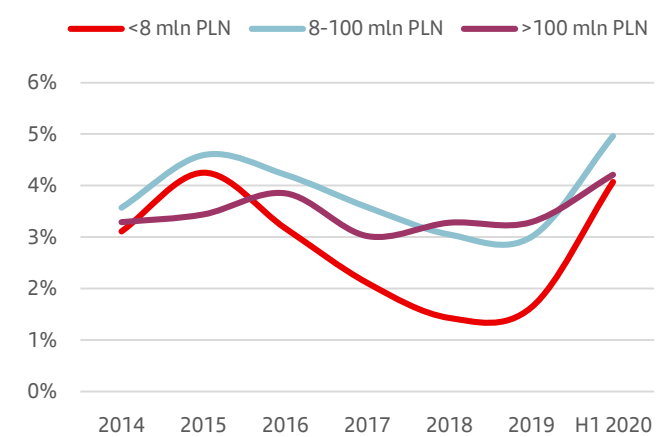
Źródło: PONT info, obliczenia własne SBP

Zmiana przychodów a rentowność sprzedaży dla przewoźników drogowych (PKD 49.4)



Źródło: PONT Info, obliczenia własne SBP

Rentowność sprzedaży przewoźników drogowych (PKD 49.4) wg wielkości przychodów



Źródło: PONT Info, obliczenia własne SBP

Duży przewoźnicy umacniają pozycję rynkową

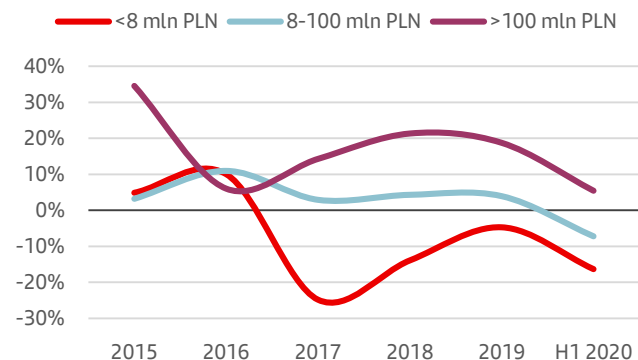
W latach 2010-2019 istotnie wyższe tempo wzrostu wolumenów przewozów (masa towarów) obserwowano u podmiotów zatrudniających >9 pracowników w stosunku do przewoźników ogółem. Pierwsze dane wskazują, że w 2020 r. kontynuowany był trend umacniania pozycji rynkowej dużych przedsiębiorstw transportowych w stosunku do mniejszych przewoźników.

W I połowie roku przychody podmiotów > 100 mln PLN wzrosły o 5,4%, podczas gdy mniejsi przewoźnicy odnotowali spadki obrotów. Dużym operatorom łatwiej pozyskiwać było zlecenia dzięki m.in. większej skali działania, silniejszej pozycji kapitałowej, bardziej efektywnej organizacji czy marce, która jest istotna w przypadku branż wymagających, jak motoryzacja czy dynamicznie rosnący e-commerce. Ponadto znaczny udział podwykonawców zapewnia im większą odporność na spadki popytu. Przy czym należy zwrócić uwagę, że ich szybszy wzrost to po części efekt migracji do tej grupy największych przewoźników spośród tych mniejszych.

Ponadto więksi przewoźnicy nie tylko uzyskiwali wyższą rentowność, ale większy ich odsetek w ogóle notował zyski netto. W I połowie 2020 r. 82% podmiotów o przychodach powyżej 100 mln było rentownych, wobec 71% o obrotach poniżej 8 mln PLN.

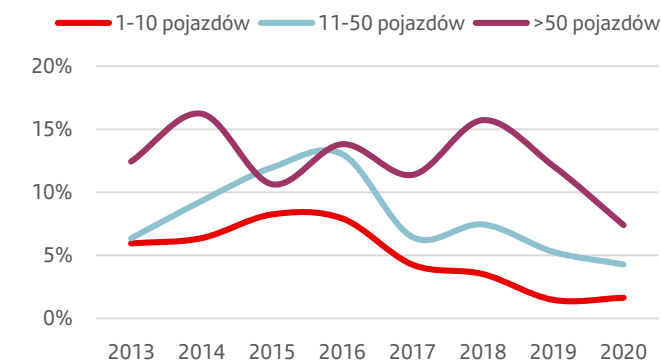
Relatywnie szybciej rosta też liczebność floty z licencjami międzynarodowymi u podmiotów posiadających co najmniej 50 takich pojazdów – w 2020 r. wzrosła o 7,4%, gdy pozostali przewoźnicy zwiększyli flotę o mniej niż 5%.

Zmiana przychodów polskich przewoźników (PKD 49.4) >9 zatrudn. wg grup przychodów



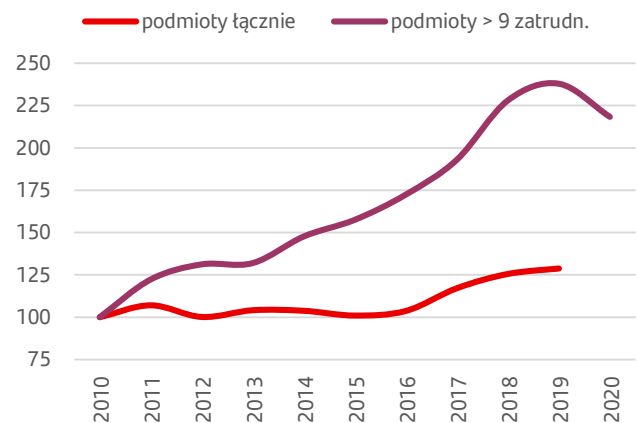
Źródło: PONT Info, obliczenia własne SBP

Zmiana liczby pojazdów podmiotów z licencjami międzynarodowymi wg liczby pojazdów



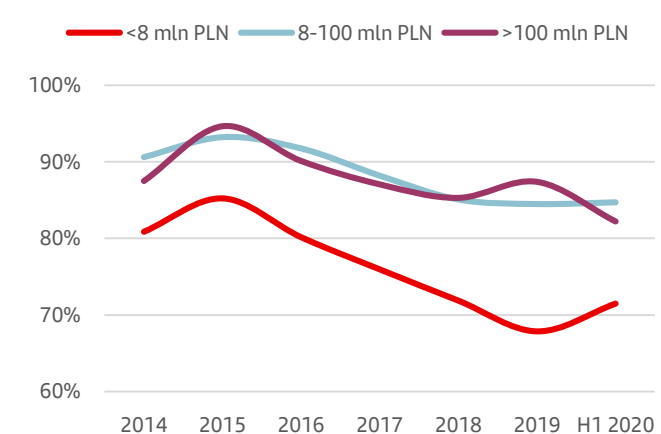
Źródło: GITD, obliczenia własne SBP

Indeks przewozów drogowych towarów wg masy dla polskich podmiotów (100=2010 r.)



Źródło: GUS, obliczenia własne SBP

Udział rentownych* podmiotów wśród krajowych przewoźników >9 zatrudn. wg grup przychodów



Źródło: PONT Info, obliczenia własne SBP
* Na poziomie rentowności netto

Ożywienie popytu na nowe pojazdy

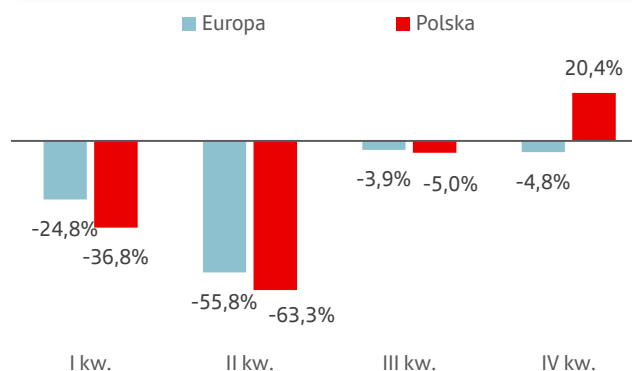
Pandemia pogłębiła spadki inwestycji we flotę, które rozpoczęły się jeszcze w II połowie 2019 r. Jednym z powodów spadającej wtedy liczby rejestracji pojazdów były obawy dotyczące kształtu Pakietu Mobilności. Szczególnie duża niepewność była w krajach Europy Środkowo-Wschodniej (m.in. Polska, Rumunia, Litwa), u których znaczną część przewozów stanowią kierunki międzynarodowe.

Krajowi przewoźnicy mocno ograniczyli nabywanie pojazdów ciężarowych w II kw. ubiegłego roku. W III kw. spadki liczby rejestracji były mniejsze, by pod koniec 2020 r. choć częściowo nadrobić nabywanie pojazdów (wzrost o 20,4% r/r w IV kw.). W okresie styczeń-luty 2021 r. dynamika nadal rosta (+33% r/r). Cała Europa Środkowo-Wschodnia w II połowie zeszłego roku uzyskiwała wyższą dynamikę pod tym względem wobec Europy Zachodniej.

Sytuację potwierdzają dane o leasingu pojazdów w Polsce. Najszybciej odbiło nabywanie ciągników siodłowych. Dynamika wartości leasingu ciągników była na plusie już w III kwartale, a w IV wyniosła 29% r/r.

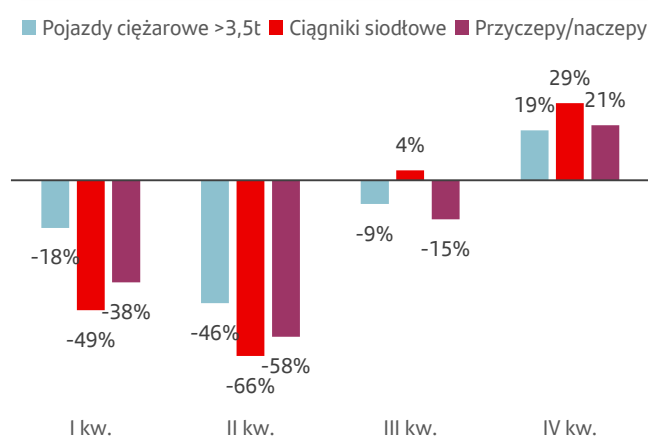
W I połowie 2020 r. inwestycje przewoźników powyżej 9 zatrudnionych w środki trwałe, obejmujące również pojazdy, spadły o 47% r/r. Wynika z tego, że wstrzymano lub ograniczono również wiele inwestycji innych niż w tabor, głównie w rozbudowę baz transportowych. Warto podkreślić jednak wysoką wartość nakładów z I połowy 2019 r. Na tle lat 2017-2018 spadek inwestycji nie był już tak gwałtowny.

Liczba rejestracji nowych pojazdów ciężarowych* w Europie i Polsce w 2020 r.



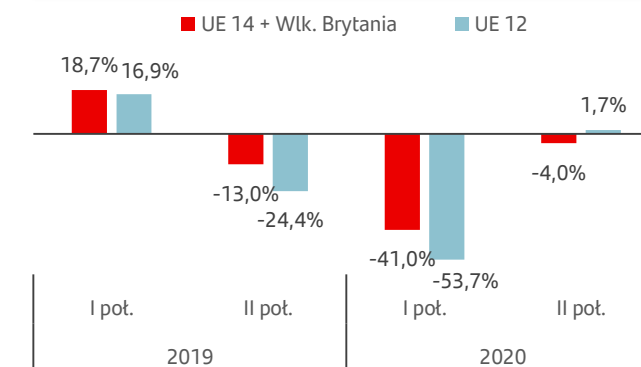
Źródło: ACEA, obliczenia własne SBP
* Powyżej 3,5t

Zmiana wartości finansowania leasingiem pojazdów ciężarowych w Polsce w 2020 r.



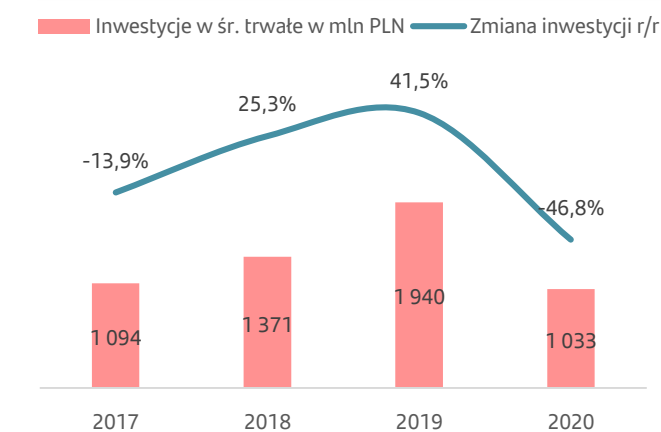
Źródło: ZPL, obliczenia własne SBP

Liczba rejestracji nowych pojazdów ciężarowych* w Europie zachodniej i wschodniej



Źródło: ACEA, obliczenia własne SBP
* Powyżej 3,5t

Inwestycje polskich przewoźników w środki trwałe w pierwszych półroczach lat 2017-2020



Źródło: PONT info, obliczenia własne SBP

Zakładany wzrost rynku, ale nadal duże obawy o przyszłość

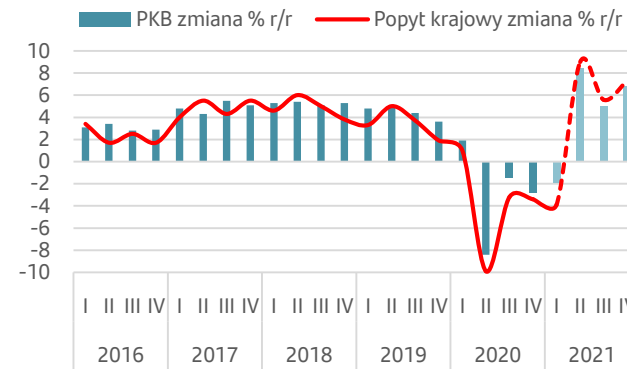
Transport drogowy towarów realizowany przez polskich przewoźników zależy ogólnie od sytuacji gospodarczej w całej Europie. Komisja Europejska prognozuje wzrost PKB w UE o 3,7% w 2021 r. oraz o 3,9% w 2022 r. Z kolei wg ekonomistów Santander Bank Polska PKB Polski wzrośnie w 2021 r. o 4,6%. Przy tych szacunkach przewidujemy, że praca przewoźników krajowych przewoźników wzrośnie w 2021 r. o 4,5-6,7%. Realizacja tych założeń będzie w dużym stopniu zależała od dalszego przebiegu pandemii i jej skutków.

Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w transporcie lądowym od wiosny ulega poprawie, jednak nadal jest poniżej poziomów z 2019 r. Wciąż wielu przewoźników wskazuje na dużą niepewność ogólnej sytuacji gospodarczej.

Krótkoterminowo nadal można się spodziewać problemów na granicy z Wielką Brytanią, ale również na kontynencie - z uwagi na restrykcje wprowadzane przez poszczególne kraje.

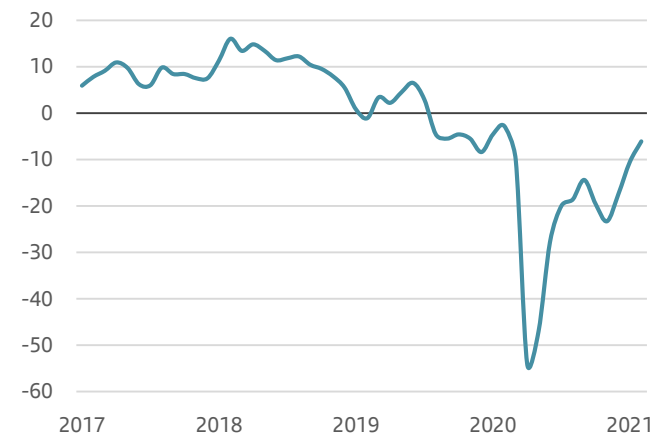
Czynnikami wspierającymi krajowy transport drogowy towarów będą z pewnością mocny krajowy eksport, skracanie łańcuchów dostaw i lokowanie ich w regionie, dynamiczny wzrost e-commerce, w tym sprzedaż do krajów ościennych z centrów logistycznych umiejscawianych w Polsce.

PKB i popyt krajowy w Polsce – prognoza kwartalna Santander Bank Polska na 2021 r.



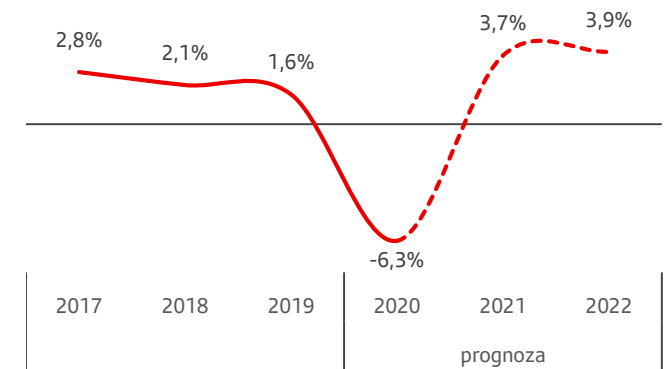
Źródło: GUS, prognoza SBP

Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury dla transportu lądowego (PKD 49) w Polsce



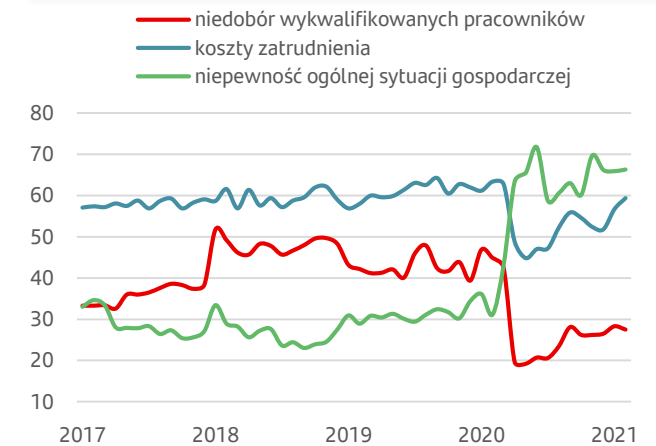
Źródło: GUS

PKB w UE – prognoza Komisji Europejskiej na lata 2021-2022



Źródło: Komisja Europejska

Barierzy prowadzenia działalności gospodarczej dla transportu lądowego (PKD 49) - % wskazań



Źródło: GUS

Czy poprawa rentowności będzie trwała?

Choć w I połowie 2020 r. obserwowaliśmy wzrost rentowności, to nasuwa się pytanie o jej trwałość. Z ankiet GUS wynika, że jedną z głównych obaw przedsiębiorców są rosnące koszty wynagrodzeń. Po korekcie wynikającej z wiosennego spadku popytu, w II połowie 2020 r. wynagrodzenia w transporcie lądowym wróciły na ścieżkę długookresowego wzrostu. Biorąc pod uwagę utrzymujący się niedobór kierowców, który w samej Polsce szacowany jest na ok. 200 tys.*, możliwy jest ich dalszy wzrost w 2021 r.

Kolejnym czynnikiem wpływającym na wyższe koszty są rosnące opłaty drogowe w Europie. W 2020 r. nastąpił wzrost opłat drogowych na Węgrzech, w Austrii, Belgii. Ceny winiet podrożały w Danii, Szwecji, Holandii i Luksemburgu. Na 2021 r. zapowiadane były podwyżki w Czechach i Rosji. Rozważane jest również wprowadzenie opłat drogowych na Ukrainie.

Co więcej, wzrost kosztów mogą powodować niektóre regulacje Pakietu Mobilności. Pierwsze mające istotny wpływ na koszty weszły w życie już w sierpniu 2020 r., tj. obowiązek odpoczynku kierowcy poza kabiną oraz powrotu do kraju raz na 4 tygodnie. Kolejne zaczną obowiązywać od 2022 r., m.in. przepisy o kierowcach delegowanych w cross-trade i kabotażu, wg których diety i ryczałty będące podstawą modelu wynagradzania kierowcy w Polsce, nie będą się wliczały do kalkulacji należnych kierowcom wynagrodzeń.

Jednak przy scenariuszu rosnącego popytu, część kosztów będzie przerzucana na odbiorców skutkując wzrostem cen frachtów. Przyczyniać się do tego będą także prognozowane ceny ropy naftowej (BRENT). Wg IMF w 2021 r. wzrosną one o 21,2%, przy czym w 2022 r. spodziewany jest już niewielki spadek o 2,4%.

W otoczeniu rosnącej presji na koszty koniecznie będzie poszukiwanie obszarów do optymalizacji bądź budowania wartości dodanej. Warto wspomnieć, że do 2023 r. w Niemczech obowiązuje zwolnienie z myta dla pojazdów zasilanych CNG/LNG, choć nadal barierą rozwoju tych napędów stanowią obok infrastruktury, wysokie ceny pojazdów. Ponadto, ulgę tę kwestionuje Komisja Europejska, jednak trudno oszacować, na ile prawdopodobne jest wycofanie przez Niemcy tej regulacji.

W 2021 r. w dalszym ciągu na korzyść niższych obciążeń finansowych będą wpływać niskie stopy procentowe. Co więcej, niektórym przewoźnikom sprzyjać będzie niski kurs EUR/PLN, choć jego wpływ zależy głównie od udziału przewozów międzynarodowych w przychodach i waluty ich rozliczania. Ekonomiści Santander Bank Polska przewidują, że w 2021 r. wyniesie on średnio 4,41 (4,44 w 2020 r.)

Ceny ropy BRENT w USD/bbl



Źródło: stooq.pl, obliczenia własne SBP

Indeks wynagrodzeń dla transportu lądowego (PKD 49.4) w Polsce (100 = styczeń 2017 r.)



Źródło: GUS, obliczenia własne SBP

Porozmawiajmy o współpracy

Departament Sektorów Strategicznych, informacje branżowe o sektorze transportu:
<https://www.santander.pl/korporacje/rozwiwania-sektorowe/transport-i-logistyka>

Martyna Dziubak

dyrektor ds. sektora transportu i logistyki

M: +48 727 570 319

E: martyna.dziubak@santander.pl



Radostaw Pelc

analityk ds. sektora transportu i logistyki

M: +48 887 845 708

E: radoslaw.pelc@santander.pl



Opracowanie oparte na informacjach dostępnych do 26.03.2021 r.

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 22 534 1754 (koszt wg cennika operatora), e-mail: sektory@santander.pl, www.santander.pl

Thank You.

Our purpose is to help people
and business prosper.

Our culture is based on believing
that everything we do should be:

Simple Personal Fair

