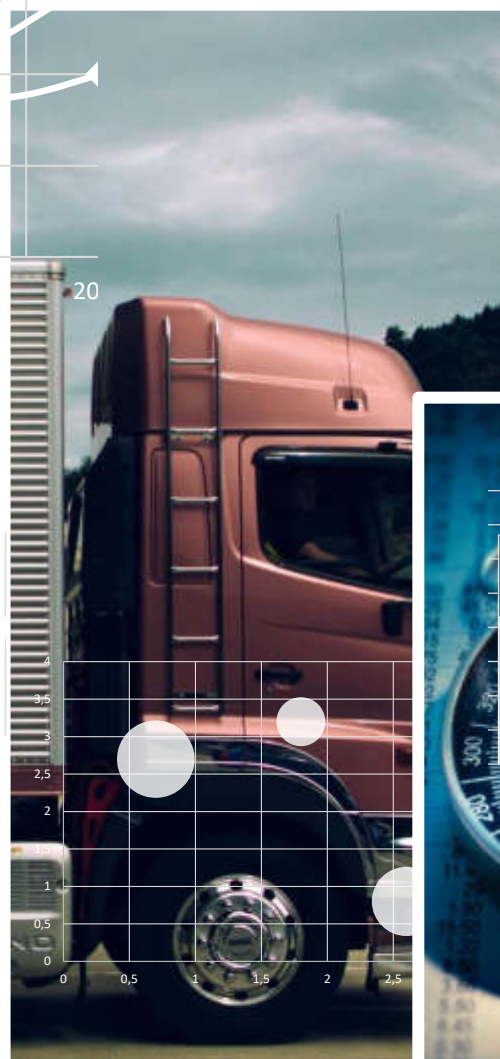


## Transport i logistyka

Pomiędzy pandemią a zieloną transformacją. Ocena kondycji i wyzwań sektora TSL.



# SPIS TREŚCI

▶ <u>Podsumowanie</u>	2
<u>Branża TSL w dobie pandemii COVID-19</u>	9
<u>Rozwój sytuacji w 2022 r. i perspektywy na 2023 r.</u>	19
<u>Sytuacja w głównych segmentach</u>	32
<u>Transport drogowy</u>	32
<u>Transport kolejowy</u>	42
<u>Transport lotniczy i morski</u>	52
<u>Działalność magazynowa i wspomagająca</u>	62
<u>Wyzwania „zielonego transportu”</u>	70

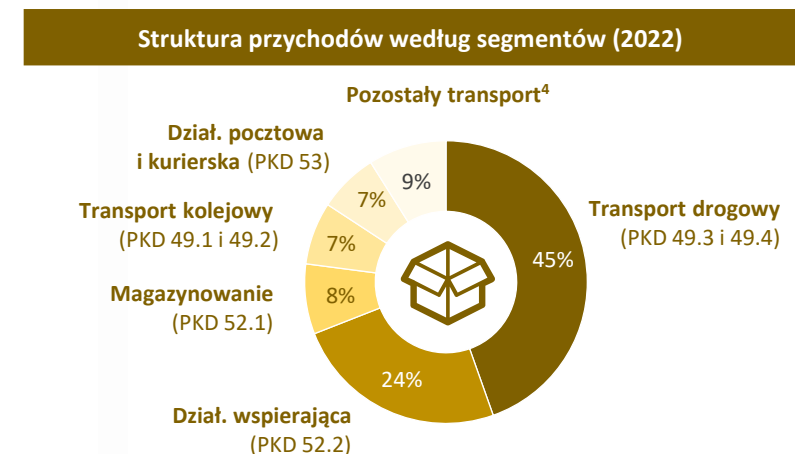
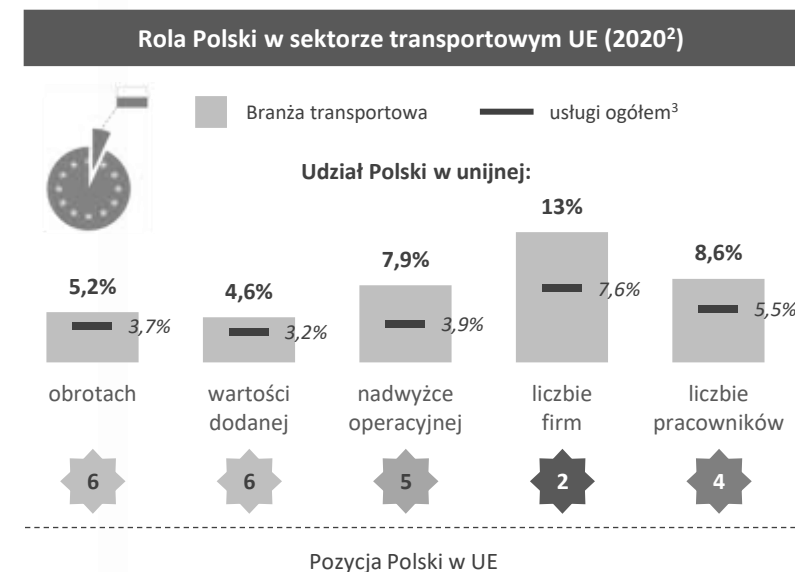
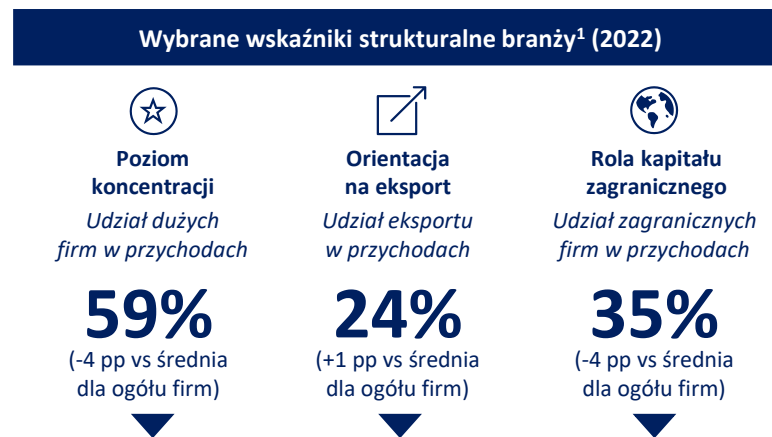


Autor raportu:  
Paweł Kowalski



## Pomimo zawirowań w otoczeniu i piętrzących się wyzwań, branża TSL niezmiennie pozostaje wyróżniającą się gałęzią polskiej gospodarki i ważnym ogniwem unijnego sektora transportowo-logistycznego.

- Polska branża transportowo-logistyczna** pomimo zawirowań i wyzwań piętrzących się w bardzo zmiennym ostatnimi laty otoczeniu, **utrzymuje ważną rolę w krajowej gospodarce**. W latach 2021-22 odpowiadała ona za **około 7% wytworzonej w naszym kraju wartości dodanej brutto**, a uwzględniając tylko przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 pracowników (tzn. pomijając bardzo liczne w branży – zwłaszcza w transporcie drogowym - podmioty mikro i samozatrudnionych) **generowała około 4,5% przychodów i tworzyła miejsca pracy dla 9% zatrudnionych w całym polskim sektorze przedsiębiorstw**. **Jeszcze większa była jej rola w inwestycjach firm (13,5% w 2022 r.)**, co wiązało się przede wszystkim z szeregiem dużych projektów infrastrukturalnych (porty morskie i lotnicze, linie kolejowe, działalność magazynowa).
- W 2020 r. nasz kraj odpowiadał za około 5% całkowitych obrotów i wartości dodanej unijnej branży TSL**. Jeszcze wyższe (i to wyraźnie) udziały branża utrzymała pod względem liczby podmiotów i pracowników (co skądinąd świadczy o jej wciąż silnym rozdrobnieniu i wysokiej na tle UE-27 i innych gałęzi polskiej gospodarki pracochłonności).
- Wiodącą rolę w branży (blisko połowa przychodów) od lat odgrywa transport drogowy** (zwłaszcza towarowy). Pozostała część rozkłada się względnie równomiernie pomiędzy pozostałe gałęzie transportu, różne rodzaje działalności wspomagającej (zarządzanie infrastrukturą, spedycja, dział. agencyjna itp.) oraz działalność magazynową.



1) Dane dla firm składających sprawozdania F-01, zatrudniających co najmniej 10 pracowników    2) Na bazie statystyk SBS Eurostatu. Statystyki te są publikowane z dużym opóźnieniem, stąd odwołanie do 2020 r., nie obniża to jednak znacząco wartości informacyjnej, ponieważ w tym miejscu nie chodzi o ukazanie bieżących trendów, lecz udziału Polski w unijnym sektorze TSL (który to udział nie jest na tyle dynamiczny, aby dwuletnie opóźnienie zaburzało wydzwięk danych). Ta sama uwaga odnosi się do kilku kolejnych slajdów, na których ukazujemy wybrane statystyki strukturalne bazujące na danych z 2020 r. 3) Dotyczy usług biznesowych – z wyłączeniem edukacji, opieki zdrowotnej, administracji i bezpieczeństwa publicznego, działalności kulturalnej i rozrywkowej oraz usług finansowych    4) Transport lotniczy, wodny i rurociągowy  
 Źródło: Eurostat, GUS, Pont Info, Analizy Pekao



## Kluczowe spostrzeżenia



### Bieżące trendy

- Rok 2022 przyniósł wyraźny wzrost zagregowanych zysków branży TSL (rozumianej jako sekcja H PKD – „Transport i gospodarka magazynowa”), który w przypadku przedsiębiorstw zatrudniających 10 i więcej osób wyniósł blisko 22% r/r.
- Spektakularne wzrosty pracy przewozowej odnotował zwłaszcza transport pasażerski, w końcu uwolniony od obciążenia pandemicznych restrykcji. Ruch w portach lotniczych zwiększył się ponad dwukrotnie (choć pozostał o 16% niższy niż w 2019 r.), zaś liczba pasażerów w transporcie kolejowym wzrosła o 40%, przebijając nieznacznie poziom z 2019 r.
- Słabsze wyniki przewozowe zgłaszał transport towarowy, przede wszystkim drogowy, na którym odbijały się skutki ochłodzenia koniunktury i ograniczenia podażowe (niedobory kierowców). W lepszej sytuacji były kolejowe przewozy towarów, wsparte przez wzrost transportu ładunków masowych (zwłaszcza węgla). Podobne czynniki (wzrost importu węgla, zmiana kierunku dostaw innych surowców energetycznych sprowadzanych wcześniej z Rosji) przełożyły się na silne ożywienie przeładunków w portach morskich (wzrost masy ładunków o 18% r/r).
- Jednocześnie jednak nie brakowało wyzwań, wśród których na pierwsze miejsce wybijał się bezprecedensowy wzrost kosztów działalności: w grupie firm 10 i więcej zatrudnionych koszty ogółem zwiększyły się o 22% (po wzroście o 18% rok wcześniej). Nie wszystkie przedsiębiorstwa transportowe poradziły sobie z tą presją – według danych Coface, liczba niewypłacalności ogłoszonych w branży wzrosła ponad dwukrotnie w porównaniu z 2021 r.
- Najbliższe kwartały, ze względu na spowolnienie gospodarcze (prognoza PKB na 2023 r. dla Polski +1,0%, dla strefy euro +1,1%), mogą przynieść osłabienie po stronie przychodowej, zwłaszcza w transporcie towarowym. Teoretycznie powinno to wywierać silniejszą presję na marże. Z drugiej strony, wydaje się, że niektóre czynniki po stronie kosztowej (m.in. paliwa i energia, których ceny rynkowe – choć wciąż wysokie – są obecnie wyraźnie niższe niż w szczytowym okresie ubiegłego roku) mogą mieć jednak oddziaływanie łagodzące.



### Motory wzrostu w przyszłości

- ✓ Solidny w średnim okresie wzrost gospodarczy – pomijając tegoroczne zawirowania, spodziewamy się tempa wzrostu PKB w obecnej dekadzie średnio 3-4% rocznie.
- ✓ Rozwój obrotów handlowych – według MFW, po powrocie światowej gospodarki na ścieżkę wzrostu wolumeny eksportu i importu powinny zwiększać się o 4-5% rocznie.
- ✓ Wzrost dochodów i zamożności społeczeństwa – prognozy MFW zakładają, że do 2028 r. PKB per capita naszego kraju wzrośnie o około połowę (wsparcie dla konsumpcji, lecz również wzrost skłonności do podróżowania, zwłaszcza za granicę).
- ✓ Rosnąca rola regionalnego hubu logistycznego (w tym pod kątem zaopatrzenia Ukrainy i odbioru części jej eksportu), bazująca na postępującym rozwoju infrastruktury (4,3 tys. km dróg szybkiego ruchu do zbudowania do 2030 r., CPK i związane z nim inwestycje kolejowe, program rozwoju portów morskich)
- ✓ Wciąż niskie nasycenie w wielu obszarach (np. w pasażerskim transporcie lotniczym – o blisko połowę mniejsze niż średnio w UE-27).
- ✓ Rozwój e-commerce i związanych z nim specyficznych rozwiązań logistycznych.



### Główne wyzwania

- Bariery kosztowe i operacyjne – narastające niedobory pracowników (zwłaszcza w transporcie drogowym – w 2021 r. w całej UE ponad 400 tys. wakatów w branży), wzrost kosztów i utrudnień wywołany regulacjami (Pakiet Mobilności, polityka klimatyczna UE).
- Aktywizacja kolei pasażerskich (praca przewozowa per capita na poziomie 70% średniej unijnej, wskaźnik wykorzystania w Niemczech ponad trzykrotnie wyższy niż w Polsce) i towarowych przewozów intermodalnych (udział w łącznych przewozach o połowę niższy niż w Niemczech).
- Duże potrzeby w zakresie inwestycji infrastrukturalnych we wszystkich gałęziach, wymagające stabilnego finansowania oraz konsekwentnej polityki państwa.
- „Zielony transport” – do 2030 r. liczba ciężarówek z alternatywnymi napędami w UE może wynieść od 300 do 450 tys., a ich udział w nowej sprzedaży – sięgnąć 40-45%. Wymagać to będzie rozbudowy infrastruktury do ich ładowania – same tylko publiczne stacje szybkiego ładowania mają zostać rozlokowane co 60 km bazowej i co 100 km uzupełniającej sieci TEN-T.



## Branża w latach 2022-23: Rok 2022 to mocne odbicie przewozów pasażerskich i rekordowe wyniki finansowe całej branży TSL, choć z rosnącą presją kosztową na marże w 2H22. Presja ta może utrzymać się również w 2023 r.



Trendy  
2022



Transport  
pasażerski

Transport pasażerski odnotował w 2022 r. gwałtowne odbicie przewozów, po definitywnym zniesieniu restrykcji sanitarnych i ograniczeń mobilności. Najbardziej spektakularny wzrost miał miejsce w **transporcie kolejowym**, który obsłużył rekordową liczbę pasażerów (ponad 342 mln) i zanotował wzrost pracy przewozowej o 50% r/r (a także o 8% vs 2019 r.). Dodatkowym korzystnym czynnikiem był tutaj silny wzrost cen paliw do pojazdów samochodowych, co – przy ograniczonej skali podwyżek cen biletów – poprawiło konkurencyjność kolei względem transportu drogowego. Z kolei liczba pasażerów w **polskich portach lotniczych wzrosła dwukrotnie r/r, choć pozostała jeszcze o 16% niższa niż przed wybuchem pandemii**. Czynnikiem spowalniającym odbudowę ruchu lotniczego był silny wzrost cen biletów lotniczych (choć w Polsce powrót do przedpandemicznych poziomów i tak przebiegał względnie szybko na tle UE-27). Mniej spektakularny wzrost liczby pasażerów (według wstępnych, częściowych danych GUS – o około 25% r/r) wykazał zaś **transport drogowy**.

Silnym wzrostem pracy przewozowej towarzyszyła wyraźna poprawa r/r wyników finansowych. W szczególności **transport lotniczy** po dwóch kolejnych latach strat, odnotował wreszcie ponad 800 mln złotych zysku netto. Trzeba jednak podkreślić, że – zwłaszcza w 2H22 – coraz silniej odczuwalna była rosnąca presja kosztowa. Mocno odczuł ją m.in. **transport kolejowy**, który pomimo rekordowej liczby pasażerów, w samym drugim półroczu wykazał stratę netto w wysokości 30 mln PLN (vs zysk 109 mln PLN z 1. połowy roku), do czego przyczyniła się relatywnie sztywna polityka cenowa przewoźników (przy rosnących kosztach energii).

W polskim **drogowym transporcie towarowym** masa ładunków przewiezionych w 2022 r. według wstępnych, częściowych danych GUS wzrosła o 1%, po bardziej solidnym wzroście o 6% w 2021 r. Słabszy niż przed rokiem wynik koresponduje z pogłębiającym się spowolnieniem gospodarczym w Polsce i UE-27, choć nie bez znaczenia mogły być tutaj również ograniczenia podaży, związane m.in. z niedoborami kierowców (problem strukturalny branży). Osłabienie dynamiki przewozów nie przeszkodziło jednak wywindować wynik finansowy o kolejnych 27%, po i tak imponującym wzroście o 18% w 2021 r. Mocne wyniki wykazane pomimo silnej presji kosztowej (wzrost cen paliw i płac, wejście w życie kolejnych punktów Pakietu Mobilności) świadczą o tym, że branża jako całość skutecznie dostosowała ceny usług do wzrostu kosztów działalności, w czym pomagały jej wspomniane ograniczenia podaży.

W **kolejowym transporcie towarowym** rok 2022 przyniósł z kolei wzrost pracy przewozowej o 12%, wygenerowany niemal w całości przez ładunki masowe, zwłaszcza węgiel, kruszywa, produkty rafinacji ropy naftowej i zboża. Wiązało się to w dużej mierze z sytuacją w energetyce po wybuchu wojny w Ukrainie (wzrost popytu na węgiel, zmiana kierunku dostaw surowców energetycznych) oraz z obsługą ładunków przywożonych z tego kraju (przekierowanie części morskiego eksportu Ukrainy) i wywożonych do niego (wsparcie krajów zachodnich). Ładunki masowe były również źródłem rekordowych przeladunków towarów w **polskich portach morskich, które zwiększyły się o 18% r/r. Kolejowy transport towarowy, porty morskie oraz przeladunki towarów** wyróżniały się przy tym na tle całej branży TSL nie tylko mocnym wzrostem wyników finansowych w całym 2022 r., lecz również ich wysoką odpornością na wzrost kosztów działalności w samym 2H22.

Zakładamy, że w kolejnych kwartałach 2023 r. odczuwalny może być negatywny wpływ słabszej koniunktury gospodarczej na popyt i stronę przychodową branży TSL. Prognozujemy spowolnienie tempa wzrostu PKB w Polsce do 1,0% (z 5,1% rok wcześniej), przy spadku realnego spożycia prywatnego o 0,7%, co będzie obijać się na przewozach towarów. Z kolei Komisja Europejska przewiduje spowolnienie dynamiki PKB strefy euro do 1,1% z 3,5% w 2022 r. (wpływ na polski eksport oraz ogólne przewozy wewnątrzunijne, gdzie polscy przewoźnicy odgrywają wiodącą rolę w rynku kabotażu i cross-trade). Zapewne w mniejszym stopniu wpływ dekonunktury na popyt odczuje transport pasażerski, gdzie wzrost kosztów życia społeczeństwa powinien być neutralizowany przez stabilizującą naturę znacznej części podróży (np. niezbędne dojazdy do pracy czy wyczekiwany przez cały rok urlop).

Z kolei po stronie kosztów oczekujemy przede wszystkim silnej presji płacowej (nasza prognoza dynamiki płac w sektorze przedsiębiorstw na 2023 r. to +11% średniorocznie) oraz utrzymania się wysokich kosztów finansowania (pierwszych obniżek stóp procentowych NBP oczekujemy dopiero pod koniec roku). Za to ceny paliw i energii, windujące koszty w 2022 r., powinny być średniorocznie niższe niż rok temu (korekta po uspokojeniu obaw o kryzys energetyczny w Europie), choć oczywiście trzeba pamiętać że patrząc historycznie pozostają one na bardzo wysokich poziomach. Niższe r/r ceny paliw i energii powinny częściowo łagodzić skutki osłabienia po stronie przychodowej. Mimo to, utrzymanie wysokich marż i wyników z ostatnich dwóch lat może być wyzwaniem, zwłaszcza w segmentach towarowych. Trzeba jednak podkreślić, że według przyjętego przez nas scenariusza makro pogorszenie warunków działalności powinno być przejściowe – spodziewamy się, że już w 2024 r. tempo wzrostu polskiej gospodarki przyspieszy do 3%, a poprawa koniunktury w przyszłym roku oczekiwana jest w całej UE-27 i w strefie euro.



Transport  
towarowy

24

Krótki  
horyzont



Transport  
ogółem



# Ocena perspektyw średnioterminowych (1/3): Transport drogowy ma wciąż dobre perspektywy rozwoju, choć w niektórych obszarach ograniczać je będzie Pakiet Mobilności. W transporcie kolejowym potencjał nadal blokują niedostatki infrastruktury.



## Ocena perspektyw

## Szanse i wyzwania, możliwe kierunki działań

### Transport drogowy

- ✓ **Korzystne perspektywy dla dalszego wzrostu towarowych przewozów krajowych** (korelacja z dynamiką PKB, stopniem rozwoju gospodarki i poziomem zamożności i konsumpcji społeczeństwa; zakładana wysoka aktywność budownictwa inżynierskiego i kubaturowego – wysoki popyt na przewozy kruszyw i materiałów budowlanych) **oraz eksportowo-importowych** (optymistyczne prognozy dla wzrostu wymiany handlowej).
- ✗ **Niepewność odnośnie przewozów cross-trade i kabotażowych** (25% łącznej pracy przewozowej) w związku z wchodzeniem w życie kolejnych punktów Pakietu Mobilności – **prawdopodobne znaczne spowolnienie tempa wzrostu w porównaniu z poprzednią dekadą**.
- ✗ **Raczej słabe perspektywy dla transportu pasażerskiego** – brak uwzględnienia w priorytetach polityki transportowej państwa od lat skutkuje regresem przewozów z wyjątkiem najbardziej popularnych tras komercyjnych i trudno zakładać znaczącą poprawę atrakcyjności i wyników gałęzi w kolejnych latach.

- ✓ **Rozwój infrastruktury drogowej** – gotowe 4,9 tys. km dróg szybkiego ruchu, zrealizowane 87% bazowej sieci TEN-T, 4,3 tys. km dróg do zbudowania do 2030 r. w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych.
- ✗ **Narastający problem niedoborów kierowców** – zachęty dla młodych osób, aktywizacja kobiet, w długim okresie autonomiczne pojazdy (to ostatnie - ryzyko utraty przewag międzynarodowych związanych z niższymi płacami).
- ✗ **Polityka klimatyczna UE** – konieczność modernizacji floty i przyspieszenia inwestycji w prywatną i publiczną infrastrukturę do ich ładowania w celu sprostania ambitnym celom unijnym.
- ✗ **Ogólny wzrost presji kosztowej** (płace, paliwa, opłaty) – ewolucja biznesu (kompleksowe usługi logistyczne), konsolidacja

### Transport kolejowy

- **Niski na tle UE-27 wskaźnik wykorzystania kolei pasażerskich** (w 2021 r. statystyczni 6 przejazdów na 1 mieszkańca kraju w roku, vs 21 Niemczech) **sugeruje znaczny potencjał rozwojowy**, jednak warunkiem jego wykorzystania od lat pozostają zdecydowane **działania w zakresie polityki transportowej i infrastrukturalnej, pozwalające na poprawę jakości usług**. Dużą szansą dla segmentu wydają się inwestycje przewidziane w ramach projektu CPK, jednak na ich efekty – zakładając niezakłóconą i zgodną z harmonogramem realizację – przyjdzie czekać wiele lat.
- **Znaczny potencjał rozwoju transportu towarowego w oparciu o przewozy intermodalne** – w porównaniu z Niemcami udział przewozów kontenerowych w całej pracy przewozowej o połowę niższy, a praca w tych przewozach przeliczona na 1 tys. mieszkańców niższa o 30%. **Wsparciem powinna być polityka klimatyczna UE-27** (ambitne założenia odnośnie wzrostu towarowych przewozów kolejowych i ich roli w systemie transportowym do 2050 r.). Podobni jak w przypadku transportu pasażerskiego, **koniecznością są jednak zdecydowane działania podnoszące jakość przewozów** (prędkości, infrastruktura towarzysząca) i **poprawiające konkurencyjność vs transport drogowy**.

- ✓ **Szansa na wykorzystanie potencjału CPK** (linie wysokich prędkości łączące wszystkie regiony kraju, w tym 2 tys. km planowanych nowych linii).
- ✓ **Kierunek polityki klimatycznej UE-27** – podwojenie unijnego ruchu kolei wysokich prędkości do 2030 r., a kolejowego ruchu towarowego do 2050 r., założone w Strategii na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności.
- ✗ **Bariery infrastrukturalne** (niskie prędkości przejazdów, ograniczona dostępność usług) – dalsze inwestycje i zmiana ich charakteru z punktowych na kompleksowe.
- ✗ **Niska konkurencyjność vs transport drogowy** – zmiana polityki państwa (większe dopłaty dla kolei lub zwiększenie opłat za dostęp do infrastruktury drogowej).



## Ocena perspektyw średnioterminowych (2/3): Niskie nasycenie lotniczego ruchu pasażerskiego sugeruje duże pole do wzrostu, zaś porty morskie zyskają na zmianie kierunków importu surowców energetycznych i rosnącej roli regionalnego hubu.



### Ocena perspektyw

### Szanse i wyzwania, możliwe kierunki działań

#### Transport lotniczy, lotniska, usługi wspierające

- ✓ **Niskie na tle Unii Europejskiej nasycenie rynku** (w 2019 r. średnio 1,3 pasażera w portach lotniczych na 1 mieszkańca vs 2,3 średnio w UE), **wysoka dynamika sprzed wybuchu pandemii i szybkie tempo odbudowy ruchu w 2022 r. i w 1Q23** sugerują **znaczny potencjał rozwojowy** po wygaśnięciu pandemicznych barier. Osiągnięcie unijnej średniej z 2019 r. przekładałoby się na wzrost ruchu o blisko 90%.
- ✓ **Strategia rozwoju narodowego przewoźnika nadal koncentruje się na budowie marki regionalnej o charakterze tranzytowym, szanse na sukces są jednak obarczone niepewnością** (w warunkach systematycznie rosnącej roli linii niskobudżetowych i wzrostu kosztów podróżowania). **Perspektywy linii niskobudżetowych i czarterowych można zaś uznać za korzystne.**
- ✓ **Korzystne perspektywy dla portów lotniczych.** Projekcje IATA przygotowane dla CPK zakładają wzrost ruchu na polskich lotniskach do 100 mln pasażerów w 2040 r. Z tej liczby 45 mln miałyby przypaść na nowy port centralny (rekord lotniska F.Chopina 19 mln), a 55 mln na porty regionalne (+80% vs 2019 r.).

- ✓ **Determinacja państwa w dążeniu do rozwoju infrastruktury lotniczej i wzmocnienia hubowej roli Polski w regionie** - program budowy nowoczesnego portu centralnego.
- ✗ **Wyzwania dla rozwoju działalności narodowego przewoźnika** (wysoka konkurencja międzynarodowa, w tym zwłaszcza ze strony tanich linii, wydłużenie tras części połączeń po wybuchu wojny w Ukrainie) – wykorzystanie wsparcia państwa i rodzimej bazy (CPK) do rozwoju sieci połączeń, zwiększenie dynamicznie rozwijających się na świecie przewozów cargo.
- ✗ **Bariery infrastrukturalne** – zapewnienie rozbudowy portów lotniczych adekwatnej do wzrostu ruchu pasażerskiego i optymalnej współpracy pomiędzy przyszłym portem centralnym, a portami regionalnymi.

#### Transport morski, porty morskie, usługi wspierające

- ❑ **Perspektywy przewoźników uzależnione od trendów w niszach, w których operują** (dla linii promowych bałtyckie przewozy pasażerskie i ro-ro, dla towarowej części PŻM transport ładunków masowych przez Atlantyk z silną koncentracją na rynku Wielkich Jezior Amerykańskich) **w warunkach silnej konkurencji, presji kosztowej i rosnących wyzwań polityki klimatycznej.**
- ✓ **Perspektywy portów morskich korzystne** ze względu na wzrost polskiej gospodarki i wymiany handlowej Polski, jej **rosnącą rolę regionalnego hubu dystrybucyjnego w regionie** (rozwój sieci TEN-T, dodatkowo aspekt dostaw zaopatrzenia dla Ukrainy i potencjalnego tranzytu części jej eksportu), **zmianę kierunków dostaw surowców energetycznych do Polski** (załamanie relacji z Rosją) **oraz normalizację stawek frachtu kontenerowego** (poprawa atrakcyjności ekonomicznej). Rządowy program rozwoju portów morskich przyjęty w 2019 r. przewidywał wzrost obsługiwanych ładunków w latach 2019-30 o ponad 60%, jednak już w 2022 r. założenia te zostały zrealizowane w około 2/3.

- ✓ **Korzystne uwarunkowania ekonomiczne, geopolityczne i geograficzne** dla polskich portów bałtyckich.
- ✗ **Wyzwania polityki klimatycznej** (cele redukcji emisji), **objęcie transportu morskiego systemem handlu emisjami CO<sub>2</sub>** – konieczność modernizacji floty, w pierwszej kolejności z wykorzystaniem LNG, w dalszej – w oparciu o rozwijające się paliwa alternatywne.
- ✗ **Potrzeby infrastrukturalne portów morskich** – kontynuacja inwestycji rozwojowych z uwzględnieniem wzrostu przeładunków kontenerów, jak i zapotrzebowania na import morski surowców energetycznych (ropa naftowa, gaz ziemny) w samych portach, lecz również w zakresie infrastruktury dowozowej i wywozowej.



## Ocena perspektyw średnioterminowych (3/3): Działalność magazynowa będzie rozwijać się równoległe do wzrostu gospodarczego i rosnącej wymiany handlowej, a najbardziej dynamicznym obszarem powinny być usługi dla e-commerce.



### Ocena perspektyw

### Szanse i wyzwania, możliwe kierunki działań



#### Działalność magazynowa

- ✓ **Perspektywy branży korzystne**, wynikające z: 1) **korelacji między wewnętrznymi obrotami towarowymi a ogólnym wzrostem gospodarczym, poziomem dochodów i wzrostem konsumpcji** (według prognoz MFW, do 2028 r. PKB naszego kraju w cenach stałych wzrośnie o ponad 17%, a w przeliczeniu na 1 mieszkańca zwiększy się dwukrotnie), 2) **optymistycznych prognoz dla wymiany handlowej naszego kraju** (według prognoz MFW, wolumeny wolumeny polskiego eksportu i importu mogą w kolejnych latach zwiększać się w tempie zbliżonym do 4% średniorocznie), co będzie wpływać na zapotrzebowanie na usługi logistyczne dla zwyżkujących przepływów towarów oraz 3) **rosnącej roli regionalnego hubu towarowego**.
- ✓ **Szczególnie dobre perspektywy wydaje się mieć nadal logistyka związana z obsługą e-commerce**. Pomimo wygaśnięcia wsparcia zapewnianego przez skutki pandemii COVID, **prognozy dla globalnego handlu on-line są optymistyczne – na najbliższe lata zakłada się dynamikę zbliżoną do dwucyfrowej**. Dodatkowo, **w Europie kontynentalnej udział e-commerce w handlu detalicznym jest zazwyczaj niższy** (kilkanaście procent, w przypadku Polski około 10%) **z innymi regionami świata** (zwłaszcza Azja, Wlk. Brytania, gdzie udziały te są już kilkudziesięcioprocentowe) **i oczekuje się, że kolejne lata przyniosą zmniejszenie tej luki**.

- ✓ **Czynniki geograficzne, wysoka międzynarodowa konkurencyjność kosztowa, rozwój sieci połączeń (zwłaszcza w ramach korytarzy TEN-T) – niemalejąca atrakcyjność Polski w roli regionalnego hubu**.
- ✓ **Szanse na rozwój przewozów intermodalnych** – powinien go wspierać kierunek polityki klimatycznej UE, choć wymaga to dostosowań polityki państwa i infrastruktury kolejowej
- ✗ **Wyzwania kosztowe i organizacyjne** – potrzeba optymalizacji kosztów, automatyzacji procesów (robotyka, cyfryzacja), zwiększenia udziału sztucznej inteligencji w planowaniu procesów logistycznych.
- ✗ **Wyzwania infrastrukturalne** – potrzeba rozwoju infrastruktury logistycznej do obsługi e-commerce (zwłaszcza tzw. logistyka „ostatniej mili”) oraz przewozów intermodalnych.





# SPIS TREŚCI

<u>Podsumowanie</u>	2
▶ <u>Branża TSL w dobie pandemii COVID-19</u>	9
<u>Rozwój sytuacji w 2022 r. i perspektywy na 2023 r.</u>	19
<u>Sytuacja w głównych segmentach</u>	32
<u>Transport drogowy</u>	32
<u>Transport kolejowy</u>	42
<u>Transport lotniczy i morski</u>	52
<u>Działalność magazynowa i wspomagająca</u>	62
<u>Wyzwania „zielonego transportu”</u>	70



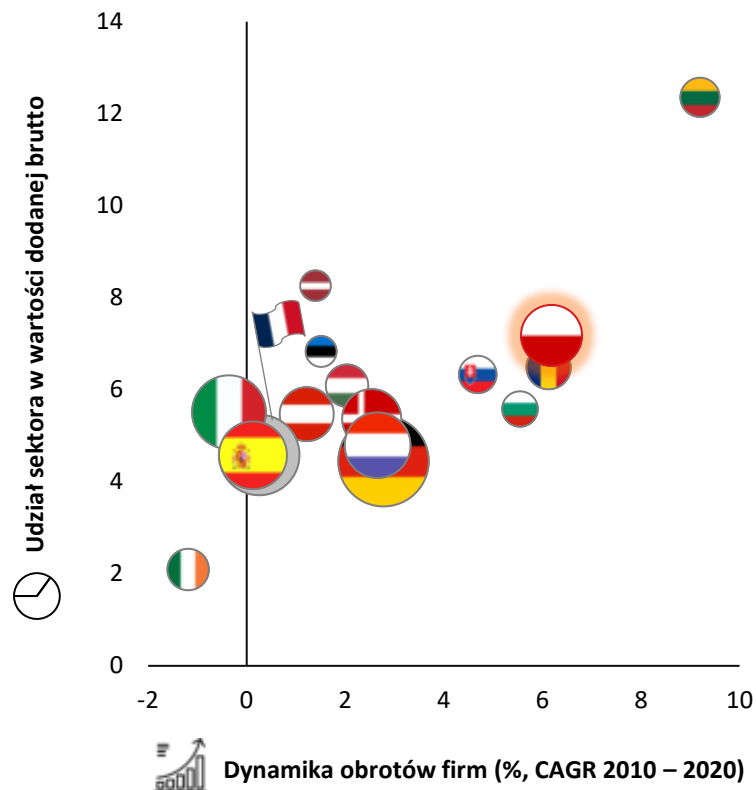
## W UE-27 Polska od lat wyróżnia się bardzo wysokim tempem rozwoju branży TSL, napędzanym przede wszystkim przez drogowy transport towarowy, działalność magazynową i usługi pocztowo-kurierskie



### Pozycja i dynamika sektora transportowo-logistycznego<sup>1</sup> w państwach UE



### Dynamika obrotów według segmentów 2015-2020<sup>2</sup>, Polska vs UE



■ Polska ■ Średnia UE



Magazynowanie



Usługi pocztowe i kurierskie<sup>3</sup>



Drogowy transport towarowy



Działalność wspierająca



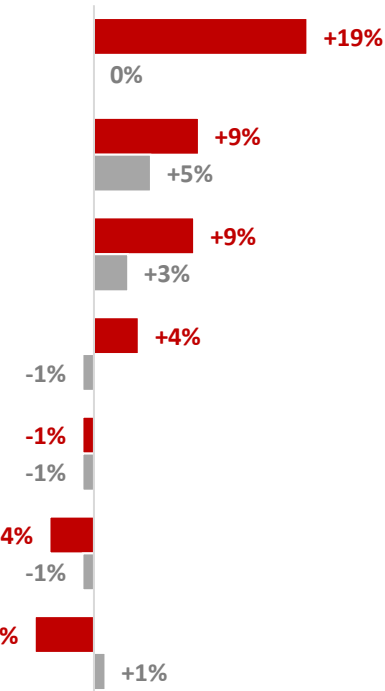
Drogowy transport pasażerski



Kolejowy transport towarowy



Kolejowy transport pasażerski



- Na tle innych krajów unijnych Polska odznacza się **ponadprzeciętnym udziałem sektora TSL w łącznej wartości dodanej** wytwarzanej w gospodarce. Jest to efekt **silnej specjalizacji w tym obszarze, ogólnej struktury gospodarki** (mocno rozwinięty przemysł, wysoka relacja eksportu i importu do PKB) oraz **niższego niż w wielu krajach Europy Zachodniej udziału niektórych innych sektorów usługowych w tworzeniu PKB**.
- Nasz kraj wyróżnia się na tle UE-27 także **pod względem dynamiki sektora TSL**. Średnie tempo wzrostu obrotów firm TSL w latach 2010-2020<sup>3</sup> w Polsce ustępowało tylko Litwie.
- W ujęciu segmentowym **motorami napędowymi sektora** wyróżniającymi go pod względem dynamiki na tle unijnej branży TSL **były w minionej dekadzie: drogowy transport towarowy** (który – przy zdecydowanie wiodącym udziale w strukturze obrotów całej branży osiągnął blisko dwucyfrowe średnioroczne tempo wzrostu), **działalność magazynowa oraz usługi pocztowo-kurierskie**, napędzane rozwojem e-commerce.
- Ponadprzeciętne na tle UE-27 tempo wzrostu obrotów w latach 2010-20** wykazała **działalność wspierająca** – i to mimo silnie negatywnego wpływu pandemii na porty lotnicze w samym 2020 r. **Wyraźnie słabiej od unijnej średniej wypadła za to kolej**.

1) Sekcja H PKD 2) Na bazie danych Eurostatu (SBS) dla ogółu firm 3) Uwzględniamy tu również sam 2020 r., w którym niektóre segmenty branży silnie odczuły skutki pandemii COVID-19 – pandemia oddziaływała jednak na wszystkie kraje unijne, a włączenie 2020 r. do kalkulacji dynamiki minionej dekady w pewnym stopniu odzwierciedla odporność sektora TSL w poszczególnych krajach na jej skutki 3) Dla Polski pokazano dynamikę obrotów firm zatrudniających 10 i więcej pracowników, na bazie danych Pont Info i GUS



## Na tle sektorów gospodarki krajowej branża należała do bardziej wrażliwych na negatywne skutki COVID-19 (przy dużym zróżnicowaniu między segmentami), jednak szybko powróciła do silnego trendu wzrostowego.



Na tle innych szerokich sektorów krajowej gospodarki branża TSL znalazła się w gronie bardziej wrażliwych na skutki pandemii COVID-19 i w 2020 r. odnotowała spadek r/r wartości dodanej brutto. Choć w skali całej branży spadek ten był nieporównywalny do odnotowanego w sektorze HoReCa, to segmenty transportu pasażerskiego – a zwłaszcza transport lotniczy – i wspierające je usługi należały do najsilniej poszkodowanych „ofiar” pandemii.

Na przeciwnym biegunie względem transportu pasażerskiego znalazła się większość segmentów towarowych. W ich przypadku negatywny wpływ pandemii zazwyczaj ograniczał się do okresów wzrostu liczby zachorowań w Polsce i Europie, którym towarzyszyło nasilenie restrykcji sanitarnych wpływające na ogólną aktywność gospodarczą. Część tych efektów była przy tym możliwa do zneutralizowania, np. wpływ restrykcji w tradycyjnym handlu detalicznym był częściowo neutralizowany przez przyspieszenie rozwoju e-commerce.

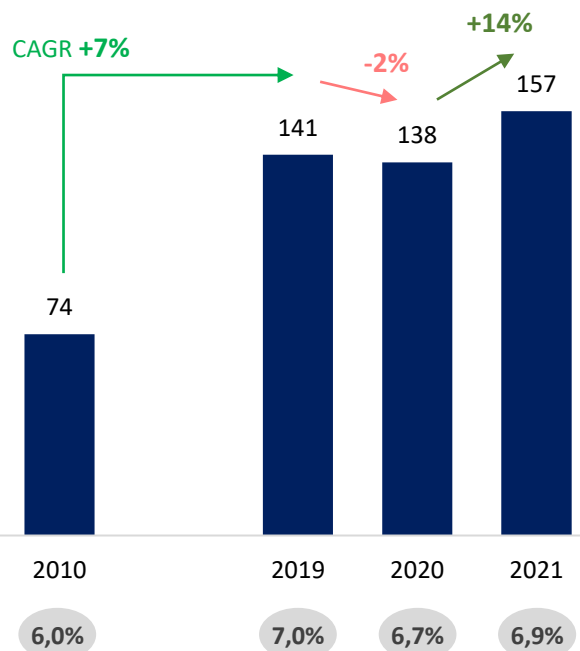
Już w 2021 r. nastąpiło silne odbicie aktywności branży i wytwarzanej przez nią wartości dodanej – pod względem skali wzrostu r/r ustąpiło ono jedynie przemysłowi. Była to pochodna: 1) silnego postpandemicznego ożywienia ogólnego otoczenia gospodarczego i jego pozytywnego wpływu na transport towarowy oraz 2) stopniowo obniżających się (choć wciąż znacznych) barier w transporcie pasażerskim.

### Wartość dodana brutto w transporcie i logistyce<sup>1</sup>



Mld złotych, w cenach bieżących

# Udział w całkowitej WDB wytworzonej w Polsce



### Transport i logistyka<sup>1</sup> na tle innych sektorów gospodarki pod względem dynamiki wartości dodanej brutto



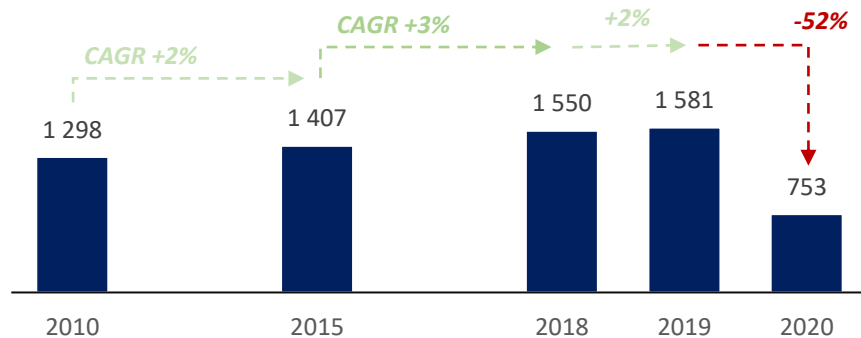
Dział	CAGR 2010-21	Zmiana r/r		Udział w całkowitej WDB	
		'20	'21	'10	'21
Dział. profesjonalna	10,6%	+2%	+7%	5%	8%
Transport i logistyka	7,0%	-2%	+14%	6%	7%
Informacja i komunikacja	6,9%	+11%	-1%	4%	4%
Przemysł	6,8%	+2%	+22%	24%	27%
Obsługa rynku nieruchomości	6,0%	+6%	+11%	6%	6%
Dział. finansowa i ubezpieczeniowa	4,7%	-1%	+8%	4%	4%
Handel, naprawa pojazdów	4,5%	+1%	+11%	19%	17%
Budownictwo	3,6%	-2%	+4%	8%	7%
HoReCa	0,9%	-26%	-17%	1%	1%



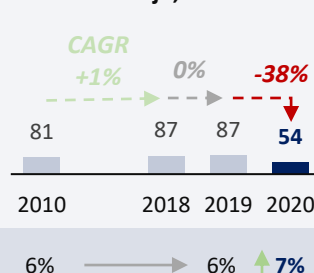
## Transport pasażerski odczuł bardzo silnie skutki pandemii w skali całej UE-27, a praca przewozowa spadła głęboko we wszystkich jego segmentach. Zdecydowanie najdotkliwsze straty poniosło lotnictwo.

### Praca w przewozach pasażerskich w UE-27 łącznie i według gałęzi, 2010-2020<sup>1</sup>

Mld pasażerokilometrów

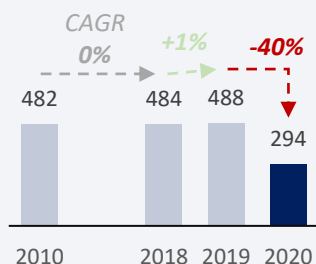


#### Tramwaje, metro

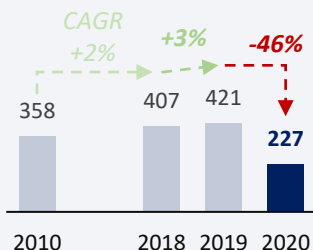


#### Według gałęzi

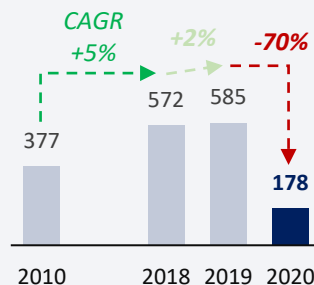
#### Transport drogowy



#### Transport kolejowy



#### Transport lotniczy



#### Udział w łącznych przewozach

37% → 31% ↑ 39%

28% → 27% ↑ 30%

29% → 37% ↓ 24%

- Na skutek pandemicznych restrykcji całkowita praca przewozowa w transporcie pasażerskim wszystkich państw UE-27 obniżyła się w 2020 r. o ponad połowę w porównaniu z rokiem 2019. Najsilniej dotkniętą gałęzią był transport lotniczy, w którym praca przewozowa spadła o 70% r/r. Ograniczenia regulacyjne praktycznie uziemiające ten segment na całym świecie przez większą część roku były dla tej branży bardzo dotkliwe.
- Przewozy kolejowe i autobusowe uniknęły wprawdzie długich przestojów narzucanych odgórnie, jednak również poniosły znaczne straty pracy przewozowej w wyniku okresowych zakazów podróżowania na większe odległości, przymusowego ograniczenia liczby pasażerów i ogólnie negatywnego psychologicznego wpływu pandemii na skłonność do podróżowania i popyt na usługi transportu publicznego. W ich przypadku w skali całej UE-27 spadki w 2020 r. wyniosły odpowiednio 46% i 40% r/r.
- Względnie najmniej wrażliwa okazała się szeroko rozumiana komunikacja miejska, obsługująca bieżące potrzeby ludności związane z jej codziennym życiem – bardziej odporne na czynniki psychologiczne i w mniejszym stopniu dotknięte restrykcjami sanitarnymi.
- Warto zwrócić uwagę na silne zróżnicowanie trendów w poszczególnych segmentach jeszcze przed wybuchem pandemii. W skali całej UE-27 w latach 2010-19 praca w transporcie autokarowym znajdowała się w stagnacji, w transporcie kolejowym lekko rosła, zaś w transporcie lotniczym utrzymywała wysoką dynamikę (choć sam 2019 r. był w tym ostatnim segmencie nieco słabszy).

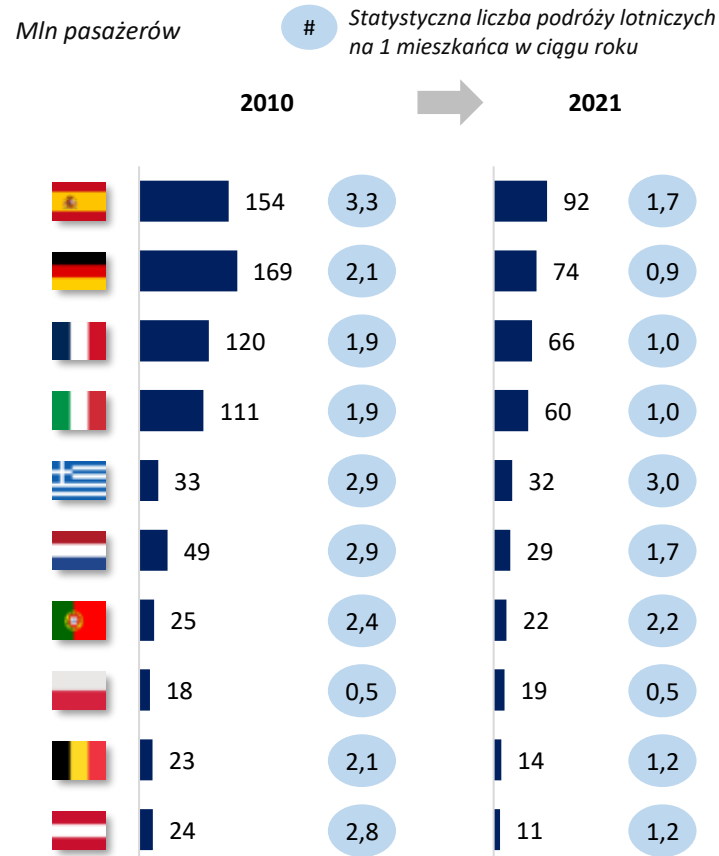


## Pomimo lekkiego odbicia, załamanie przewozów w unijnym transporcie lotniczym przeciągnęło się także na rok 2021. W Polsce spadek ruchu 2021 vs 2019 był tylko nieznacznie płytszy od średniej unijnej.

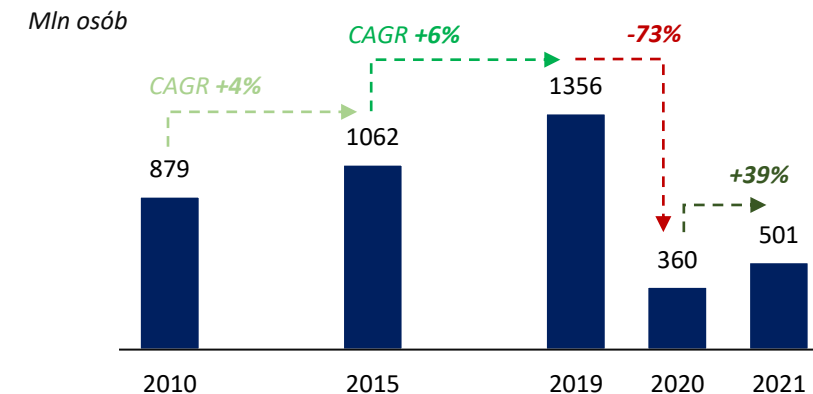


- Pod względem ruchu pasażerskiego pandemia COVID-19 cofnęła globalną branżę lotniczą do 2003 r. Warto jednak zaznaczyć, że według danych IATA w latach 2020-22 na świecie upadło 103 przewoźników lotniczych, za to w ich miejsce powstało 126 nowych.
- Wśród najgłośniejszych bankructw znaleźli się przewoźnicy o co najwyżej drugorzędym znaczeniu dla globalnej branży, tacy jak regionalne brytyjskie linie Flybe, południowoamerykańskie Avianca, azjatyckie Thai Airways i Philippine Airlines czy Virgin Australia. W Europie kontynentalnej upadłości ogłosiły włoskie linie Alitalia (która na skraju bankructwa znajdowała się jednak już przed pandemią) oraz Air Italy – ich aktywa zostały przeniesione do nowego państwowego operatora ITA Airways.
- W 2021 r. w skali całej UE-27 – pomimo lekkiego odbicia – aktywność branży pozostawała stłumiona, a liczba pasażerów na lotniskach była o 63% niższa niż w 2019 r. (oraz o 43% niższa w porównaniu z początkiem poprzedniej dekady). W ujęciu nominalnym najgłębsze spadki liczby pasażerów miały miejsce w krajach o największym natężeniu pracy lotniczej – hubach przesiadkowych, krajach popularnych jako miejsce wypoczynku lub silnie uzależnionych od transportu lotniczego ze względu na położenie geograficzne (wyspy, Skandynawia). Polska pod względem skali spadków ruchu w 2020 r. i tempa odbicia w 2021 r. wypadła przeciętnie na tle innych krajów UE-27.

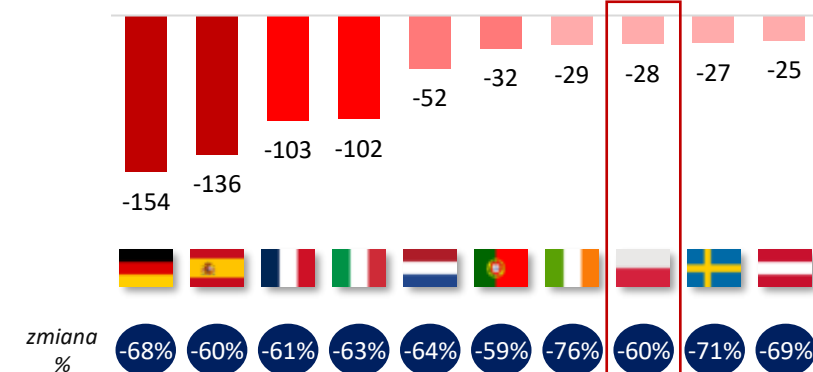
### TOP10 państw UE-27 o największym pasażerskim ruchu lotniczym w 2021 r.<sup>1</sup>



### Pasażerowie w transporcie lotniczym w UE-27<sup>1</sup>



### Zmiana 2021 vs 2019, mln osób (10 krajów o najsilniejszej zmianie)



1) Odprawieni na lotniskach w państwach UE-27  
Źródło: Eurostat, GUS, ULC, Analizy Pekao



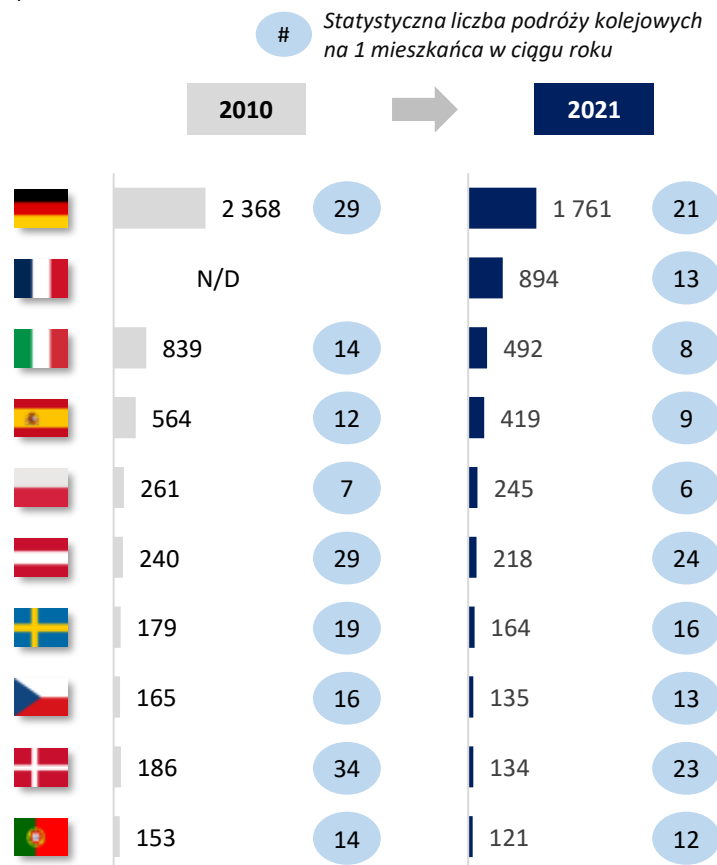
Również w transporcie kolejowym odbudowa po głębokim spadku przewozów z 2020 r. postępowała powoli, a niektóre kraje UE jeszcze w 2021 r. notowały liczby pasażerów niższe o ponad 40% vs 2019 r.



### TOP10 państw UE-27<sup>1</sup> o największym pasażerskim ruchu kolejowym w 2021 r.



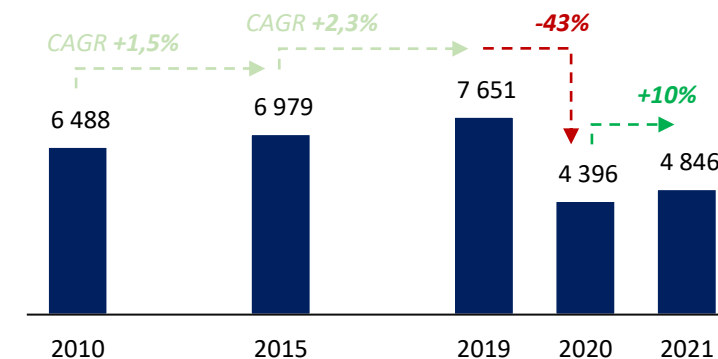
Mln pasażerów



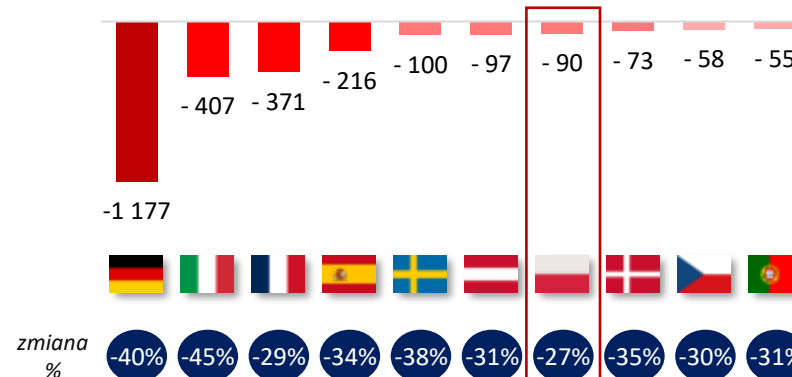
### Pasażerowie w transporcie kolejowym w UE-27<sup>1</sup>



Mln osób



Zmiana 2021 vs 2019, mln osób (10 krajów o najsilniejszej zmianie<sup>2</sup>)



- Spadek liczby pasażerów w unijnych przewozach kolejowych w 2020 r. – choć znacznie płytszy w porównaniu z lotnictwem – był również bardzo głęboki, a odbicie po nim w 2021 r. powolne i stosunkowo nieznaczne. W najsilniej dotkniętych krajach, jak Niemcy czy Włochy, liczba pasażerów przewożonych koleją w 2021 r. była o 40-45% niższa w porównaniu z poziomami bezpośrednio sprzed wybuchu pandemii. W skali całej UE-27 spadek 2021 vs 2019 r. wyniósł 36%, a w porównaniu z początkiem poprzedniej dekady – 25%.
- Polska pod względem tempa odbicia pasażerskiego ruchu kolejowego prezentowała się na tle UE-27 względnie korzystnie. W 2021 r. liczba pasażerów wzrosła w porównaniu z 2020 r. o 26% (podczas gdy średnio w całej UE-27 było to tylko +10% r/r), a w porównaniu z 2019 r. była już „tylko” o 27% niższa. Krajowej branży pomogło wyraźne złagodzenie restrykcji sanitarnych nakładanych na lądowy transport publiczny i swobodę samego podróżowania, które w wielu krajach Europy Zachodniej przez długie okresy 2021 r. pozostawały wciąż dość ostre.



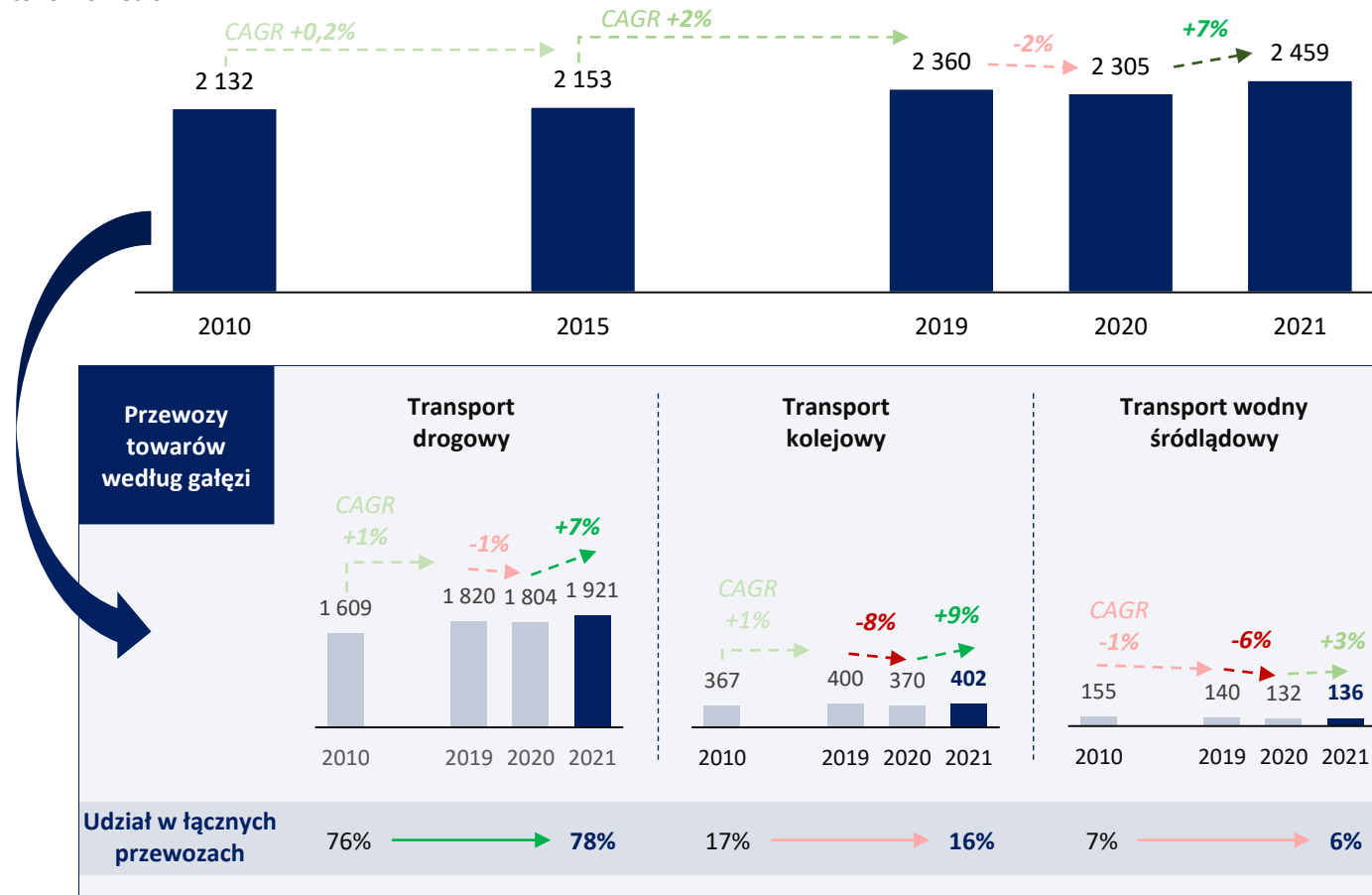
## Unijny transport towarowy wykazał o wiele większą odporność na skutki pandemii – w 2020 r. praca przewozowa spadła tylko nieznacznie, a rok później była już o ponad 4% wyższa vs 2019 r.

- Wrażliwość unijnego transportu towarowego na skutki pandemii okazała się o wiele mniejsza w porównaniu z transportem pasażerskim, a dominującego segmentu drogowego - w ogóle dość niska.
- Wywołane restrykcjami i zaburzeniami łańcuchów dostaw przestoje produkcyjne w większości branż przemysłowych okazały się przejściowe, a tym samym nie wpłynęły znacząco na zapotrzebowanie na przewozy materiałów i półproduktów. Większym zakłóceniem były restrykcje nakładane na detaliczny handel stacjonarny, co jednak zostało częściowo zneutralizowane przez e-commerce.
- Praca przewozowa unijnego transportu drogowego w 2020 r. spadła o niespełna 1%, a w kolejnym roku odbiła się mocno w górę na fali ogólnego postpandemicznego ożywienia gospodarczego. W rezultacie w 2021 r. była ona już o 5,5% wyższa w porównaniu z rokiem 2019. Skutki pandemii łagodziło w tym przypadku także silne rozproszenie branży, dzięki czemu jako całość była ona mało wrażliwa na sytuację pojedynczych podmiotów (np. przerwy w pracy w wyniku kwarantanny nakładanej po wykryciu zakażeń wśród personelu).
- Silniejszą wrażliwość wykazały transport kolejowy i rzeczny, gdzie spadki w roku 2020 r. były głębsze. Znaczenie mogła tu mieć mocniejsza w porównaniu z transportem drogowym koncentracja i większy wpływ dużych pojedynczych podmiotów na agregaty, jak również większa zależność od drożności obsługującej te gałęzie infrastruktury.

### Przewozy towarów w UE-27 łącznie i według gałęzi, 2010-2021



Mld tonokilometrów





## Polska w okresie pandemii zdołała umocnić swoją – i tak bardzo silną – pozycję w unijnym transporcie towarowym, zbudowaną przede wszystkim za sprawą przewozów drogowych.

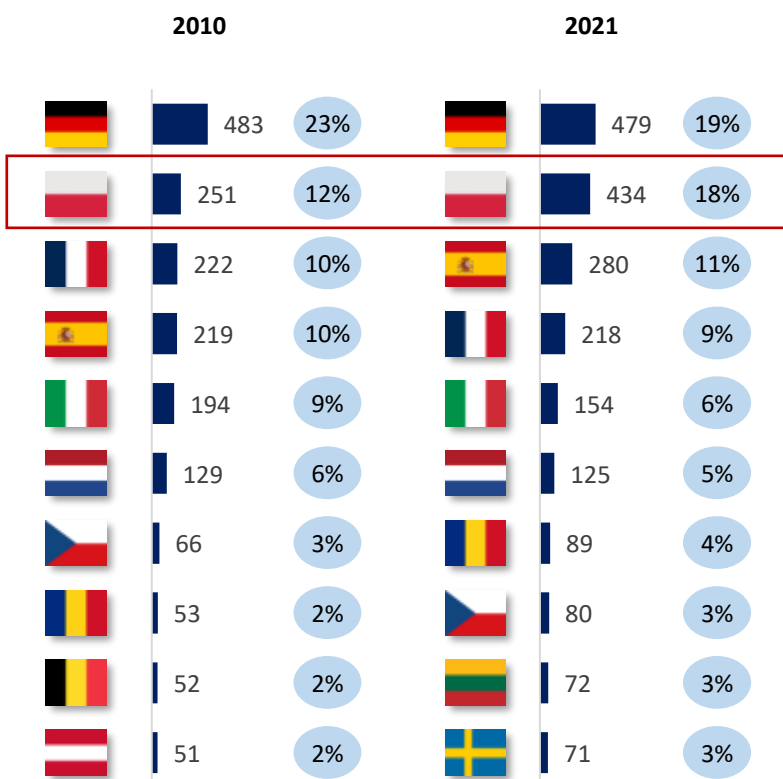


### TOP 10 państw UE-27 pod względem pracy w przewozach towarowych, 2021 vs 2010



Mld tonokilometrów

# Udział w UE-27

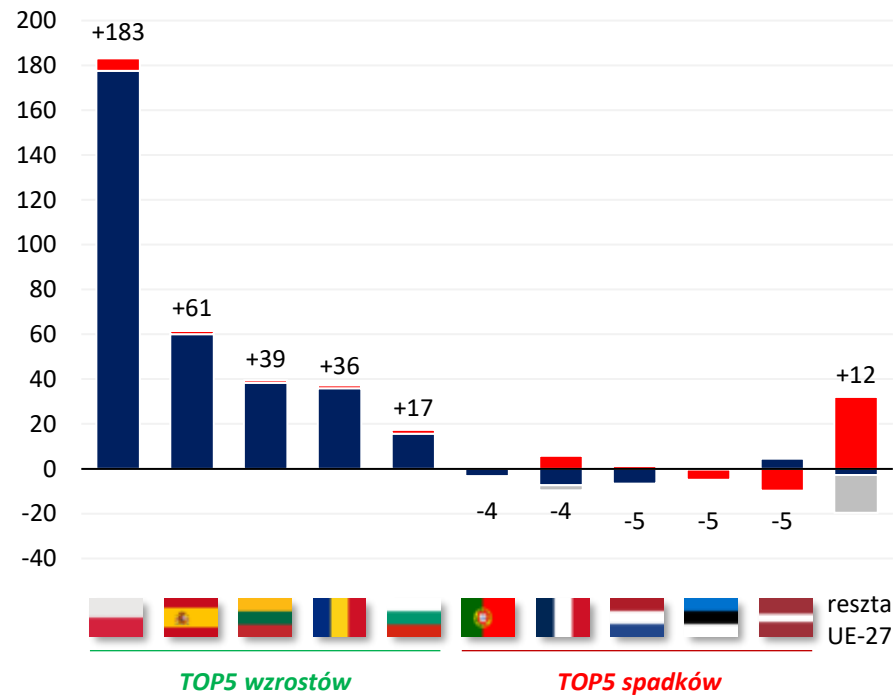


### Państwa UE-27 o najsilniejszej zmianie pracy w przewozach towarowych w latach 2010-2021



Mld tonokilometrów

■ samochodowy ■ kolejowy ■ wodny śródlądowy



- Polska odnotowała wzrost towarowej pracy przewozowej o 0,6% w 2020 r. i o kolejne 7,6% w 2021 r. (w obu przypadkach powyżej unijnej średniej), co umocniło jej – i tak już bardzo silną – pozycję na mapie UE-27. Pod względem przewozów towarowych od lat zajmujemy drugą pozycję za Niemcami, a w ostatnim czasie znacznie zmniejszyliśmy dzielący nas od tego kraju dystans.
- W latach 2010-21 Polska zanotowała zdecydowanie najsilniejszy spośród wszystkich krajów UE-27 wzrost pracy w przewozach towarowych, przewyższający trzykrotnie drugą pod tym względem Hiszpanię. Motorem napędowym rozwoju transportu towarowego w minionej dekadzie w naszym kraju – podobnie jak w całej UE-27 – był transport drogowy.
- Warto zauważyć, że w latach 2010-21 bardzo słaby w skali całej UE-27 był przyrost pracy towarowej w gałęziach postrzeganych jako sprzyjające środowisku – o ile w transporcie kolejowym praca ta nieco wzrosła, o tyle w wodnym transporcie śródlądowym spadła. Trendy te są istotne z punktu widzenia polityki środowiskowej UE, świadcząc o niskiej jak na razie skuteczności działań zmierzających do rozwoju transportu intermodalnego i zmniejszenia udziału najsilniej emisyjnych przewozów drogowych w unijnym transport mix.





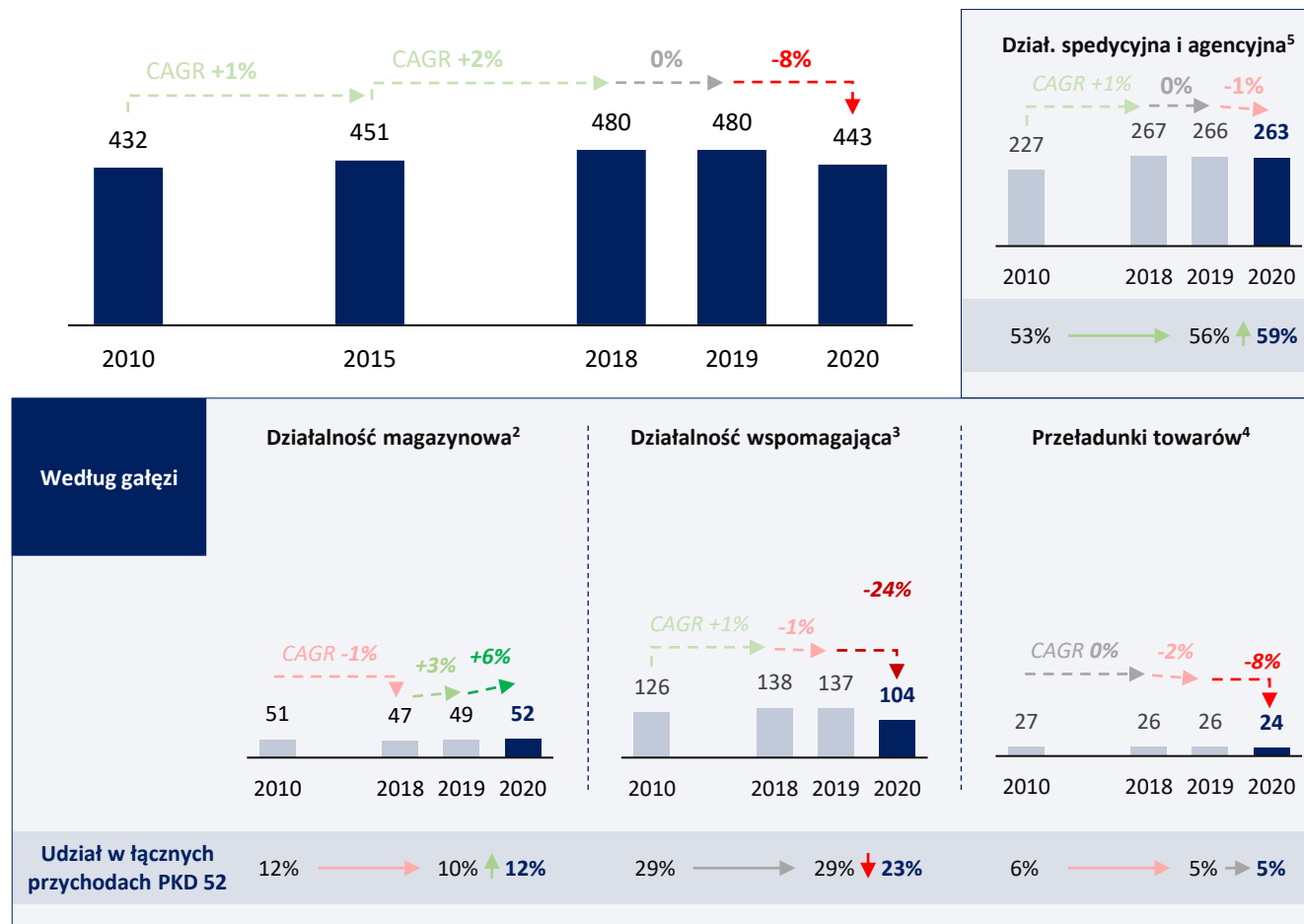
## Problemy transportu pasażerskiego oraz zakłócenia w towarowym transporcie morskim odbiły się na wynikach usług wspomagających transport. Wysoką odporność wykazała za to działalność magazynowa.



- Unijna działalność magazynowa wykazała względnie wysoką odporność na skutki pandemii COVID-19. Podobnie jak w transporcie towarowym, znaczenie miał tu przeważnie punktowy i przejściowy charakter przestojów produkcyjnych w unijnym przemyśle oraz silny wzrost e-commerce, częściowo neutralizujący negatywny wpływ pandemii na stacjonarny handel detaliczny. **W skali całej UE-27 w 2020 r. odnotowano wzrost łącznych obrotów firm wyspecjalizowanych w działalności magazynowej o 6% r/r**
- Znacznie gorzej wyglądała sytuacja w przypadku zarządzania infrastrukturą transportową i różnych usług wspomagających. Szczególnie silnie odczuwalne było przełożenie pandemii na porty lotnicze i zamrożenie ich aktywności przez znaczną część 2020 r., a w nieco mniejszym stopniu także spadek zapotrzebowania na inne usługi dedykowane transportowi pasażerskiemu.
- Skutki pandemii odczuły również porty morskie, ze względu na przerwy w globalnych łańcuchach dostaw, „kryzys kontenerowy” oraz przymusowe postoje statków związane z wykrywanymi infekcjami. **Problemy z drożnością transportu morskiego odbiły się z kolei na wynikach działalności przeładunkowej.**

### Obroty w działalności magazynowej, wspomagającej i logistycznej (PKD 52) w UE-27, 2010-2020<sup>1</sup>

Mld euro



1) Najbardziej aktualne dostępne dane dla całej UE-27 2) PKD 52.1 3) PKD 52.21-23; działalność obejmuje terminale, obsługę infrastruktury i taboru transportu lądowego, morskiego i lotniczego oraz różne usługi towarzyszące (np. kontrola ruchu lotniczego, prace manewrowe, holowanie, pomoc drogową, ratownictwo morskie itp. 4) PKD 52.24 5) PKD 52.29  
Źródło: Eurostat, Analizy Pekao



Polska należy już do ścisłej unijnej czołówki pod względem rozmiarów rynku magazynowego i usług wspomagających transport. Jednocześnie jednak działalność logistyczna pozostaje w naszym kraju bardzo silnie rozdrobniona.



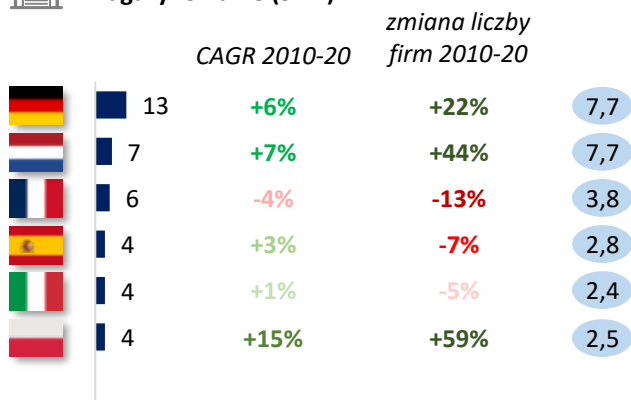
Polska na tle TOP-5 państw UE-27 o najwyższych obrotach w usługach magazynowych, logistycznych i wspomagających transport w 2020 r.<sup>1</sup>



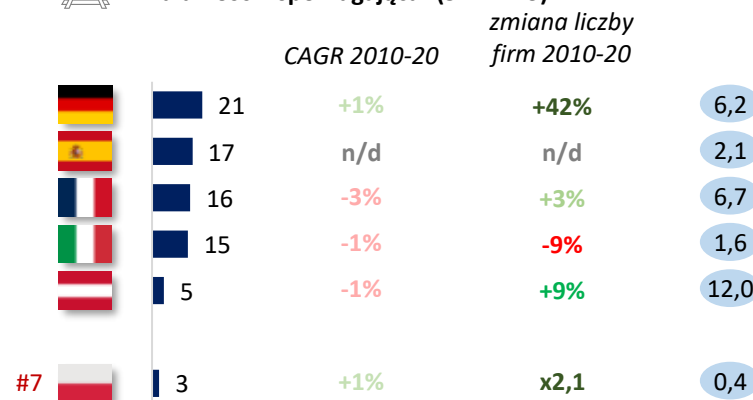
Mld euro # obroty na 1 firmę, mln euro



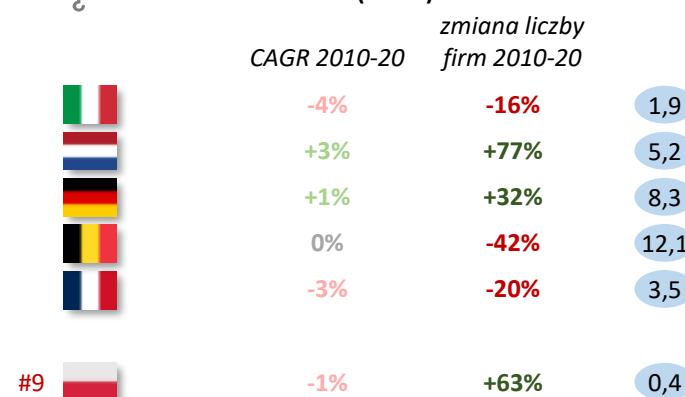
### Magazynowanie (52.1)



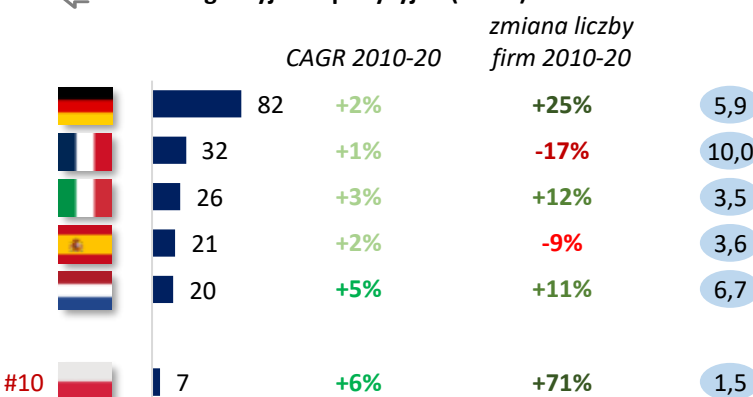
### Działalność wspomagająca<sup>2</sup> (52.21-23)



### Przeładunki towarów (52.24)



### Dział. agencyjna i spedycyjna (52.29)



- Na tle UE-27 Polska jest już dużym graczem pod względem skali rynku magazynowego (6. miejsce pod względem obrotów firm specjalizujących się w tym rodzaju działalności). Rozbudowana infrastruktura kolejowa i rosnące potrzeby dynamicznie rozwijającego się transportu drogowego przekładają się również na spore rozmiary rynku szeroko rozumianych usług wspomagających te dwie gałęzie. Nieco słabiej na tle całej Unii wypadamy natomiast pod względem skali obrotów generowanych przez działalność przeładunkową oraz agencyjno-spedycyjną.
- W minionej dekadzie nasz kraj wyróżniał się wyraźnie w UE pod względem dynamiki obrotów generowanych w działalności magazynowej, a w mniejszym stopniu także spedycyjno-agencyjnej. Słabiej pod tym względem prezentowały się usługi wspomagające i przeładunkowe, jednak – podobnie jak w skali całej UE-27 – duży wpływ na dynamikę w całej dekadzie wywarł tutaj słabszy rok 2020 (silnie negatywne przełożenie pandemii na obroty zarządców infrastruktury pasażerskiej).
- Warto zauważyć, że Polska w minionej dekadzie odnotowała bardzo silny wzrost liczby podmiotów działających we wszystkich czterech omawianych tutaj rodzajach działalności logistycznej (w przypadku usług wspomagających nie chodzi tu oczywiście o operatorów infrastruktury, lecz o silnie rozdrobnioną i bardzo liczną grupę dostawców różnych usług pomocniczych). Z jednej strony świadczy to o bardzo dobrych warunkach rozwojowych, generowanych przez wzrost zapotrzebowania szybko rozwijającego się transportu. Z drugiej, skutkuje pogłębieniem i tak bardzo silnego na tle UE-27 rozdrobnienia.

1) Najbardziej aktualne dostępne dane dla całej UE-27 2) Działalność obejmuje operatorów terminali – dworców, portów lotniczych i morskich, lecz także bardzo liczną i silnie rozdrobnioną grupę podmiotów świadczących różnego rodzaju usługi serwisowe i pomocnicze w zakresie infrastruktury i taborunp. kontrola ruchu lotniczego, prace manewrowe, holowanie, pomoc drogową, ratownictwo morskie itp.)



# SPIS TREŚCI

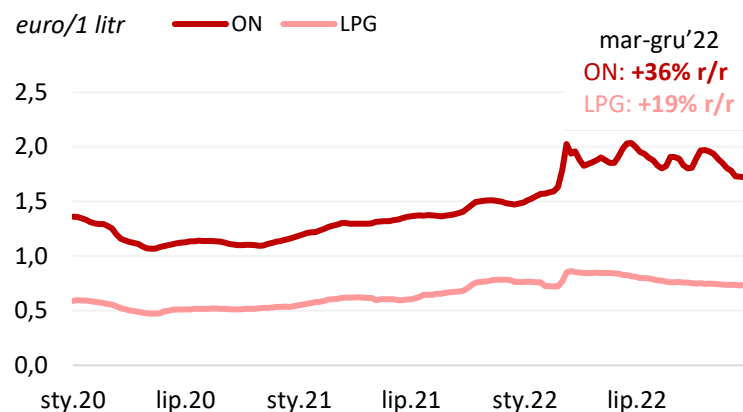
<u>Podsumowanie</u>	2
<u>Branża TSL w dobie pandemii COVID-19</u>	9
▶ <u>Rozwój sytuacji w 2022 r. i perspektywy na 2023 r.</u>	19
<u>Sytuacja w głównych segmentach</u>	32
<u>Transport drogowy</u>	32
<u>Transport kolejowy</u>	42
<u>Transport lotniczy i morski</u>	52
<u>Działalność magazynowa i wspomagająca</u>	62
<u>Wyzwania „zielonego transportu”</u>	70



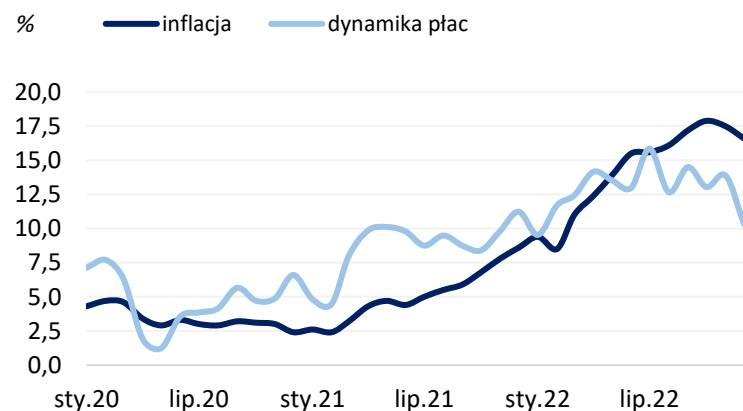
## Rok 2022 przyniósł branży TSL bezprecedensowe wyzwania. Koszty ogółem całego sektora wzrosły o 22%, a źródłem presji były w zasadzie wszystkie kategorie kosztowe.



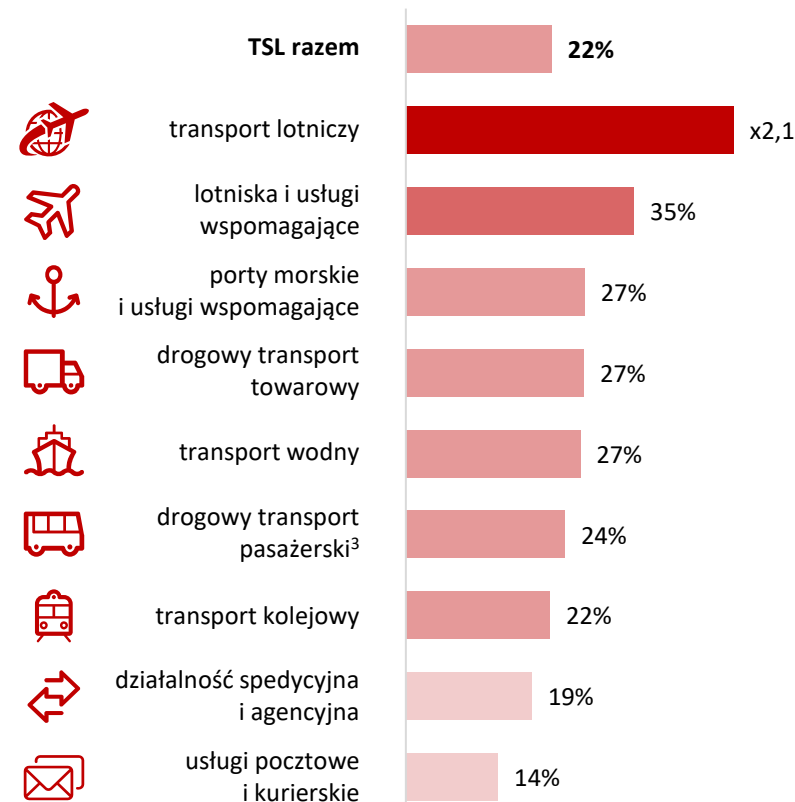
### Średnie ceny oleju napędowego i LPG w UE-27<sup>1</sup>



### Dynamika r/r płac w polskim sektorze przedsiębiorstw na tle inflacji



### Dynamika ogółem łącznych kosztów branży TSL i jej głównych segmentów w 2022 r.<sup>2</sup>



- W 2022 r. łączne koszty branży TSL (biorąc pod uwagę firmy zatrudniające przynajmniej 10 pracowników) **wzrosły o 22%**. Na już wcześniej odczuwalną presję ze strony przyspieszającej globalnej i krajowej inflacji nałożyły się **skutki wybuchu wojny w Ukrainie** (skokowy wzrost cen paliw, podwyżki cen energii), **nasilenie oczekiwań płacowych pracowników** pod wpływem rosnących kosztów życia i **wysokie koszty finansowania**.
- Koszty płacowe były dodatkowo napędzane przez specyficzne dla branży czynniki, m.in. strukturalne **niedobory pracowników** w niektórych gałęziach, w drogowym transporcie towarowym **wejście w życie punktów Pakietu Mobilności zmieniających zasady wynagradzania kierowców realizujących przewozy kabotażowe i cross-trade** (w tym dostosowujące te wynagrodzenia do stawek obowiązujących w krajach świadczenia usług), czy **strajk kontrolerów ruchu lotniczego**.
- O ile ponad dwukrotny wzrost kosztów w lotnictwie spowodowany był przede wszystkim wzrostem liczby lotów po wznowieniu operacji na pełną skalę (ożywienie to do pewnego stopnia odbiło się też na dynamice kosztów lotnisk i portów morskich), o tyle **dwucyfrowe dynamiki w innych segmentach oddają już skalę ciężącej na branży presji**.

1) Uwzględniając podatki 2) Dane dla przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 9 pracowników i składających sprawozdania F-01 3) Razem z komunikacją miejską  
Źródło: Komisja Europejska, GUS, Pont Info, Analizy Pekao



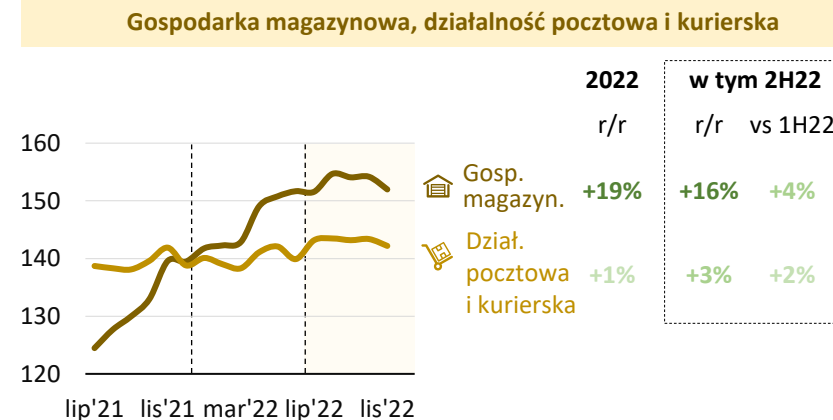
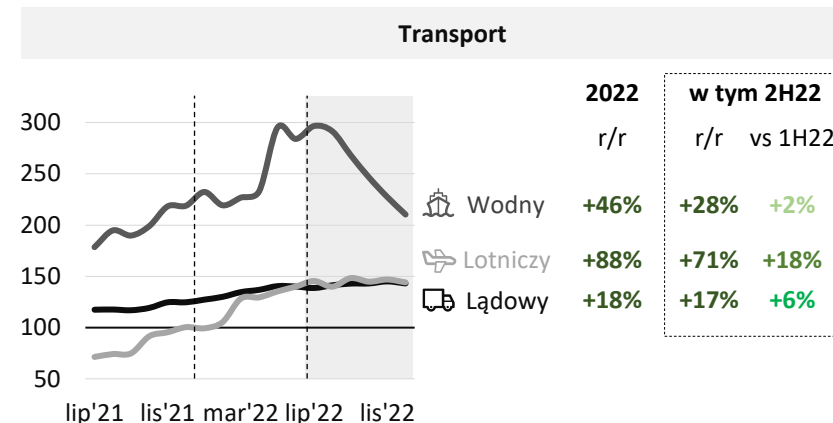
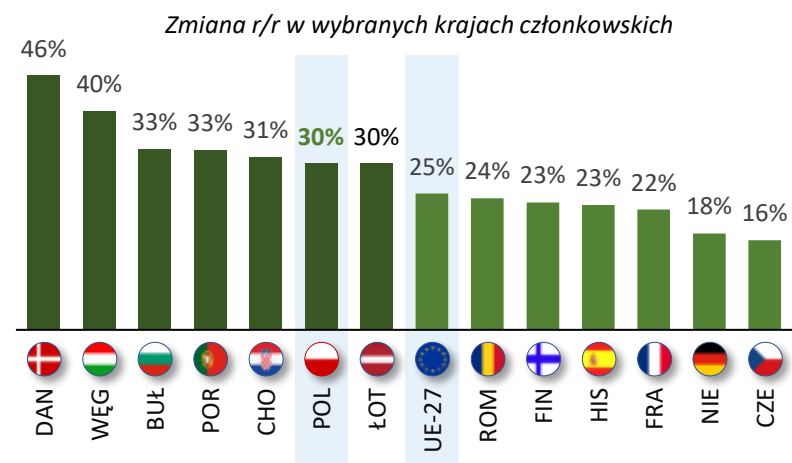
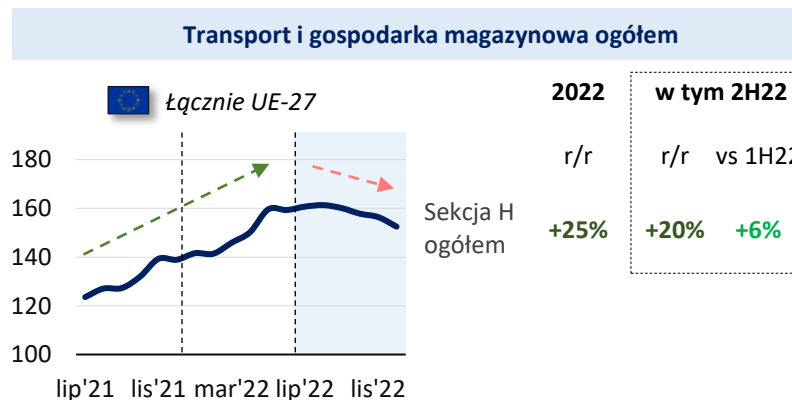
Odpowiedzią branży były podwyżki cen usług i szybki wzrost obrotów w 1H22, który jednak w drugiej połowie ubiegłego roku zaczął hamować pod wpływem osłabienia ogólnej koniunktury gospodarczej.



- Wyzwania kosztowe miały w 2022 r. charakter ogólnoeuropejski. Unijna branża TSL odpowiedziała na nie podnosząc ceny usług, co przełożyło się na silny wzrost obrotów w 1H22. Dodatkowo, cały unijny transport pasażerski doświadczył silnych wzrostów liczby pasażerów dzięki zniesieniu pandemicznych restrykcji w Europie i większości regionów świata, co także przyczyniło się do wzrostu przychodów całej branży.
- W 2. połowie roku sytuacja uległa wyraźnej zmianie – wzrost obrotów początkowo wyhamował, a w ostatnich miesiącach roku zaczęły one spadać. W szczególności, w samym grudniu 2022 (po oczyszczeniu z wpływu czynników sezonowych) branża odnotowała przychody o ponad 5% niższe w porównaniu ze szczytowym pod tym względem sierpniem.
- Odwrócenie trendu wzrostowego przychodów należy wiązać z coraz silniejszym wpływem postępującego ochłodzenia ogólnej koniunktury gospodarczej na branżę TSL, a przede wszystkim na jej część towarową. Przyniosło ono zahamowanie trendów wzrostowych cen usług logistycznych (a w przypadku transportu morskiego – głębokie załamanie stawek frachtu, którego pierwsze oznaki były widoczne z resztą już wcześniej) i osłabienie wolumenów.

### Obroty unijnego sektora transportu i gospodarki magazynowej (dane odsezonowane)

Indeks, 2015=100

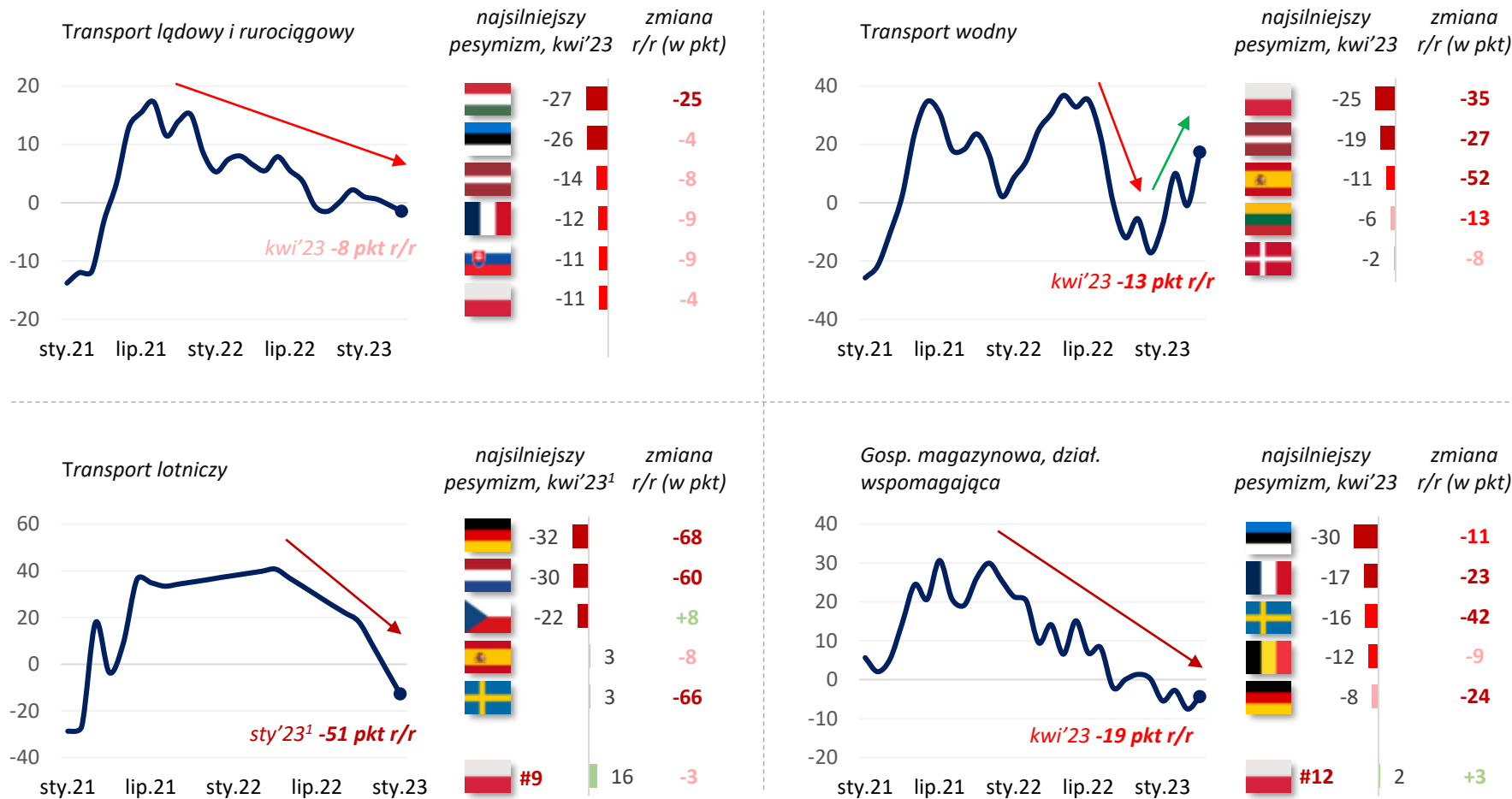




Na początku 2Q23 większość gałęzi unijnej branży TSL oceniała swoją sytuację pesymistycznie, a przy tym wyraźnie gorzej niż przed rokiem. Polska należała do grupy największych „pesymistów” w transporcie lądowym i wodnym.



### Wskaźniki ogólnej koniunktury w głównych gałęziach unijnej branży transportowo-logistycznej



Badania ankietowe prowadzone wśród firm z unijnej branży TSL wykazywały **postępujące od początku ubiegłego roku** (w transporcie wodnym – od 2H22)  **pogorszenie ocen sytuacji i wzrost pesymizmu**. Spadek wskaźników jest zrozumiały w warunkach 1) **silnego wzrostu kosztów działalności** i 2)  **pogłębiających się oznak ochłodzenia ogólnej koniunktury gospodarczej** wpływającego na popyt.

W pierwszych miesiącach 2023 r. wskaźniki koniunktury w większości głównych segmentów **pozostawały ujemne** (przewaga w ocenach pesymistów nad optymistami) i **wyraźnie niższe niż o tej samej porze poprzedniego roku**. Wyjątkiem okazał się tutaj transport wodny, gdzie oceny poprawiły się dość wyraźnie od gru'23 (choć i tak były słabsze niż rok temu).

Polska **przodowała wśród krajów UE-27 pod względem pesymizmu w ocenach kondycji transportu wodnego**, należała też do krajów **najbardziej oceniających sytuację w transporcie lądowym**. Zdecydowanie lepiej wyglądały natomiast wyniki ankiet w transporcie lotniczym (wyraźna, choć mniejsza niż przed rokiem przewaga optymistów) i działalności magazynowej i wspomagającej (wskaźnik nieznacznie na plusie i jego lekka poprawa r/r).

1) W momencie publikacji niniejszego opracowania najbardziej aktualne dostępne dane dla całej UE-27 pochodziły ze sty'23, jednak dla 14 krajów opublikowano już wskaźniki za kwi'23; lista krajów o najsilniejszym pesymizmie obejmuje zatem jedynie grupę tych, dla których opublikowano dane za kwi'23

Źródło: Komisja Europejska, Analizy Pekao

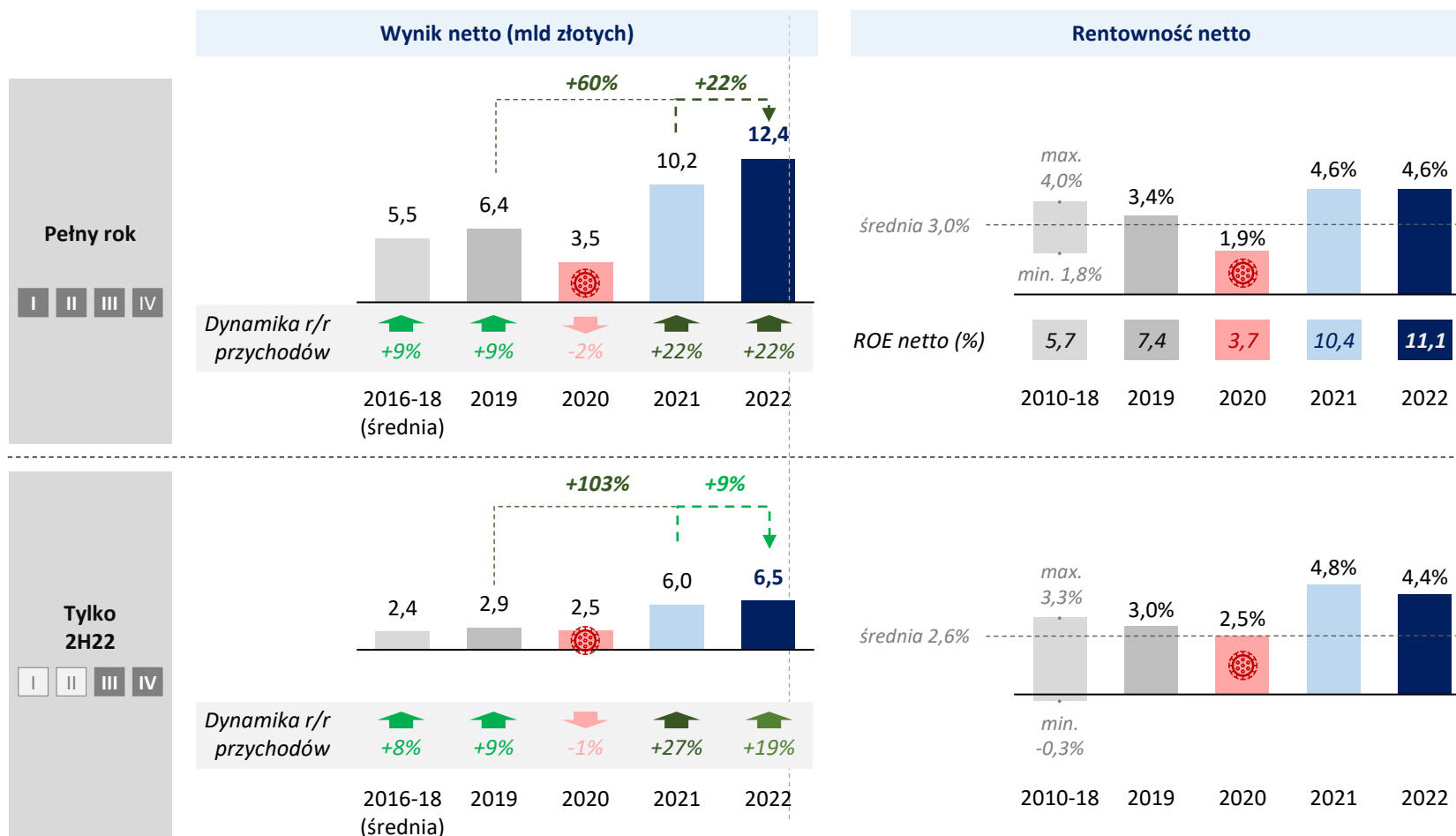


## Polska branża TSL – po bardzo mocnej poprawie wyniku netto w 2021 r. – w roku 2022 wywindowała go o kolejne 22%. W 2H22 widoczne były już jednak oznaki rosnących trudności z przeliczaniem kosztów działalności na ceny usług.



- Pomimo wyzwań kosztowych, w 2022 r. polska branża TSL (w grupie firm zatrudniających przynajmniej 10 pracowników) **zdołała zwiększyć swój zagregowany wynik netto o 22%** względem bardzo udanego pod tym względem 2021 r., **utrzymując rentowność netto na poziomie z poprzedniego roku (4,6%)**.
- Tak dobry wynik był pochodną 1) **pozytywnego wpływu ożywienia w przewozach pasażerskich** (w szczególności transport lotniczy zanotował zysk ponad 800 mln PLN wobec straty ponad 700 mln rok wcześniej), lecz również 2) **wysokiej zdolności firm z gałęzi towarowych do przeliczania wzrostu kosztów na ceny usług**. W szczególności, silnie obciążony wzrostem kosztów (+27%) drogowy transport towarowy zdołał zwiększyć swój zagregowany wynik netto o 23%.
- Warto zauważyć, że 2. połowa 2022 r. – choć wciąż **bardzo mocna – przyniosła oznaki spowolnienia**. Zagregowany zysk netto wzrósł już tylko o 9% w porównaniu z 2H21 (i to pomimo utrzymania blisko 20% dynamiki przychodów), a **wskaźniki rentowności zaczęły się obniżać**. Ochłodzenie ogólnej koniunktury gospodarczej w kolejnych kwartałach roku dawało się branży coraz mocniej we znaki, a **proces przeliczania kosztów na ceny usług w 2. półroczu najwyraźniej napotykał coraz silniejszą barierę popytową**.

### Zagregowane wyniki finansowe i rentowność polskiej branży transportowo-logistycznej<sup>1</sup>



1) Dane dla podmiotów zatrudniających powyżej 9 pracowników  
Źródło: Pont Info, Analizy Pekao



## Poprawę wyniku netto vs 2021 r. odnotowała większość gałęzi TSL, choć na niektórych odbiły się różne czynniki specyficzne. Część gałęzi utrzymała rentowność netto znacznie powyżej przedpandemicznych poziomów.



### Wybrane wskaźniki finansowe głównych segmentów sektora transportu i gospodarki magazynowej<sup>1</sup>

2022 2021 Zmiana r/r Średnia 2017-19

		Wynik netto (mln zł)			Rentowność netto				
		2022	2021	Zmiana r/r	Średnia 2017-19	2022	2021	Zmiana r/r	Średnia 2017-19
Usługi transportowe (49-51, 53)	Transp. kolejowy pasażerski	96	67	↑	273	1,1%	0,9%	↑	4,5%
	Transp. kolejowy towarów	204	-2	↑	350	1,9%	0,0%	↑	4,1%
	Poz. transp. lądowy pasaż.	-122	-18	↓	50	-0,7%	-0,1%	↓	0,4%
	Transp. drogowy towarów	5 514	4 490	↑	2 143	5,3%	5,5%	↓	3,4%
	Transport rurociągowy	290	1 199	↓	815	4,6%	20,7%	↓	18,5%
	Transport wodny	275	210	↑	n/d	5,8%	5,6%	↑	n/d
	Transport lotniczy	836	-756	↑	n/d	6,4%	-14,4%	↑	n/d
Gospodarka magazynowa i logistyka (52)	Magazynowanie	876	751	↑	292	4,0%	3,1%	↑	2,0%
	Ust. wspom. transp. lądowy	150	814	↓	-287	0,8%	5,1%	↓	-2,4%
	Porty morskie i ust. wspom.	224	116	↑	58	11,2%	7,7%	↑	9,5%
	Porty lotnicze i ust. wspom.	269	371	↓	379	5,0%	9,2%	↓	8,5%
	Przeładunek towarów	1 059	509	↑	346	23,9%	17,1%	↑	13,1%
	Spedycja, agenci transp.	2042	1 771	↑	637	5,6%	5,8%	↓	3,1%

- W 2022 r. zagregowany zysk netto odnotowały niemal wszystkie gałęzi polskiej branży TSL (uwzględniając firmy 10+ zatrudnionych), z wyjątkiem pasażerskiego transportu miejskiego i podmiejskiego (część kategorii „pozostały transport lądowy pasażerski”, obok między-miastowych przewozów autokarowych). Gałąź ta jeszcze przed wybuchem pandemii COVID-19 miała problemy ze stroną przychodową (funkcja transportu publicznego usztywniająca ceny usług), a w 2022 r. dodatkowo obciążył ją skokowy wzrost cen paliw.
- Najbardziej spektakularny wzrost wyniku miał miejsce w transporcie lotniczym, który odnotował ponad 800 mln PLN zysku netto wycieczki ponad 750 mln PLN straty w 2021 r. Zwyżkę wyniku netto o ponad 1 mld PLN (+22% r/r) odnotował również drogowy transport towarowy.
- Z kolei słabszy niż w 2021 r. wynik netto odnotowały transport rurociągowy (odcinanie dostaw z Rosji) i niektóre gałęzi zajmujące się utrzymaniem infrastruktury i dostarczaniem usług wspomagających.
- Warto podkreślić, że transport drogowy, działalność magazynowa, przeładunkowa oraz spedycyjno-agencyjna w 2022 r. utrzymały wskaźniki rentowności netto znacznie powyżej średnich poziomów sprzed wybuchu pandemii. Świadczy to o tym, że – pomimo szeregu wyzwań kosztowych – całokształt czynników popytowo-podażowych był dla tych gałęzi sprzyjający.

<sup>1</sup>) Dane dla podmiotów zatrudniających powyżej 9 pracowników  
Źródło: Pont Info, Analizy Pekao



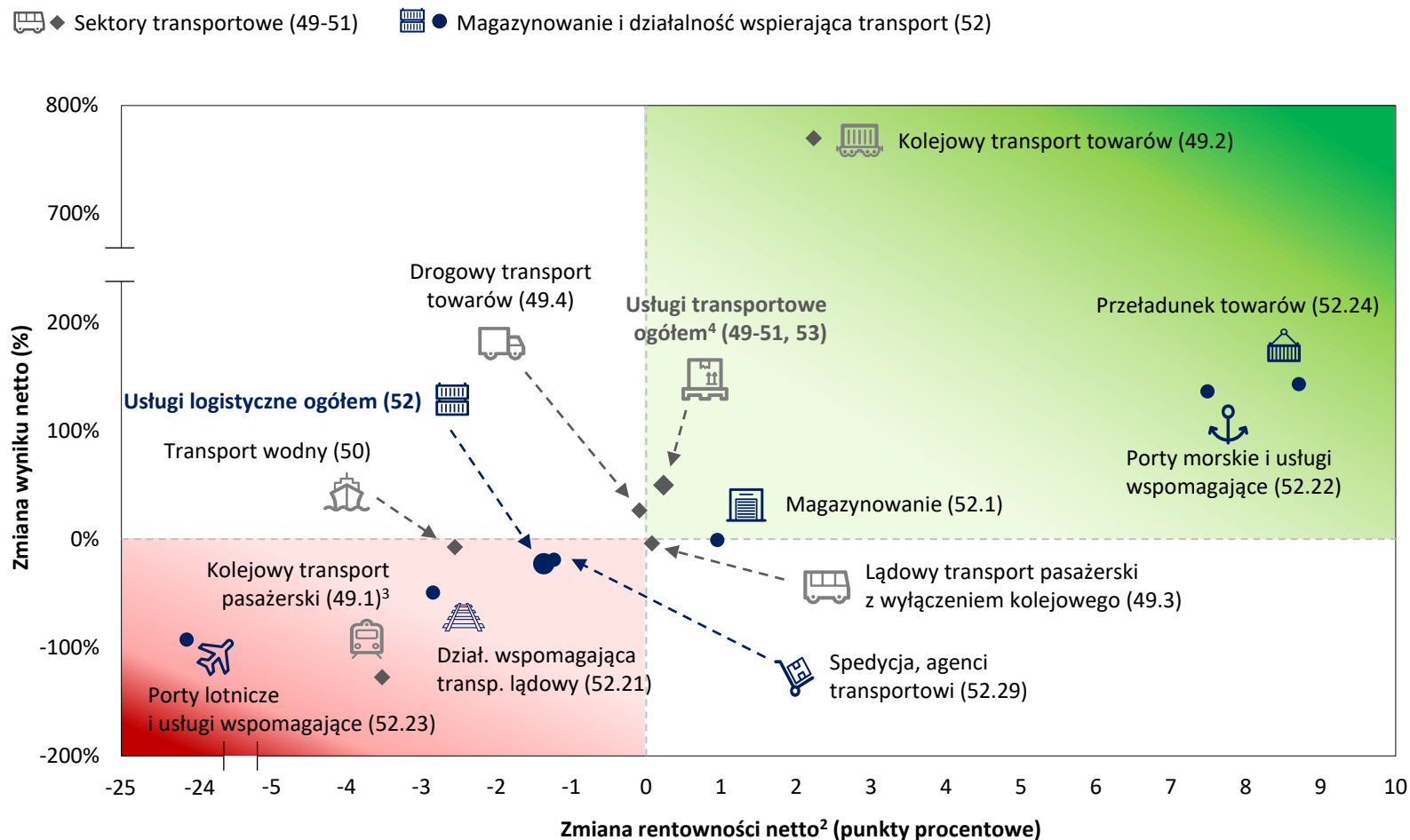


## W 2H22 wzrost kosztów coraz mocniej odbijał się na wynikach branży. Wsparciem dla części segmentów stał się jednak silny wzrost przewozów ładunków masowych.



- Sama druga połowa 2022 r. była dla wielu gałęzi polskiej branży TSL wyraźnie słabsza pod względem wyników finansowych od 1. półrocza.** Na niekorzyść wyróżnił się zwłaszcza **pasażerski transport kolejowy, który w 2H22 zanotował stratę** (po niezłej 1. połowie roku) – i to pomimo **bardzo silnego wzrostu liczby przewożonych pasażerów**. Sugeruje to brak odpowiednio szybkiego dostosowania cen biletów (presja społeczna, funkcja transportu publicznego) do skokowego wzrostu kosztów – głównie podwyżek cen energii elektrycznej.
- Silne pogorszenie wyniku** (choć bez wejścia w stratę) i **spadki rentowności wykazały segmenty „infrastrukturalne”:** 1) **porty lotnicze i usługi wspomagające transport lotniczy**, (gdzie jednak źródłem spadku wyniku netto były niższe niż przed rokiem przychody operacyjne nie związane ze sprzedażą usług, przy poprawie r/r samego wyniku ze sprzedaży) oraz 2) **działalność wspomagająca transport lądowy**, gdzie na spadek wyniku ze sprzedaży pod wpływem wzrostu kosztów nałożyło się pogorszenie wyniku na operacjach finansowych. **W mniejszym, lecz zauważalnym stopniu wzrost presji kosztowej odbił się na wynikach i rentowności działalności spedycyjno-agencyjnej oraz transportu wodnego.**
- Na przeciwnym biegunie znalazł się transport lotniczy** (nie uwzględniony na wykresie obok – zysk 987 mln PLN w 2H22 vs strata 371 mln PLN w 2H21), a także **porty morskie i usługi wspierające transport morski, usługi przeładunkowe oraz towarowy transport kolejowy**. W ostatnich trzech segmentach źródłem poprawy wyników w 2H22 był **silny wzrost przewozów ładunków masowych pod wpływem radykalnej zmiany sytuacji energetycznej** (m.in. silny wzrost importu węgla) oraz **rosnącej obsługi transportów z i do Ukrainy** (dostawy pomocy, odbiór eksportu i tranzyt surowców).

Szacunkowa zmiana r/r rentowności i wyniku netto w głównych segmentach transportu i magazynowania w 2H22<sup>1</sup>



1) Dane dla podmiotów zatrudniających powyżej 9 pracowników  
Źródło: Pont Info, Analizy Pekao

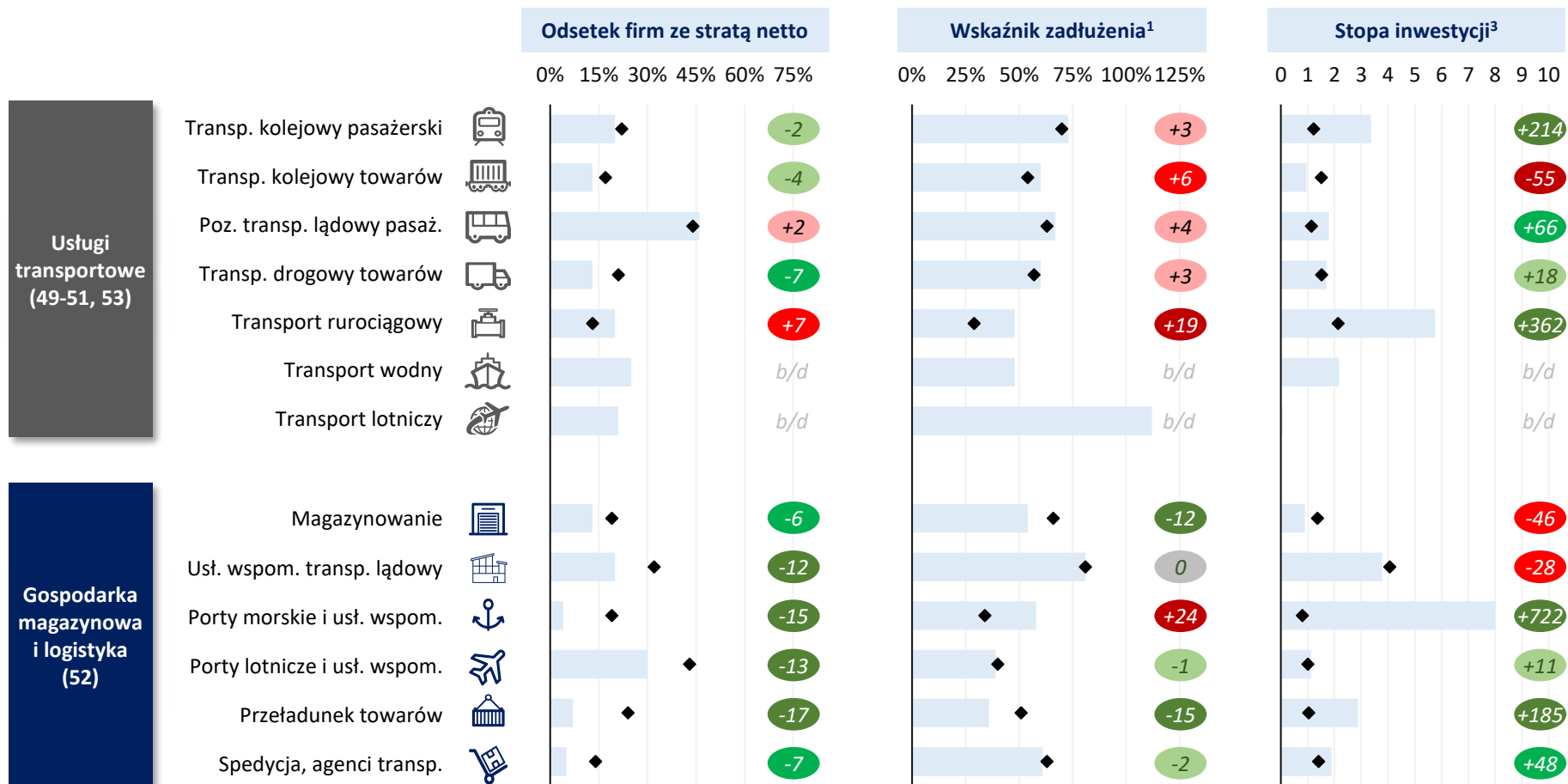


Pomimo mocnych agregatów, na poziomie pojedynczych podmiotów sytuacja finansowa w 2022 r. była już jednak mocno zróżnicowana, a w niektórych segmentach odsetek firm ze stratą netto na koniec roku przekraczał 20%.



### Wybrane wskaźniki finansowe głównych segmentów sektora transportu i gospodarki magazynowej<sup>1</sup>

■ 2022 ◆ średnia z lat 2017-19 ● Zmiana 2022 vs średnia z lat 2017-19 (pp)



- odsetek firm nierentownych w branży TSL wyniósł na koniec 2022 r. 16%, vs 17% na koniec 2021 r. i 23% średnio w latach 2017-19. Była to w dużej mierze zasługa **dobrej sytuacji finansowej** dwóch segmentów o bardzo wysokiej liczebności: **drogowego transportu towarów i działalności agencyjno-spedycyjnej**.
- **Negatywnie** pod względem odsetka firm ze stratą netto wyróżniały się **drogowy transport pasażerski** (zwłaszcza komunikacja miejska) oraz **porty lotnicze i działalność wspierająca transport lotniczy**. Łącznie w 7 gałęziach odsetek firm nierentownych na koniec 2022 r. przekroczył 20% (choć w większości przypadków był on i tak niższy niż średnio w latach 2017-19).
- Większość gałęzi wykazała w 2022 r. bardzo **silny wzrost aktywności inwestycyjnej**, nie tylko r/r, lecz również powyżej poziomów sprzed **wybuchu pandemii**. Wyróżniały się tu przede wszystkim gałęzie „infrastrukturalne”, realizujące szeroko zakrojone programy zwiększające ich potencjał - zwłaszcza porty morskie, zarządcy infrastruktury kolejowej, transport rurociągowy (duży wpływ Baltic Pipe), działalność przeładunkowa, a także pasażerski transport kolejowy.

1) Dane dla podmiotów zatrudniających powyżej 9 pracowników 2) Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania w relacji do aktywów 3) Nakłady inwestycyjne do amortyzacji  
Źródło: Pont Info, Analizy Pekao



## Ankiety GUS wskazują, że sektor TSL ocenia swoją ogólną bieżącą sytuację neutralnie, choć zwraca uwagę na trudności finansowe. Za to w przewidywaniach dominujący od dawna pesymizm uległ w ostatnich miesiącach lekkiemu ograniczeniu.

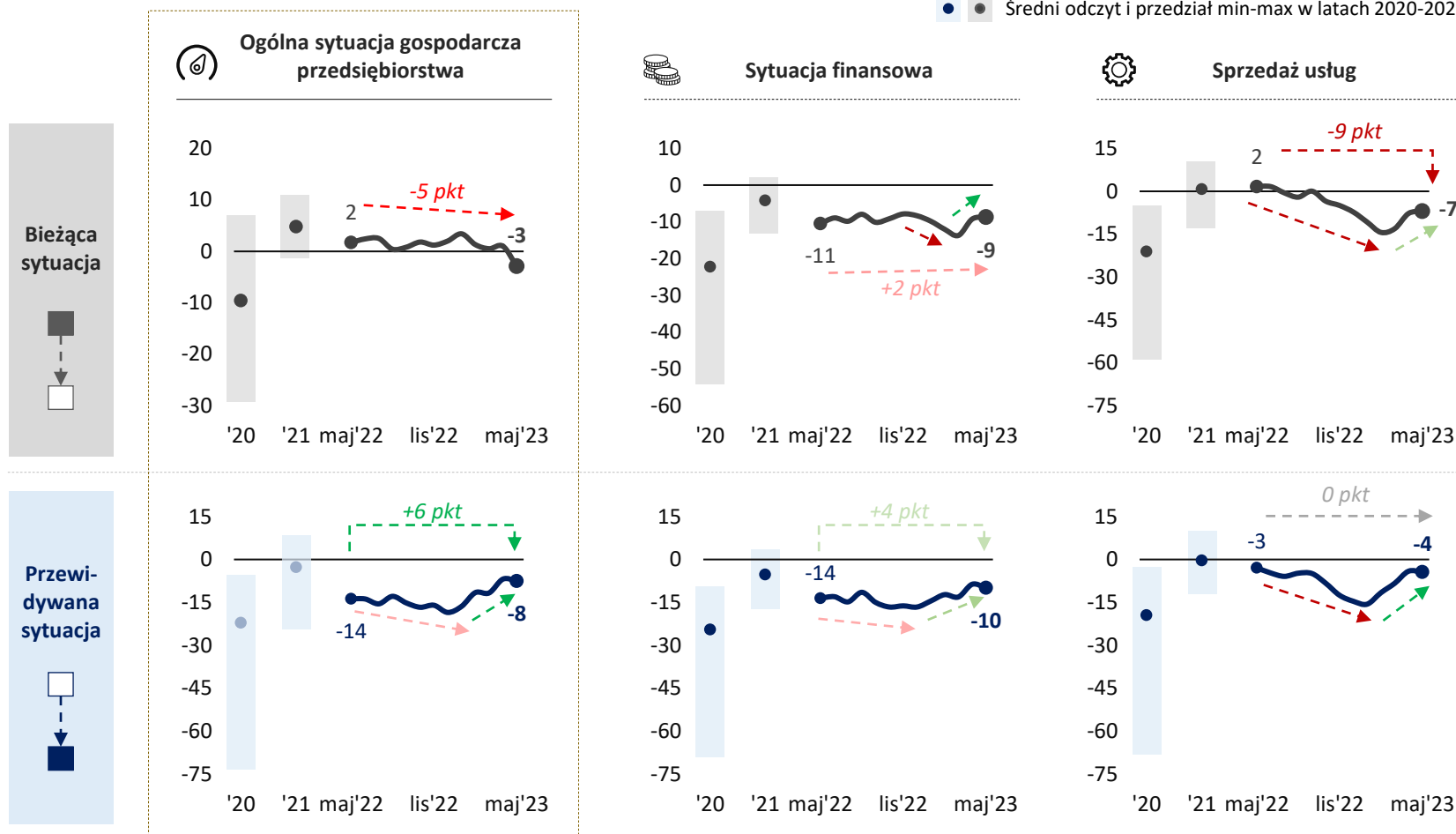


- W badaniach koniunktury branża TSL postrzega obecnie swoją ogólną sytuację gospodarczą w przybliżeniu neutralnie (względna równowaga pomiędzy ocenami pozytywnymi i negatywnymi). Jednak w przypadku sytuacji finansowej wyraźna przewaga utrzymuje się od dłuższego czasu po stronie ocen negatywnych. Do pewnego stopnia kłóci się to z przedstawionymi wcześniej, mocnymi agregatami finansowymi branży i większości jej segmentów. Zapewne wiąże się to jednak z rozkładem populacji ankietowanych firm – większość wśród nich stanowią małe podmioty, które w ostatnich kwartałach mogły bardziej dotkliwie odczuć skutki wzrostu kosztów.
- W ciągu ostatniego roku wyraźnie obniżył się także wskaźnik ocen sprzedaży usług, odzwierciedlając wpływ ochłodzenia koniunktury gospodarczej na popyt. W 1Q23 pozostawał on mocno ujemny (średnio w całym kwartale odczyty słabsze niż rok temu, gdy branża znalazła się pod wpływem zawirowań związanych z wybuchem wojny w Ukrainie), choć w kwi'23 odbił lekko w górę.
- Trzeba natomiast podkreślić, że wskaźnik sytuacji przewidywanej – choć wciąż ujemny – poprawił się wyraźnie w ostatnim czasie w porównaniu z poziomami z gru'22. Wzrost o 6 p.p. vs maj'22 sugeruje nie tylko sezonowe, lecz również fundamentalne podłoże tego odbicia. Może ono odzwierciedlać uspokajający wpływ zahamowania wzrostu cen energii i paliw oraz nadzieje branży na to, że kulminacyjny punkt ogólnej gospodarczej dekonjunktury (w wymiarze popytowym) przypadł na 1Q23, a kolejne kwartały mogą przynieść pierwsze oznaki ożywienia.

### Oceny ogólnej sytuacji firm z sektora transportu i gospodarki magazynowej wg głównych rodzajów działalności<sup>1</sup>



● ● Średni odczyt i przedział min-max w latach 2020-2021



1) Dane pochodzą z cyklicznych badań koniunktury gospodarczej prowadzonych przez GUS i przedstawiających opinie samych przedstawicieli branży według stanu na marzec 2023 r. Poziomy wskaźników odzwierciedlają saldo odpowiedzi pozytywnych (+) i negatywnych (-). Źródło: GUS, Analiza Pekao

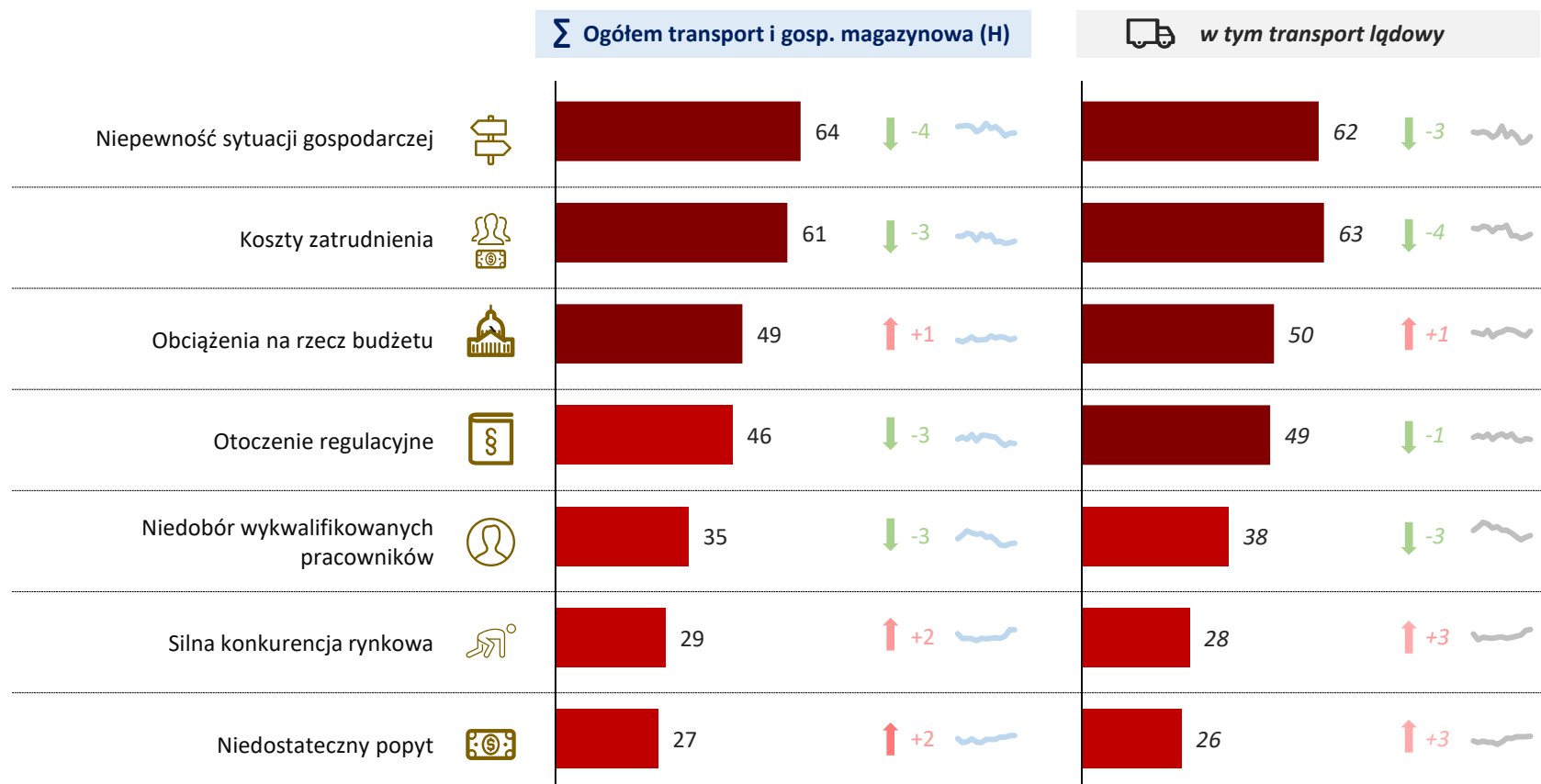


## Najczęściej wskazywanymi barierami rozwojowymi pozostają ogólna niepewność sytuacji gospodarczej i czynniki kosztowe, przy ponad 1/4 badanych firm wskazujących na problemy z popytem.



### Odczuwalność kluczowych barier działalności w branży transportowej (odsetek wskazań firm<sup>1</sup>), maj'23

■ Odczyt lut'23    ↑# Zmiana r/r    ~ Trend w ostatnich 13 miesiącach (kwi'22-kwi'23)



- Niepewność ogólnej sytuacji gospodarczej pozostaje najczęściej wymienianą barierą rozwojową branży TSL, choć odsetek wskazujących ją przedsiębiorców nieznacznie obniżył się w ostatnich miesiącach. Drugą co do częstości barierą wskazywaną przez branżę są koszty zatrudnienia - odsetek firm wskazujących na ten czynnik również nieznacznie obniżył się w porównaniu z 2H22, jednak wciąż był on poważnym problemem dla ponad 60% badanych podmiotów. Wśród innych barier wysoki odsetek firm TSL wskazuje daniny i otoczenie regulacyjne, są to jednak czynniki tradycyjnie odgrywające dużą negatywną rolę w ocenach.
- Warto zauważyć, że badania GUS – poza kosztami zatrudnienia – nie wymieniają bezpośrednio innych czynników kosztowych. Stopień odczuwalności wysokich kosztów paliw, energii i kredytu jest za to zapewne „zaszyty” w ocenie niepewności sytuacji gospodarczej.
- W maj'23 bariery w postaci niedostatecznego popytu sygnalizowało 27% podmiotów. Poziom ten był tylko nieznacznie, bo o 2 p.p., wyższy niż w maj'22 oraz średnio w całym ubiegłym roku, zwłaszcza na tle skali spowolnienia gospodarczego, jakiego obecnie doświadczamy. Z drugiej strony, przed wybuchem pandemii w latach 2018-19 wskaźnik ten utrzymywał się poniżej 20 punktów, a zatem jego obecny poziom jest wyraźnie wyższy niż w okresach dobrej koniunktury.

<sup>1</sup> Na bazie badań koniunktury prowadzonych przez GUS; wskaźniki odzwierciedlają odsetek ankietowanych firm wskazujących dany czynnik jako istotną barierę działalności (przy czym mogą one wskazywać więcej niż 1 barierę)  
Źródło: GUS, Analizy Pekao

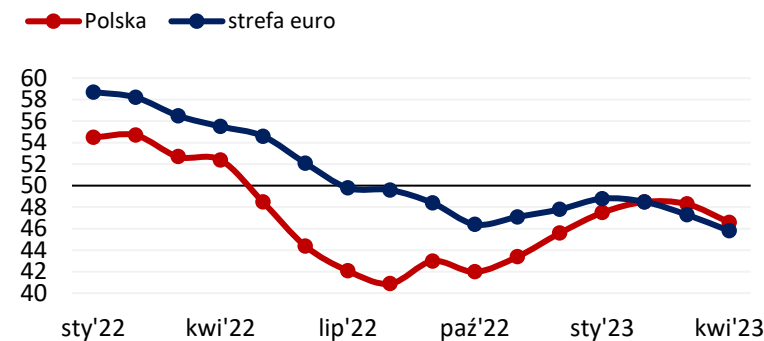


## Perspektywy krótkoterminowe: W 2023 r. spowolnienie gospodarcze będzie wywierać presję na pracę przewozową i przychody, choć transport pasażerski może wykazywać pod tym względem większą odporność od towarowego.



- Pomimo lekkiej poprawy oczekiwań samej branży odnośnie rozwoju sytuacji trzeba pamiętać, że **polska i unijna gospodarka znajdują się nadal w fazie głębokiego spowolnienia**. Głównym czynnikiem hamującym jest tutaj **osłabienie popytu krajowego, zwłaszcza prywatnego (konsumpcja)** oraz jego wpływ na sprzedaż detaliczną i produkcję (przede wszystkim dóbr konsumpcyjnych trwałego użytku). **Nasze prognozy zakładają, że dynamika polskiego PKB w 2023 r. wyniesie około 1%**. **Pesymistyczne pozostają też prognozy Komisji Europejskiej** (m.in. stagnacja u naszych głównych partnerów handlowych).
- Korelacja pomiędzy kondycją gospodarki a popytem na transport towarowy jest oczywista**. Spowolnienie obejmujące całą UE-27 mogą odczuć **zarówno przewozy krajowe** (ochłodzenie w handlu, mniej zamówień w przemyśle), **jak i międzynarodowe** (eksport i import, przewozy realizowane w całości poza granicami naszego kraju). **Słabszy popyt może odbijać się niekorzystnie na stawkach przewozowych i stronie przychodowej**.
- Natomiast **w transporcie pasażerskim duża część przewozów kolejowych i drogowych ma charakter usługi niezbędnej** (np. dojazdy do pracy). Z kolei ruch turystyczny (zwłaszcza kolejowy i lotniczy) powinien być w znacznym stopniu stabilizowany przez silne przywiązanie Polaków do wyjazdów wakacyjnych. **Pasażerska praca przewozowa może zatem wykazać wyższą odporność w porównaniu z transportem towarowym, tym bardziej, że wciąż trwa tutaj odbudowa po skutkach pandemii**.

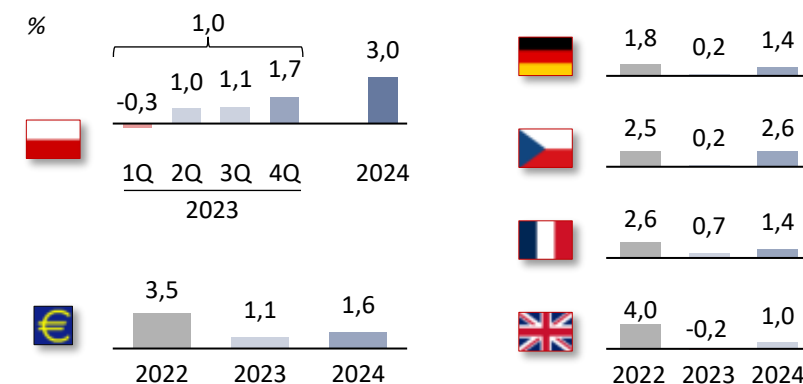
### Indeks aktywności w przemyśle (PMI)



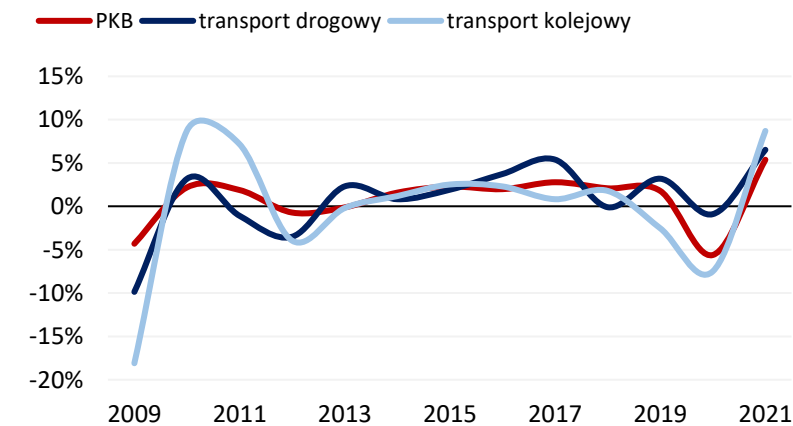
### Wskaźniki ufności konsumenckiej



### Prognoza dynamiki r/r PKB dla Polski<sup>1</sup>, strefy euro i głównych odbiorców polskiego eksportu<sup>2</sup>



### Dynamika pracy przewozowej w transporcie towarowym na tle dynamiki PKB w UE-27



1) Bieżąca prognoza Banku Pekao SA 2) Na podstawie Spring 2023 Economic Forecast Komisji Europejskiej, opublikowanego w maju 2023 r.  
Źródło: IHS Markit, GUS, Komisja Europejska, OECD, Eurostat, Analizy Pekao



## Perspektywy krótkoterminowe: Jednocześnie obciążenie kosztami (głównie oczekiwania płacowe, przy być może nieco słabszej niż przed rokiem presji ze strony cen paliw i energii) pozostanie zapewne silne do końca 2023 r.

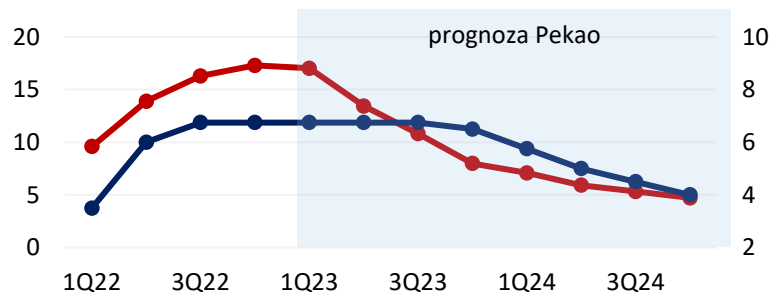


### Prognoza inflacji w Polsce i stopy referencyjnej NBP<sup>1</sup>



%

- inflacja r/r, średnio w kwartale (l.o.)
- stopa referencyjna NBP, na koniec okresu (p.o.)

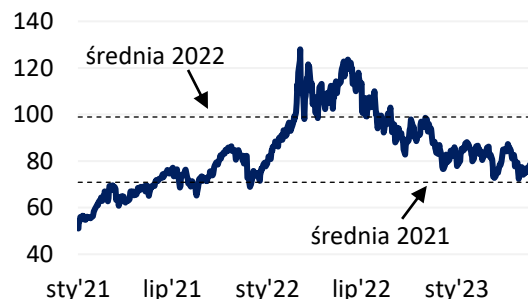
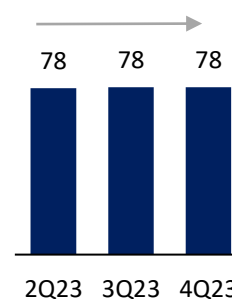


### Ceny ropy naftowej Brent



USD/bbl

ceny historyczne, sty'21 – maj'23

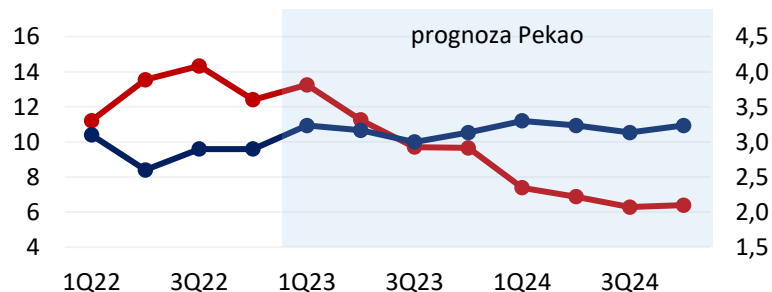
prognoza EIA<sup>2</sup>

### Prognoza stopy bezrobocia i dynamiki płac w Polsce<sup>1</sup>



%

- dynamika płac w sektorze przedsiębiorst, średnio w kwartale (l.o.)
- stopa bezrobocia w ujęciu BAEL, średnio w kwartale (p.o.)

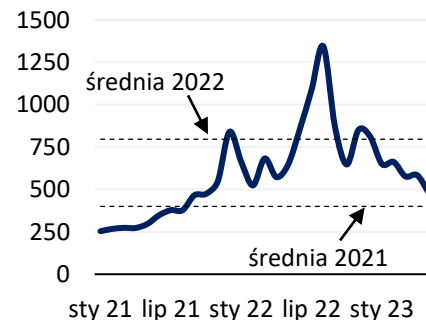
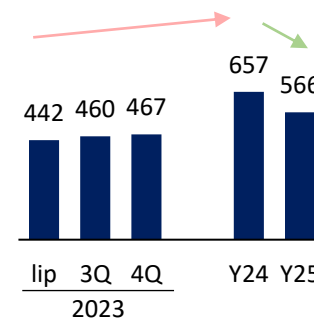


### Ceny energii elektrycznej w Polsce



PLN/MWh

Średnie miesięczne ceny kontraktów BASE

krzywa terminowa BASE<sup>3</sup>

- Zakładamy, że w 2023 r. najmocniej na koszty branży TSL może oddziaływać presja płacowa. Nasze prognozy przewidują że inflacja aż do 4Q23 może pozostać dwucyfrowa. Wzrost kosztów życia będzie przekładać się na oczekiwania płacowe pracowników, w związku z czym w całym sektorze przedsiębiorstw spodziewamy się dwucyfrowej dynamiki płac w 2023 r. Presja ta będzie tym silniejsza w branżach odczuwających niedobory pracowników, a niektóre gałęzie sektora TSL już w 2022 r. wyróżniały się wysoką dynamiką kosztów pracy. Słabszy popyt towarzyszący ochłodzeniu koniunktury gospodarczej będzie neutralizować ten czynnik tylko częściowo.
- Nieco lepsze wydają się perspektywy odnośnie presji ze strony kosztów energii i paliw. Rozwój wydarzeń i koniec sezonu grzewczego oddaliły ryzyko kryzysu energetycznego w Europie, co przełożyło się na wyraźny spadek cen energii elektrycznej (zarówno bieżących, jak i terminowych). Również ceny ropy naftowej spadły znacznie poniżej ubiegłorocznych szczytów, a prognozy na kolejne kwartały są „płaskie”. W rezultacie średnioroczne ceny paliw i energii mogą kształtować się poniżej poziomów z ubiegłego roku (biorąc poprawkę na wciąż wysoką niepewność związaną z toczącą się tuż za granicami UE pełnoskalową wojnę). Nie zmienia to jednak faktu, że patrząc historycznie pozostaną one wysokie, nadal mocno obciążając ekonomikę firm transportowych i logistycznych.



## Krótkoterminowe perspektywy głównych obszarów krajowej branży TSL: Słabszy popyt i wciąż silna presja kosztowa mogą nadal obciążać marże i wyniki, w największym stopniu oddziałując na transport towarowy.



→ spodziewana zmiana warunków prowadzenia działalności i sytuacji finansowej vs 2022 r.

### Perspektywy i główne czynniki

#### Transport towarowy



- Negatywny wpływ spowolnienia gosp. w Polsce i całej UE na pracę przewoźową
- Niepewność odnośnie cen paliw
- Wyzwania na rynku pracy

#### Transport pasażerski



- Wzrost cen usług (wpływ wysokich kosztów) w warunkach pogorszenia sytuacji finansowej społeczeństwa
- ✓ Pozytywny wpływ zaniku skutków pandemii COVID-19

#### Logistyka, dział. wspomagająca



- Osłabienie wolumenów w przemyśle, handlu i transporcie
- Wysokie koszty utrzymania infrastruktury w obsłudze transportu pasażerskiego
- ✓ Rozwój e-commerce

### 🎯 Kluczowe obszary

**Transport drogowy (49.4)** – prawdopodobne pogorszenie warunków prowadzenia działalności pod wpływem osłabienia popytu i większych trudności z dostosowywaniem cen usług do kosztów (widoczny spadek średnich stawek frachtu drogowego w UE-27 od 4Q22) w warunkach presji płacowej (skutki wysokiej inflacji i wzrostu kosztów życia, trudności ze znalezieniem wykwalifikowanego personelu, dwie podwyżki płacy minimalnej przewidziane na ten rok) i obciążeń związanych z Pakietem Mobilności

**Transport lotniczy (51)** – prawdopodobna kontynuacja odbudowy wolumenów ruchu lotniczego, jednak wysokie ceny biletów i usług turystycznych mogą spowalniać ten proces

**Transport kolejowy (49.1)** – wzrost przewozów pasażerskich w 2022 r. powyżej poziomów z 2019 r. dzięki zanikowi barier związanych z COVID-19 i konkurencyjności cenowej vs. lotnictwo i pojazdy samochodowe budzą nadzieje, jednak sztywności w zakresie polityki cenowej (opór społeczny) zwiększają zależność sytuacji finansowej od wsparcia ze strony państwa

**Magazynowanie (52.1), przeładunek towarów (52.24), dział. spedycyjna i agencyjna** – negatywny wpływ spowolnienia gospodarczego na wolumeny towarów podlegających obsłudze logistycznej może osłabiać stronę przychodową; lepsze perspektywy usług dla rozwijającego się e-commerce

**Działalność wspomagająca transport powietrzny i morski (52.22-23)** – odradzające się przewozy pasażerskie poprawiają perspektywy przychodowe lotnisk, co jednak mogą skosztować wysokie koszty; w portach morskich wzrost obrotów ładunków masowych i niższe niż przed rokiem stawki frachtu mogą neutralizować słabszą ogólną koniunkturę w globalnym handlu i skutki spowolnienia gospodarczego w Europie



# SPIS TREŚCI

<u>Podsumowanie</u>	2
<u>Branża TSL w dobie pandemii COVID-19</u>	9
<u>Rozwój sytuacji w 2022 r. i perspektywy na 2023 r.</u>	19
<u>Sytuacja w głównych segmentach</u>	32
▶ <u>Transport drogowy</u>	32
<u>Transport kolejowy</u>	42
<u>Transport lotniczy i morski</u>	52
<u>Działalność magazynowa i wspomagająca</u>	62
<u>Wyzwania „zielonego transportu”</u>	70





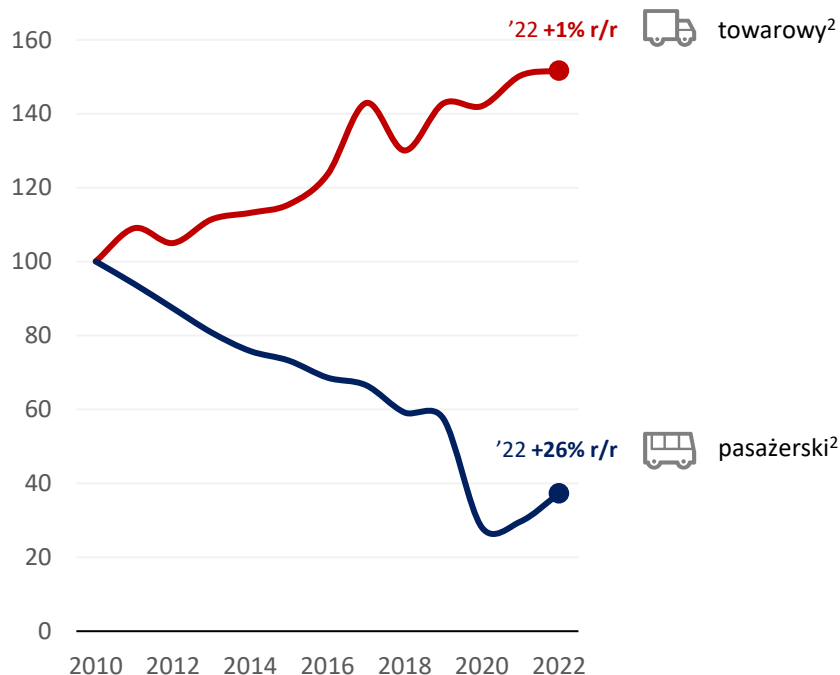
## Transport drogowy – trendy rozwojowe: Według wstępnych danych, w 2022 r. masa ładunków w transporcie drogowym wzrosła o 1%, a liczba pasażerów, pomimo mocnej poprawy r/r, pozostała o ponad 1/3 niższa niż w 2019 r.



### Dynamika r/r przewozów w polskim zarobkowym transporcie drogowym<sup>1</sup>



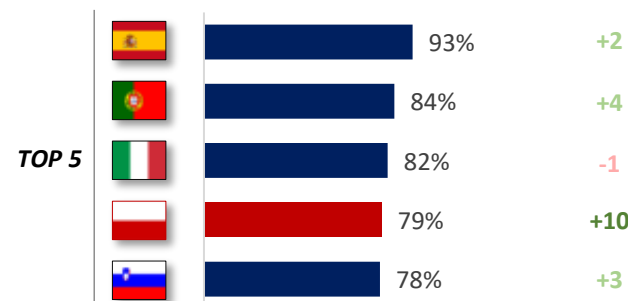
Indeks, 2010=100



### Udział transportu drogowego w przewozach towarów<sup>3</sup> w Polsce na tle UE-27 w 2021 r.



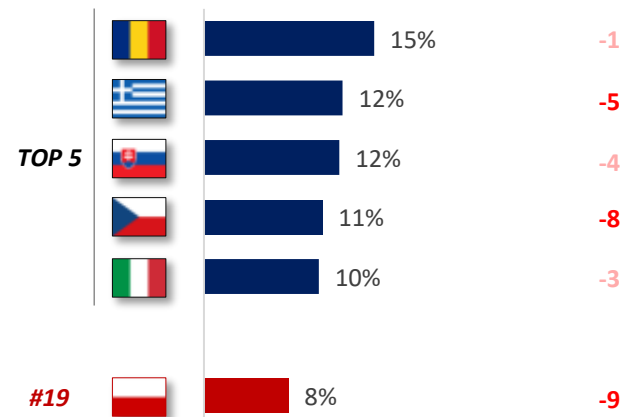
2021 vs 2010 (p.p.)



### Rola transportu drogowego w przewozach pasażerów<sup>4</sup> w Polsce na tle UE-27 w 2020 r.<sup>5</sup>



2020 vs 2010 (p.p.)



- Transport drogowy pozostaje dominującym ogniwem przewozów towarowych w naszym kraju (4. pozycja w UE-27 pod względem udziału w pracy całego zarobkowego transportu towarowego), o czym decyduje: 1) silna i w minionej dekadzie szybko umacniająca się pozycja w międzynarodowym transporcie towarowym UE (1. miejsce Polski wśród państw unijnych pod względem pracy w międzynarodowym drogowym transporcie towarowym), 2) utrzymująca się od lat znaczna przewaga pod względem kosztów i elastyczności nad transportem kolejowym w przewozach realizowanych na terytorium Polski oraz 3) niski poziom rozwoju wodnego transportu śródlądowego.
- W samym 2022 r. – według wstępnych danych GUS<sup>2</sup> – masa ładunków przewiezionych w transporcie towarowym była minimalnie (+1%) wyższa niż w roku 2021 (skutek niekorzystnych zmian w otoczeniu makro i ochłodzenia koniunktury gospodarczej, lecz także ograniczeń podaży związanych m.in. z niedoborami kierowców).
- Całkowicie odmienna jest sytuacja drogowego transportu pasażerskiego. Pod względem jego udziału w łącznych przewozach osób (uwzględniając przejazdy samochodami osobowymi) Polska plasuje się dopiero pod koniec 2. dziesiątki unijnej stawki. W naszym kraju od lat trwa przy tym regres liczby pasażerów dalekobieżnego transportu autokarowego.
- W 2022 r. liczba pasażerów w transporcie autokarowym wzrosła r/r o ponad 1/4 na fali ogólnego ożywienia ruchu pasażerskiego po wygaśnięciu barier związanych z pandemią COVID-19. Nadal stanowiła jednak tylko 65% ruchu z 2019 r. i niespełna 40% w porównaniu z 2010 r.

1) Dla transportu towarowego dynamiki dotyczą masy przewożonych ładunków, dla transportu pasażerskiego – liczby pasażerów w transporcie dalekobieżnym (bez komunikacji miejskiej) 2) Dla 2022 r. dane szacunkowe bazujące na miesięcznych publikacjach GUS, obejmujących niepełną próbę (wyłącznie podmioty transportowe zatrudniające powyżej 9 osób) 3) Relacja pracy przewozowej podmiotów realizujących transport zarobkowy do pracy generowanej przez cały transport drogowy, kolejowy, lotniczy, morski i wodny śródlądowy 4) Relacja pasażerskiej pracy przewozowej wykonanej autobusami i busami (razem z komunikacją miejską) do pracy generowanej przez wszystkie środki lądowej komunikacji publicznej i ruch pojazdów prywatnych; pominięto kraje wyspiarskie (Malta, Cypr, Irlandia) 5) Najbardziej aktualne dostępne dane  
Źródło: GUS, Eurostat, Analizy Pekao



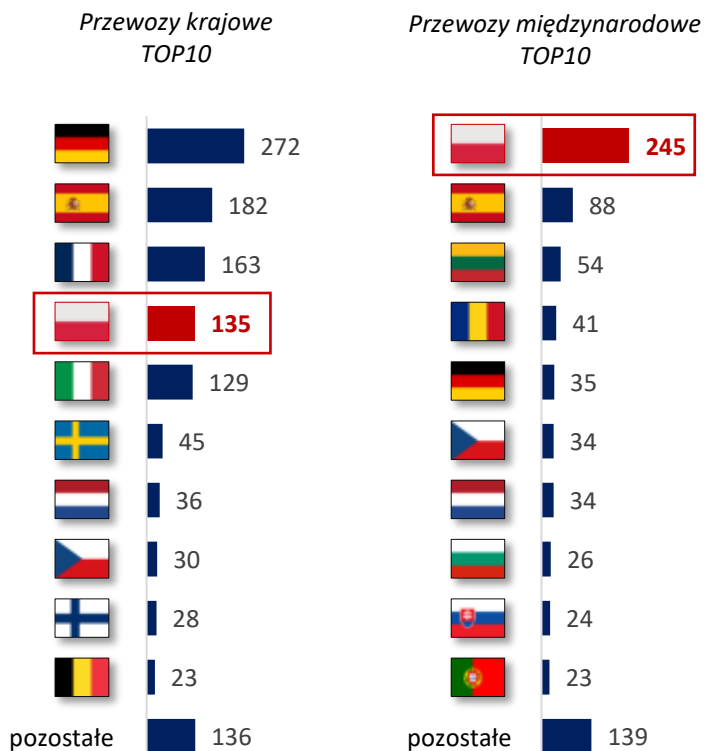
## Transport drogowy – trendy rozwojowe: Polska utrzymuje dominującą pozycję w unijnych towarowych przewozach międzynarodowych, choć wpływ Pakietu Mobilności staje się coraz silniej odczuwalny operacyjnie i finansowo.

- Wdrażanie kolejnych punktów Pakietu Mobilności nie osłabiło jak dotąd dominującej pozycji Polski w przewozach międzynarodowych UE-27. Z danych Eurostatu wynika, że w 2021 r. praca wykonana przez polskie przedsiębiorstwa w przewozach cross-trade i kabotażowych była o 11% wyższa niż w roku 2019. W rezultacie obie kategorie jeszcze umocniły swoją pozycję w portfelu przewozów.
- Dane dostępne publicznie w momencie publikacji niniejszego opracowania nie pozwalały ocenić jak kształtowała się praca w przewozach międzynarodowych w 2022 r. Można jednak zakładać, że kombinacja 1) ochłodzenia koniunktury w UE-27 w 2H22 oraz 2) wejścia w życie kolejnych punktów Pakietu Mobilności (m.in. konieczność zjeżdżania pojazdu do kraju rejestracji co 8 tyg., tzw. cooling off<sup>1</sup> dla przewozów kabotażowych)
- Od 2022 r. nowym obciążeniem związanym z Pakietem Mobilności stała się zmiana zasad wynagradzania kierowców wykonujących przewozy cross-trade i kabotażowe (likwidacja dotychczasowych ryczałtów i diet za podróże służbowe, przejście na standardową formę wynagrodzenia i jego wyrównanie do poziomu wynagrodzenia sektorowego obowiązującego w danym kraju). Z kolei od sie'23 wszystkie nowe pojazdy będą obowiązkowo wyposażone w tachografy 5. generacji, automatycznie rejestrujące moment przekraczania granicy (w ramach uszczelniania systemu).

### Pozycja Polski w unijnym towarowym transporcie drogowym, 2021



Mld tonokilometrów

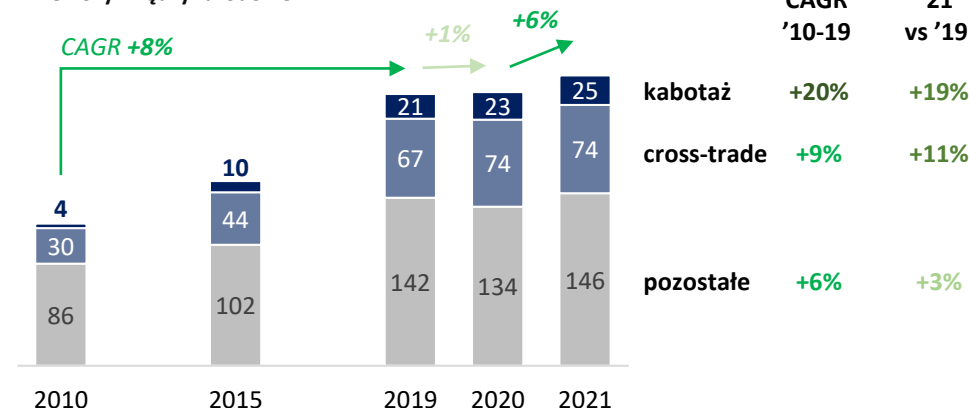


### Praca przewozowa w polskim transporcie towarowym



Mld tonokilometrów

#### Przewozy międzynarodowe

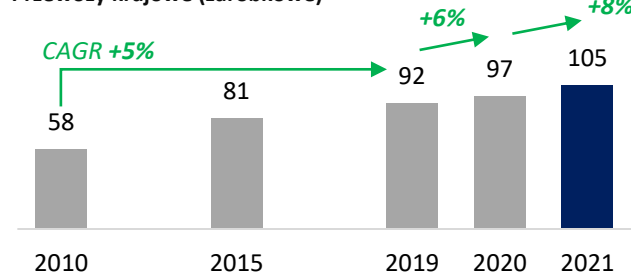


	CAGR '10-19	'21 vs '19
kabotaż	+20%	+19%
cross-trade	+9%	+11%
pozostałe	+6%	+3%

28% (2010), 35% (2015), 38% (2019), 42% (2020), 41% (2021) - Cross-trade i kabotaż jako % przewozów międzynarodowych

17% (2010), 21% (2015), 25% (2019), 27% (2020), 26% (2021) - Cross-trade i kabotaż jako % przewozów ogółem

#### Przewozy krajowe (zarobkowe)



1) Po dostarczeniu ładunku do danego kraju kierowca i pojazd mogą w ciągu 7 dni wykonać maksymalnie 3 przewozy kabotażowe (lub przejechać bez ładunku do innego kraju i wykonać tam 1 przejazd kabotażowy w ciągu 3 dni od wjazdu), po czym następuje obowiązkowa przerwa 4 dni, po której można przystąpić do kolejnego przewozu kabotażowego.

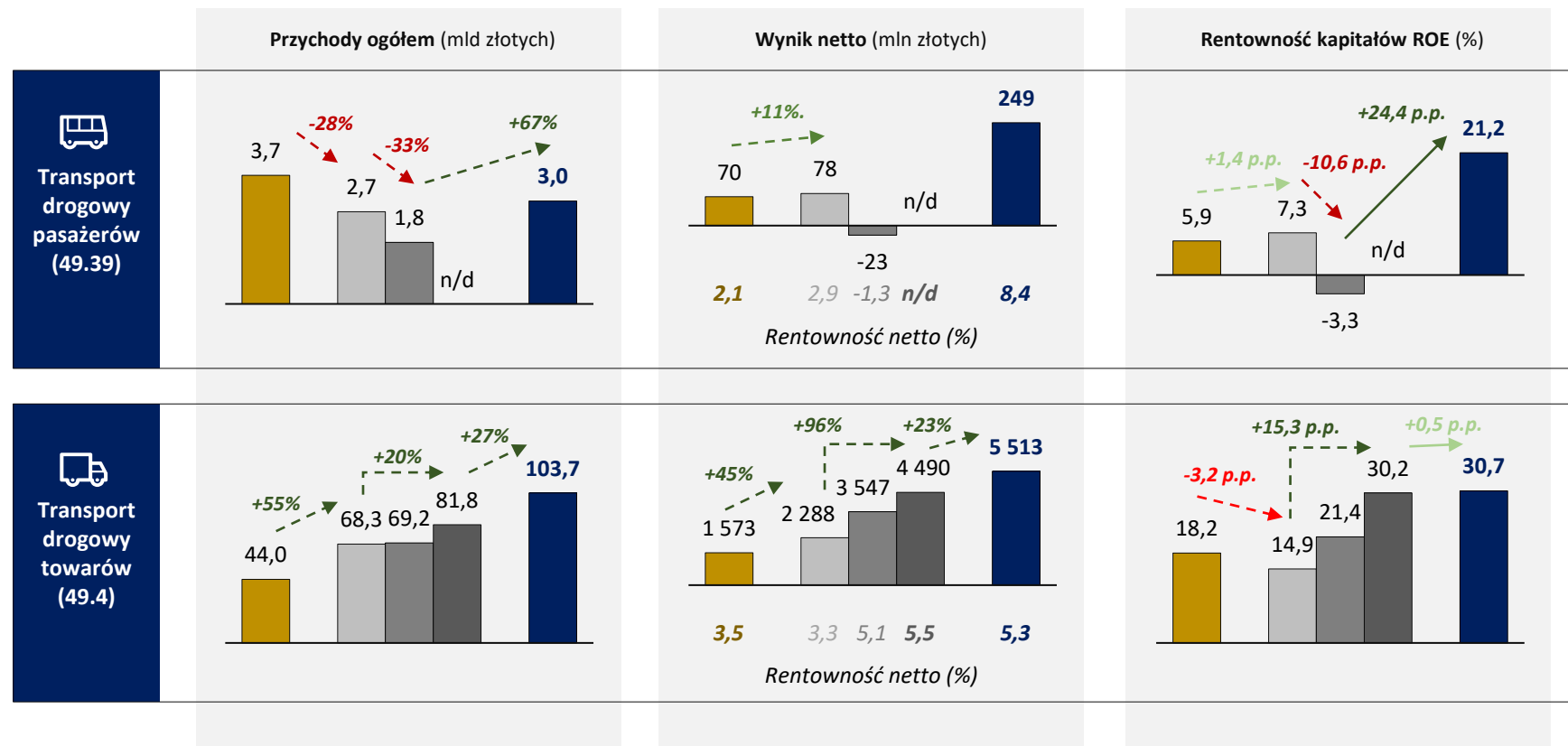


## Transport drogowy – sytuacja finansowa: W 2022 r. transport drogowy osiągnął zysk netto i rentowność nie notowane przez całą minioną dekadę, co świadczy o wysokiej zdolności do neutralizowania kosztów polityką cenową.

### Wybrane wyniki i wskaźniki finansowe firm, 2022 na tle poprzednich lat<sup>1</sup>



■ Średnia z lat 2010-2018 ■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022



- Pasażerski transport dalekobieżny (PKD 49.39, tzn. bez uwzględnienia komunikacji miejskiej i podmiejskiej) osiągnął w 2022 r. zysk ze sprzedaży ponad trzykrotnie wyższy w porównaniu z 2019 r.** (i również ponad trzykrotnie wyższy wynik netto). Biorąc pod uwagę fakt, że liczba pasażerów – pomimo wzrostu r/r – pozostała według GUS znacznie niższa niż w 2019 r., oznacza to, że **podwyżki cen usług pozwoliły z nadwyżką zrekompensować stronę kosztową**, choć tradycyjnie wsparciem dla tego segmentu były też dopłaty do świadczenia usług transportu publicznego.
- W transporcie towarowym silny wzrost przychodów (+27% r/r) przy niskiej – według wstępnych danych GUS – dynamice pracy przewozowej oraz zwyżka zysku netto o 23% pomimo silnej presji kosztowej również wskazują na znaczną skalę podwyżek cen usług.** Zakładamy, że **sytuacja na rynku pracy w tym segmencie** (niedobory kierowców w skali unijnej, pogłębione przez skutki mobilizacji w Ukrainie) i **wejście w życie nowych punktów Pakietu Mobilności** (okresowe powroty do bazy, ograniczenia w kabotażu) **wpłynęły na ograniczenie dostępnej podaży usług przewozowych w stopniu zapewniającym wysoką elastyczności dostosowania cenników** pomimo oznak osłabienia popytu towarzyszących ochłodzeniu ogólnej koniunktury gospodarczej w UE.

1) Dane roczne dla podmiotów zatrudniających 10 i więcej pracowników  
Źródło: Pont Info, Analizy Pekao



## Transport drogowy – sytuacja finansowa: Odsetek firm nierentownych pozostał niski (zwłaszcza na tle średnich sprzed wybuchu pandemii), choć wśród mikrofirm sytuacja była zapewne bardziej skomplikowana.

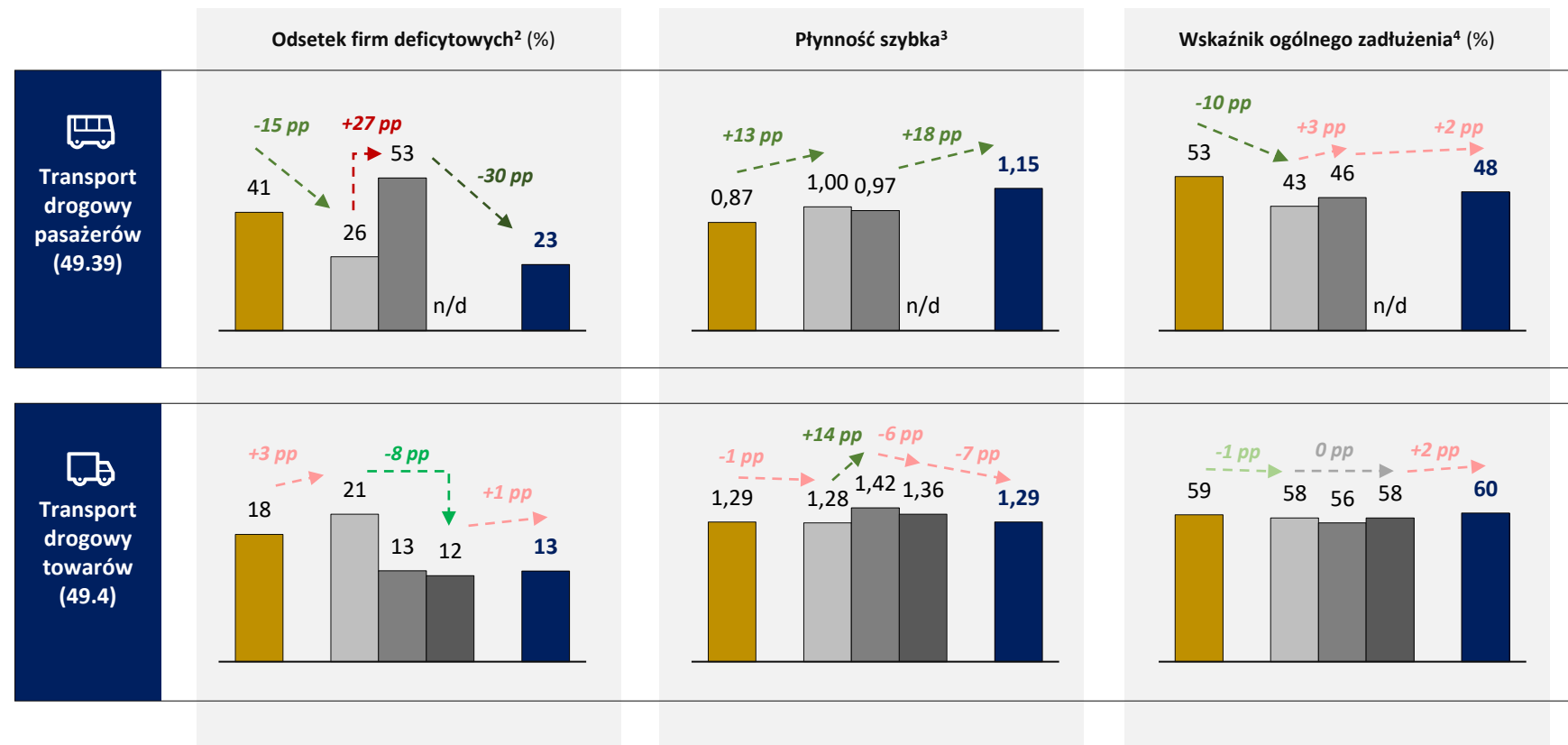


■ O ogólnie niezłej kondycji finansowej branży na koniec 2022 r. świadczy również **odsetek firm, które wykazały stratę netto**. W transporcie pasażerskim było to **23% podmiotów zatrudniających 10 i więcej osób - o ponad połowę mniej niż w 2020 r. i znacznie poniżej średniej z poprzedniej dekady**. Z kolei w transporcie towarowym odnotowano co prawda lekką (+1%) wzrost r/r, jednak również w tym przypadku finalnie **odsetek firm nierentownych był wyraźnie niższy niż średnio w minionej dekadzie**. Również inne podstawowe wskaźniki stabilności finansowej (płynność, zadłużenie) nie wykazały w 2022 r. szczególnie niepokojących tendencji.

■ Trzeba pamiętać, że **na poziomie pojedynczych firm sytuacja była zapewne bardziej zróżnicowana, niż sugerują to agregaty** dla przedsiębiorstw 10+ zatrudnionych. Podmioty mikro - nie uwzględnione w przedstawionych tu statystykach – miały najprawdopodobniej większe trudności z utrzymywaniem marż i rentowności w warunkach szybko rosnących kosztów, ze względu na ich generalnie słabą pozycję negocjacyjną. **Według uwzględniających mikrofirmy i samozatrudnionych statystyk Coface za 2022 r. branża transportowa (w której pod względem liczebności podmioty transportu drogowego zdecydowanie dominują) wykazała ponad dwukrotny wzrost liczby upadłości – procentowo najsilniejszy spośród wszystkich sektorów gospodarki.**

### Wybrane wyniki i wskaźniki finansowe firm, 2022 na tle poprzednich lat<sup>1</sup>

■ Średnia z lat 2010-2018 ■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022



1) Dane dla podmiotów zatrudniających 10 i więcej pracowników  
Źródło: Pont Info, Analizy Pekao

2) Wykazujących stratę netto na koniec okresu

3) Należności i inwestycje krótkoterminowe w relacji do zobowiązań krótkoterminowych

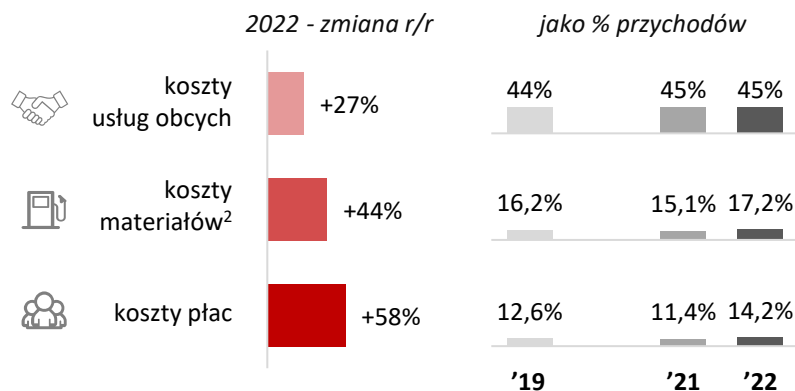
4) Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania w relacji do aktywów



## Transport drogowy – kluczowe wyzwania: Unijny transport towarowy w 2022 r. doświadczył silnego wzrostu kosztów (paliwo, płace, usługi). Podążyły za nim stawki frachtu, które jednak na przełomie 2022/23 r. zaczęły spadać.



### Wybrane obciążenia wyniku polskiej branży drogowego transportu towarów w 2022 r.<sup>1</sup>



### Średnie ceny ON w wybranych krajach UE



w euro

#

Zmiana r/r



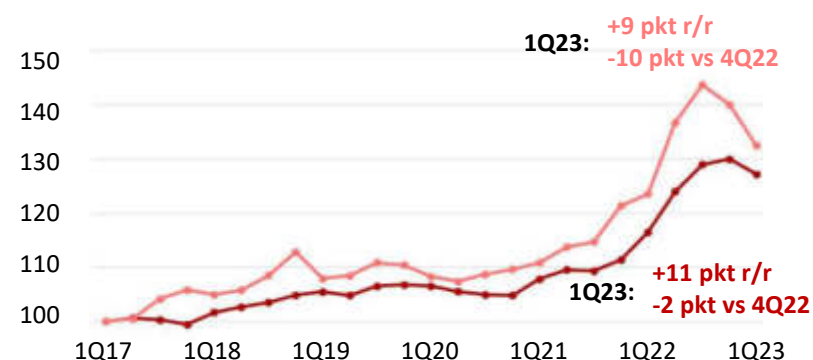
### Benchmark Ti x Uply x IRU europejskich stawek frachtu drogowego



Indeks, 1Q17 = 100

—●— stawki spot

—●— stawki kontraktowe



- Transport drogowy w 2022 r. doświadczył drastycznego wzrostu kosztów paliw (według statystyk F-01 GUS, w firmach 10+ zatrudnionych koszty materiałów, w których „zaszyte” są paliwa, zwiększyły o 44% r/r).
- Jeszcze silniejszy wzrost r/r wykazały koszty płac (aż 60% r/r), jednak była to w dużym stopniu pochodna zmian księgowych związanych z wejściem w życie kolejnych punktów „Pakietu Mobilności” (likwidacja podróży służbowej jako formy wykonywania zadań w zakresie przewozów międzynarodowych). Oczywiście sam poziom stawek płaconych kierowcom również znajdował się pod silną presją na wzrost, związaną z 1) sytuacją na rynku pracy (strukturalne niedobory kierowców i szybkie tempo wzrostu kosztów życia w wyniku wysokiej inflacji, przekładające się na oczekiwania płacowe) oraz 2) koniecznością zapewnienia kierowcom realizującym przewozy cross-trade i kabotażowe poziomu wynagrodzenia adekwatnego do kraju, w którym przewozy te są realizowane.
- Wzrost kosztów był z dużą skutecznością przerzucany na ceny przewozów, o czym świadczą zarówno przedstawione wcześniej agregaty finansowe branży, jak i benchmarki stawek frachtu drogowego dla całej UE-27. Trzeba jednak zauważyć, że unijne indeksy cen usług przewozowych – po silnych wzrostach w 2 i 3Q22 – w ostatnim kwartale ubiegłego roku i w pierwszych miesiącach 2023 r. zanotowały wyraźny spadek. Częściowo może to odzwierciedlać obniżki r/r cen paliw w nowym roku, ogólnie jednak potwierdza negatywny wpływ ochłodzenia koniunktury gospodarczej na popyt. Czynnikiem ten może być źródłem silniejszej niż przed rokiem presji na marżę.

1) Na bazie danych dla podmiotów zatrudniających 10 i więcej osób 2) w tym koszt paliw do pojazdów  
Źródło: Pont Info, Uply, IRU, tolls.eu, Analizy Pekao



## Transport drogowy – kluczowe wyzwania: Niedobory kierowców stają się coraz poważniejszym problemem strukturalnym na całym kontynencie, skutkując wzmocnieniem presji płacowej i stanowiąc naturalną barierę rozwojową.



- Niezależnie od czynników bieżących związanych z regulacjami Pakietu Mobilności, wojną w Ukrainie i wysoką inflacją, **wzrost kosztów pracy ma w coraz większym stopniu podłoże strukturalne w postaci pogłębiającego się niedoboru zawodowych kierowców w całej Europie.** Według szacunków IRU w 2021 r. na naszym kontynencie w branży towarowego transportu drogowego brakowało około 400 tys. kierowców. Optymizmem nie napawa struktura wiekowa, która – w porównaniu z całą europejską populacją – jest wyraźnie przeważona w kierunku osób w wieku powyżej 55 lat (które w ciągu kilku lat mogą zakończyć karierę).
- Jako receptę na niedobór kierowców wskazuje się zazwyczaj **autonomizację pojazdów**, a przynajmniej rozwiązania pomostowe, jak truck platooning<sup>3</sup>. Trzeba jednak pamiętać, że 1) **ich wdrożenie opóźnia się** (kilka lat temu komercyjne stosowanie truck platooningu w Europie było anonsowane na 2023 r.), 2) **truck platooning ze względów ekonomicznych dedykowany jest głównie do przejazdów długodystansowych** oraz 3) **masowa autonomizacja może być wyzwaniem dla Polski i innych krajów budujących swoją pozycję konkurencyjną na niskich vs Europa Zachodnia kosztach pracy.**
- Przynajmniej w krótkim okresie **wagi mogą nabierać bardziej „analogowe” rozwiązania, jak większe zachęty do podjęcia zawodu** (poprawa warunków pracy, wsparcie zawodowe) lub **zwiększenie odsetka kobiet-kierowców** (który w niektórych krajach świata jest już dość znaczący).

### Wakaty na etatach kierowców w drogowym transporcie towarowym w Europie w 2021 r.<sup>1</sup>

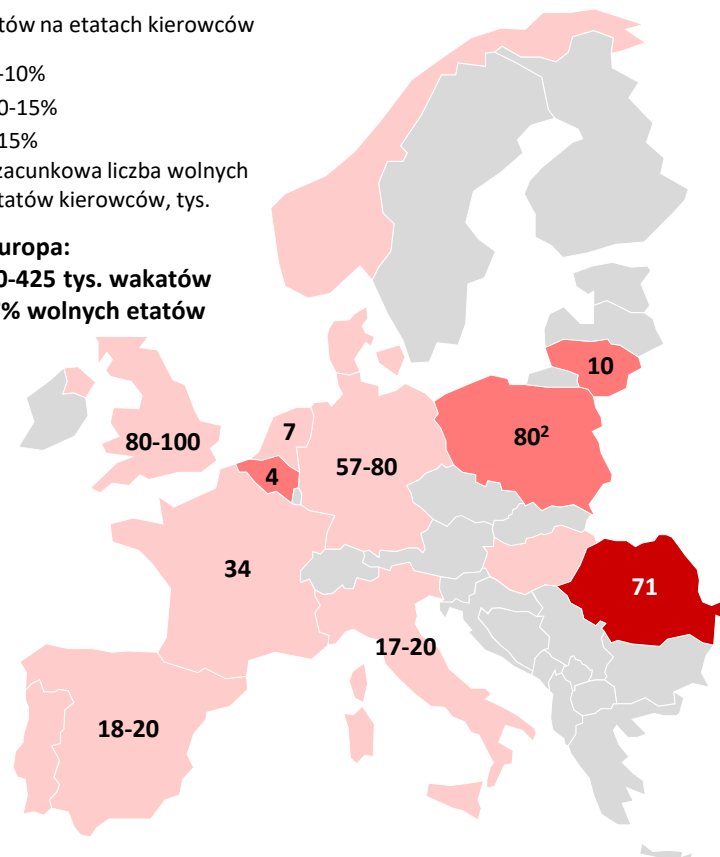


% wakatów na etatach kierowców

- 5-10%
- 10-15%
- >15%
- # szacunkowa liczba wolnych etatów kierowców, tys.

#### Cała Europa:

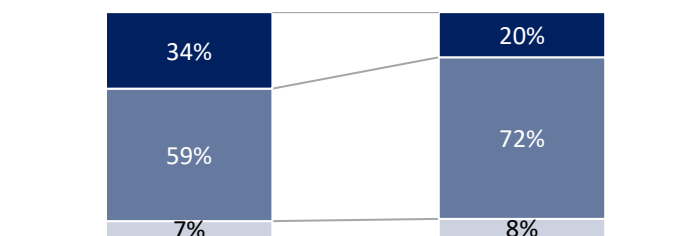
- 380-425 tys. wakatów
- 9,7% wolnych etatów



### Struktura wiekowa kierowców w Europie na tle ogółu populacji aktywnej zawodowo w 2021 r.

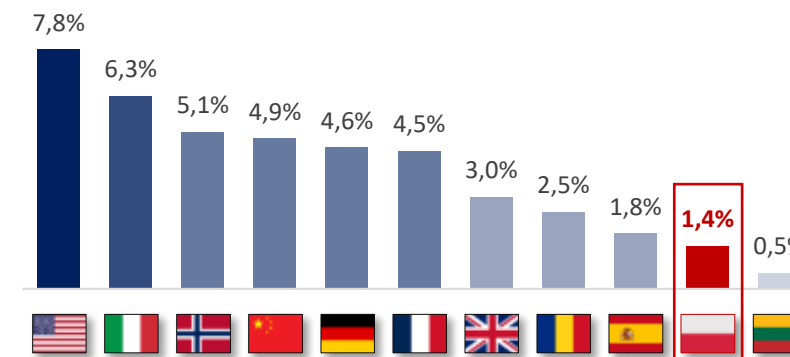


■ <25 lat ■ 25-55 lat ■ >55 lat



Kierowcy w drogowym transporcie towarowym      Populacja aktywna zawodowo

### Odsetek kobiet-kierowców ciężarówek w wybranych krajach



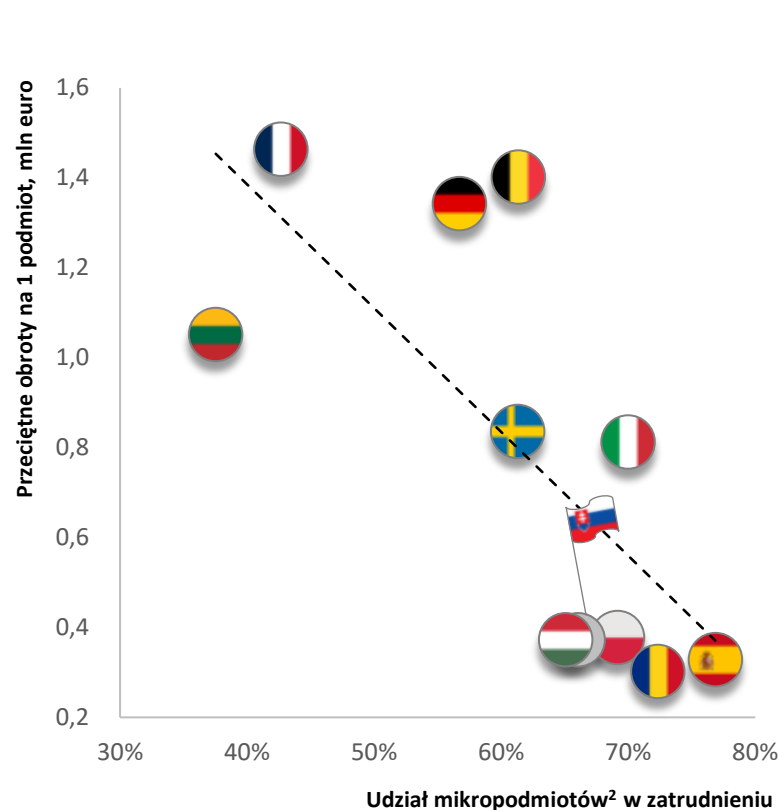
<sup>1</sup> Dla krajów, dla których dostępne są statystyki IRU    <sup>2</sup> Liczba wakatów podana przez IRU; według niektórych źródeł krajowych, niedobór zawodowych kierowców w Polsce jest znacznie wyższy – szacuje się go nawet na 150 tys.    <sup>3</sup> Konwoje pojazdów autonomicznych lub częściowo autonomicznych, prowadzone przez pojazd kierowany przez człowieka  
Źródło: IRU Driver Shortage Report 2022, Analiza Pekao



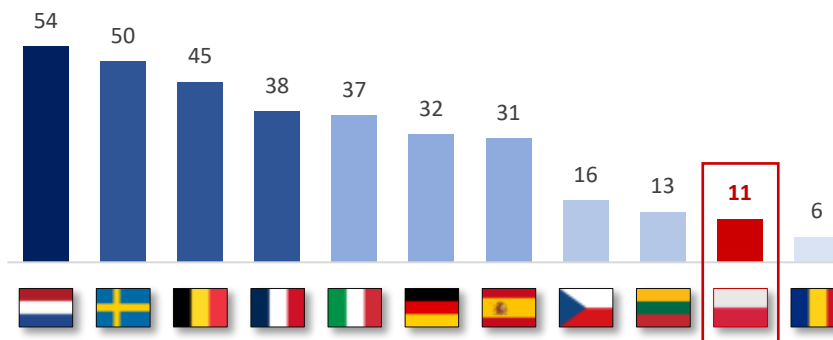
## Transport drogowy – kluczowe wyzwania: Rozdrobnienie polskiego transportu towarowego utrudnia neutralizowanie kosztów efektami skali i optymalizacją, co w obecnych warunkach pogarsza międzynarodową pozycję konkurencyjną.



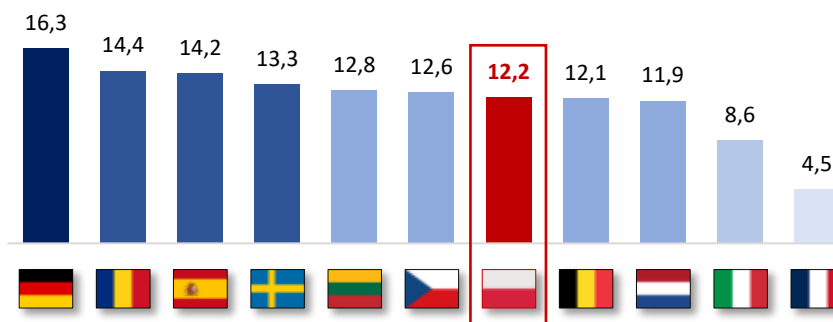
Wybrane wskaźniki strukturalne branży drogowego transportu towarowego w krajach UE-27 (na podstawie danych za 2020 r.)



Przeciętne roczne koszty osobowe na 1 zatrudnionego, tys. euro



Średnia stopa nadwyżki operacyjnej brutto, %



- Istotną cechą strukturalną polskiej branży drogowego transportu towarowego pozostaje jej silne rozdrobnienie. Według Eurostatu na mikropodmioty i samoza-trudnionych przypada blisko 70% wszystkich pracują-cych w niej osób. Oznacza to **ograniczone możliwości neutralizowania rosnących kosztów efektami skali i optymalizacją operacyjną**, co w warunkach ochłodzenia ogólnej koniunktury gospodarczej, z jakim mamy obecnie do czynienia, **może tym mocniej odbijać się na rentowności grupy najmniejszych podmiotów**.
- Inną charakterystyczną cechą Polski i całego regionu jest wciąż **znacznie niższy w porównaniu z Europą Zachodnią przeciętny poziom wynagrodzeń w branży**. Teoretycznie sugeruje to bardzo dużą przewagę kosztową przewoźników i znaczącą przestrzeń na wzrost stawek wynagrodzenia bez utraty konkurencyjności względem państw zachodnich. W praktyce trzeba jednak pamiętać, że 1) **wpływ na wskaźniki przed 2022 r. miał tryb rozliczania i wynagradzania przewozów międzynarodowych jako podróży służbowych**, a nie regularnej pracy, 2) **średni poziom kosztów osobowych zaniża transport krajowy, a faktyczne koszty w transporcie międzynarodowym są bliższe „zachodnim” standardom** oraz 2) **wejście w życie punktów „Pakietu Mobilności”** związanych z wynagradzaniem delegowanych kierowców i **szybszy w ostatnim czasie wzrost ogólnych kosztów życia w naszym regionie vs Europa Zachodnia** (przekładający się na oczekiwania płacowe kierowców) **będą skutkować przyspieszeniem tempa „doganiania” stawek zachodnich**.



## Transport drogowy – ocena perspektyw: W transporcie towarowym polityka UE będzie ograniczać potencjał rozwojowy cross-trade i kabotażu, rosnąć powinny za to wykazujące ograniczone nasycenie przewozy krajowe...



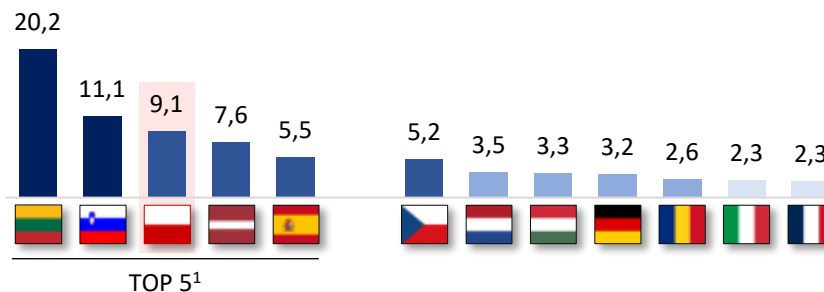
- W drogowym transporcie towarowym Polska wykazuje wysokie „nasylenie” na tle UE-27, jest to jednak w dużej mierze pochodna silnej specjalizacji w przewozach realizowanych poza granicą (cross-trade, kabotaż), nie związanych z potencjałem gospodarczym i ludnościowym kraju.
- Średnioterminowe perspektywy przewozów cross-trade i kabotażowych będą zależne od zdolności do utrzymania przewagi cenowej nad przewoźnikami zachodnimi, co może być coraz trudniejsze ze względu na politykę transportową UE-27. Utrzymanie w tych warunkach tempa wzrostu z poprzedniej dekady (potrojenie pracy w przewozach cross-trade i kabotażowych) nie będzie rzecz jasna możliwe – osiągnięcie tempa choćby 3-4% średniorocznego wzrostu do końca bieżącej dekady można by uznać za sukces. Dodatkowym czynnikiem ryzyka będzie tu rozwój pojazdów autonomicznych i spadek kosztów tych technologii, co może od pewnego momentu niwelować przewagi naszego regionu wynikające z niższych kosztów pracy kierowców.
- Nic nie stoi za to na przeszkodzie, aby wysoką dynamikę utrzymały przewozy krajowe. Warto w tym kontekście zauważyć, że 1) Polska na tle UE-27 wyróżnia się wysokim udziałem ładunków „surowcowych” w strukturze przewozów; jest to w dużym stopniu związane z bardzo wysoką w naszym kraju aktywnością budowlaną (zwłaszcza w obszarze dużych projektów infrastrukturalnych), generującą zapotrzebowanie na dostawy kruszyw i materiałów oraz 2) w obszarze ładunków innych niż surowcowe wyraźna jest korelacja pomiędzy „nasyleniem” przewozów a stopniem rozwoju gospodarczego (co można wiązać m.in. ze strukturą przemysłu, ogólnym poziomem konsumpcji czy udziałem e-commerce w handlu).

### Porównanie „nasylenia” w towarowym transporcie drogowym w wybranych państwach UE-27, stan na rok 2021

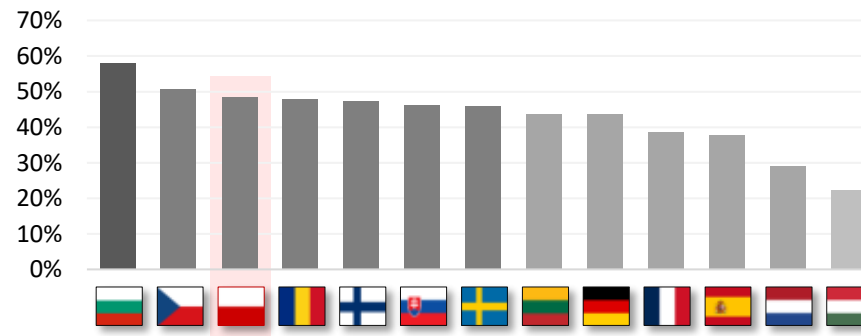


#### transport zarobkowy ogółem

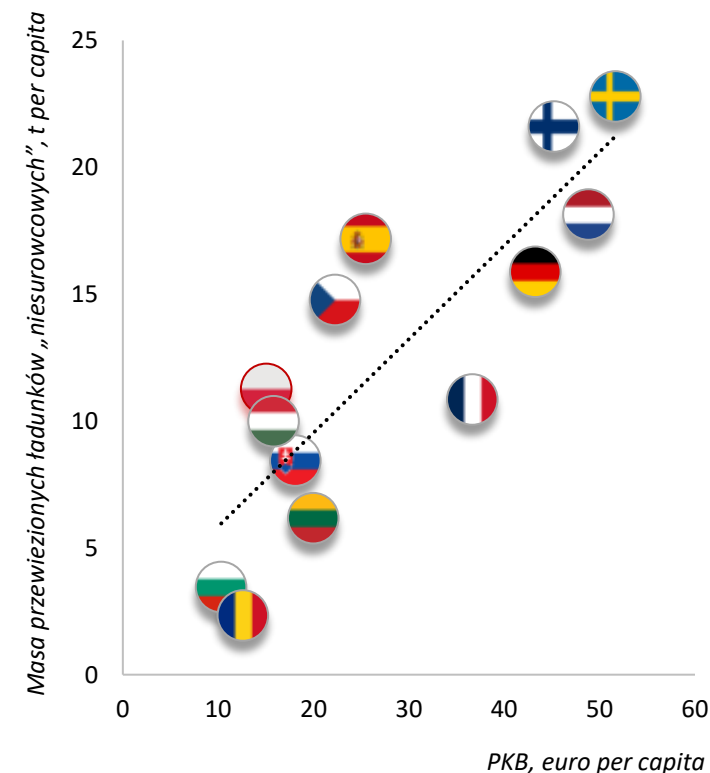
praca przewozowa w tys. t-km per capita



#### udział ładunków „surowcowych” w łącznej masie przewozów krajowych



#### transport zarobkowy – przewozy krajowe ładunków innych niż „surowcowe” na tle PKB



1) Mierzone pracą przewozową drogowego towarowego transportu zarobkowego przeliczoną na 1 mieszkańca kraju 2) Produkty branż wydobywczych (w tym żwir, piaski, kruszywa), rudy metali i metale, wyroby przemysłu mineralnego, drewno i produkty z drewna  
Źródło: Eurostat, Analizy Pekao





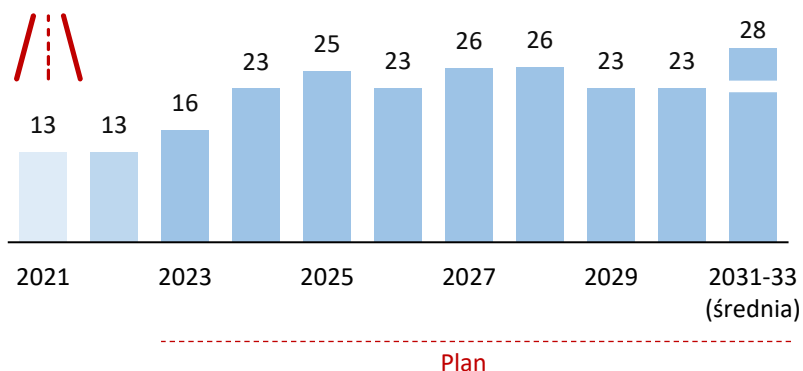
## Transport drogowy – ocena perspektyw: ... oraz importowo-eksportowe. Segment stoi jednak przed coraz poważniejszymi wyzwaniami związanymi z modernizacją floty, wymuszaną przez politykę klimatyczną UE.



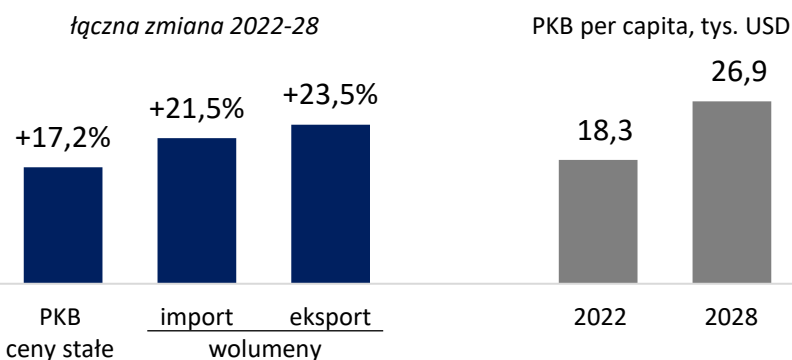
### Planowane wydatki na drogi krajowe w Polsce<sup>1</sup> (do 2033 roku)



mld zł



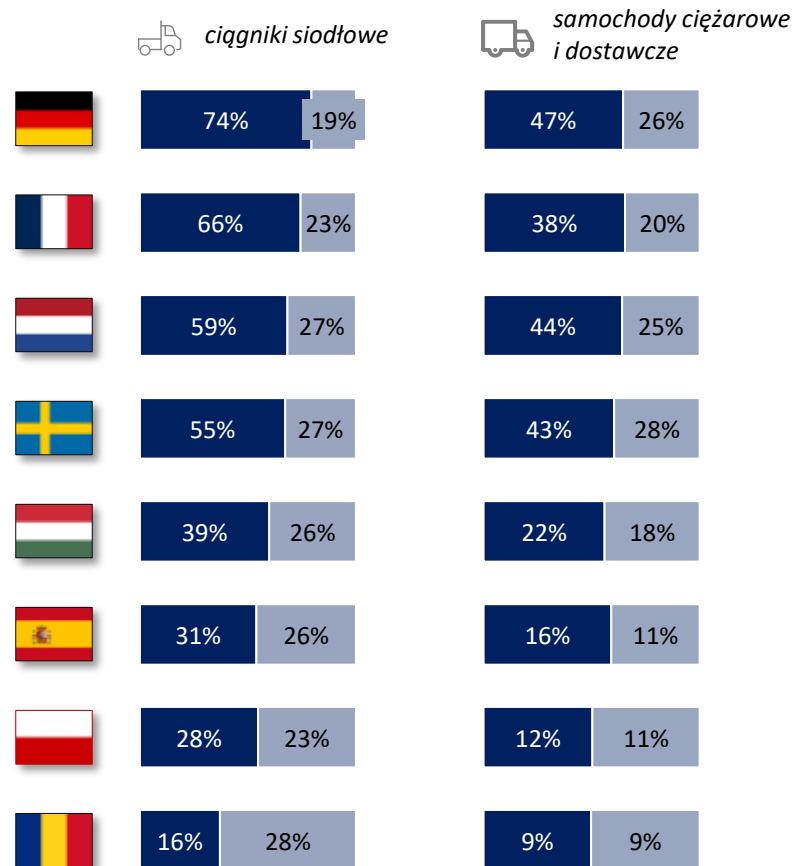
### Prognoza wzrostu PKB i obrotów w handlu zagranicznym Polski do 2028 r.



### Udział pojazdów ciężarowych w wieku do 10 lat we flocie wybranych krajów UE-27, stan na 2021 r.



■ do 5 lat ■ od 5 do 10 lat



- Popyt na ładunki „surowcowe” w bieżącej dekadzie podtrzymywać powinny ambitne projekty infrastrukturalne (m.in. budowy dróg krajowych, CPK i związanych z nim inwestycji kolejowych, czy rozwoju portów morskich) i generalnie wysoka spodziewana aktywność budownictwa. Z kolei ogólny rozwój gospodarczy powinien przekładać się na wzrost krajowych przewozów innych ładunków. Prognozy makro zakładają, że polski PKB per capita do 2028 r. może zwiększyć się o około połowę. Dynamika przewozów krajowych rzędu 3-5% rocznie (wobec nieco ponad 5% w minionej dekadzie) wydaje się w tych warunkach realistyczna.
- Z kolei dość optymistyczne prognozy dla handlu zagranicznego (według MFW wzrost wolumenów średnio o ok. 4% rocznie w latach 2022-28) zapowiadają korzystne perspektywy dla przewozów importowo-eksportowych.
- Dużym wyzwaniem dla branży będą jednak rosnące wymogi środowiskowe. Pomimo stopniowej modernizacji (zwłaszcza ciągniki siodłowe), flota pojazdów ciężarowych jest w naszym kraju średnio wciąż znacznie starsza niż w większości państw Europy Zachodniej, co przekłada się na jej silniejszą emisyjność. Wobec coraz ostrzejszych przepisów dotyczących silników spalinowych, zamiaru włączenia transportu drogowego do systemu handlu emisjami od 2027 r. oraz zaostrzania celów redukcji emisji CO<sub>2</sub> (patrz ostatni rozdział raportu) oznaczać to będzie rosnące potrzeby inwestycyjne. Dodatkowym czynnikiem ryzyka może być wymuszane regulacjami przyspieszenie działań zwiększających udział kolei w transporcie towarowym, choć jak na razie postępy na tym polu (i to w skali całej UE-27) są powolne.

1) Na podstawie załącznika do uchwały nr 253/2022 Rady Ministrów z dn. 13 grudnia 2022 r. „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”  
Źródło: MFW, Eurostat, Analizy Pekao

# SPIS TREŚCI



<u>Podsumowanie</u>	2
<u>Branża TSL w dobie pandemii COVID-19</u>	9
<u>Rozwój sytuacji w 2022 r. i perspektywy na 2023 r.</u>	19
<u>Sytuacja w głównych segmentach</u>	32
<u>Transport drogowy</u>	32
<u>Transport kolejowy</u>	42
<u>Transport lotniczy i morski</u>	52
<u>Działalność magazynowa i wspomagająca</u>	62
<u>Wyzwania „zielonego transportu”</u>	70



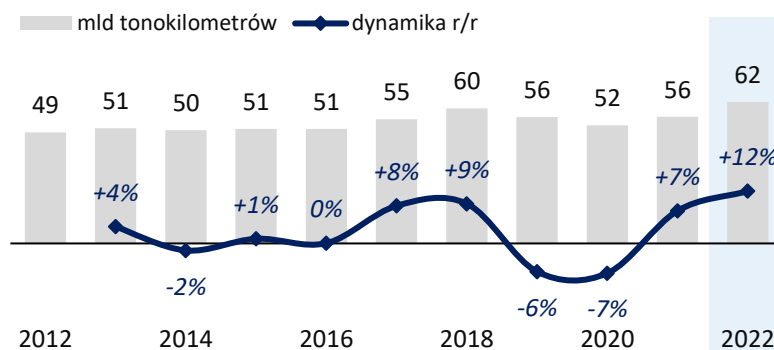
## Transport kolejowy – trendy rozwojowe: Na kolei rok 2022 przyniósł znaczne wzrosty r/r pracy przewozowej zarówno w transporcie towarowym, jak i pasażerskim, do poziomów nie notowanych w minionej dekadzie.

- Jak wynika z danych Urzędu Transportu Kolejowego, w 2022 r. przewozy kolejowe w Polsce zanotowały imponujące wzrosty, a wykonana przez nie praca osiągnęła poziomy nie notowane w minionej dekadzie.
- W transporcie towarowym praca przewozowa wzrosła o 12% w porównaniu z 2021 r. (kiedy to wróciła już do poziomu zanotowanego bezpośrednio przed wybuchem pandemii COVID-19) i była o 5% wyższa w porównaniu z poprzednim szczytem osiągniętym w 2018 r. Motorem napędowym był w tym przypadku wzrost przewozów ładunków masowych, zwłaszcza w związku z kryzysem energetycznym (wzrost popytu na węgiel) i sytuacją w Ukrainie (dostarczanie wsparcia, przekierowanie części wcześniejszego eksportu morskiego tego kraju).
- Z kolei w transporcie pasażerskim miał miejsce wzrost r/r pracy przewozowej aż o połowę, dzięki czemu była ona o 8% wyższa niż w 2019 r. Segmentowi pomogło definitywne zniesienie pandemicznych restrykcji sanitarnych, jak również silny wzrost cen paliw do pojazdów samochodowych, co poprawiło konkurencyjność kosztową transportu publicznego.
- Nie zmienia to faktu, że na tle UE-27 udział kolei w przewozach zarówno towarów, jak i pasażerów pozostaje w Polsce zaledwie przeciętny, z dość dużą stratą do liderów.

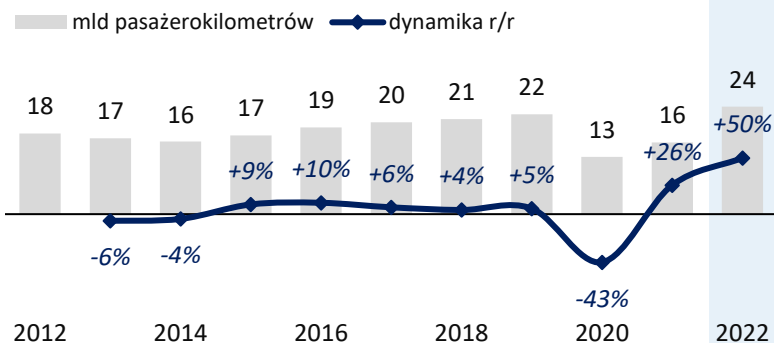
### Przewozy w polskim transporcie kolejowym



#### Przewozy towarowe



#### Przewozy pasażerskie

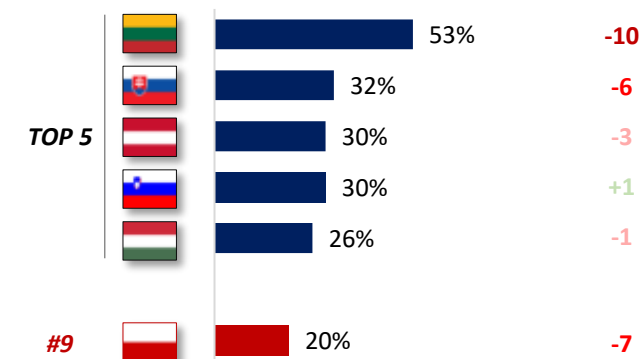


### Udział transportu kolejowego w przewozach towarów i pasażerów w Polsce na tle UE-27



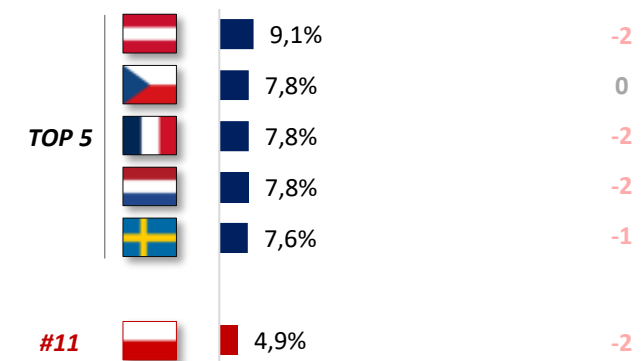
#### Przewozy towarowe<sup>1</sup>, 2021

2021 vs 2010 (p.p.)



#### Przewozy pasażerskie<sup>2</sup>, 2020

2020 vs 2010 (p.p.)



1) Wykres przedstawia wskaźniki publikowane przez Eurostat, w oparciu o zasadę uwzględnienia wyłącznie przewozów realizowanych na terytorium danego kraju. W odniesieniu do całkowitej pracy przewozowej wykonywanej przez polskie przedsiębiorstwa transportowe udział kolei w Polsce jest znacząco niższy, zestawienie takie nie jest jednak racjonalne ze względu na wysoki udział przewozów międzynarodowych w transporcie drogowym (gdzie długość tras znacząco zwiększa pracę przewozową) 2) Udział w łącznym modal split transportu pasażerskiego, włączając podróże prywatnymi samochodami osobowymi, wykonywanego na terytorium Polski



## Transport kolejowy – trendy rozwojowe: Wzrost pracy przewozowej w transporcie towarowym napędziły przede wszystkim węgiel i kruszywa, a duży wkład miały też produkty rafinacji ropy naftowej i zboża.

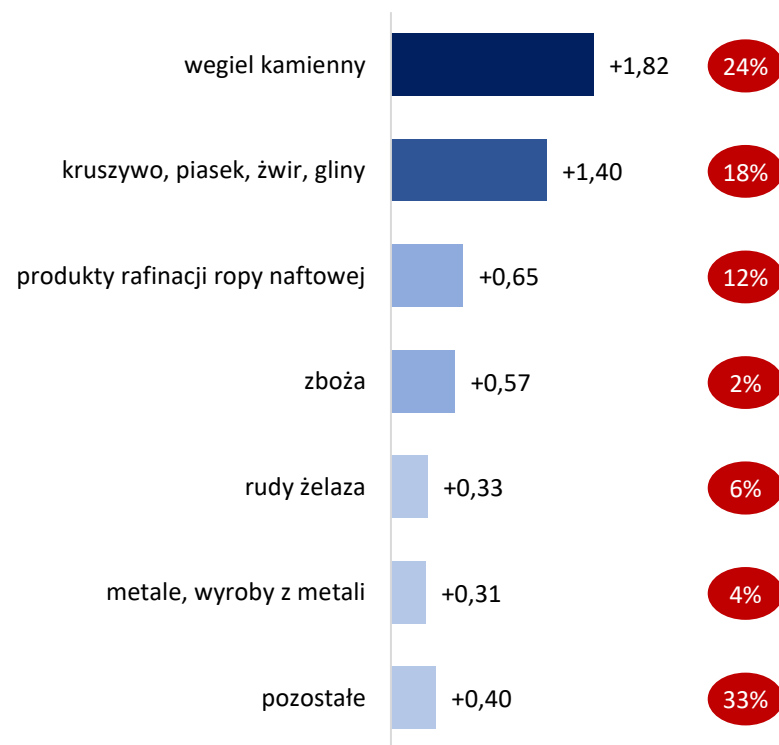
### Grupy towarów o najsilniejszym wzroście r/r pracy przewozowej po 3 kwartałach 2022 r.



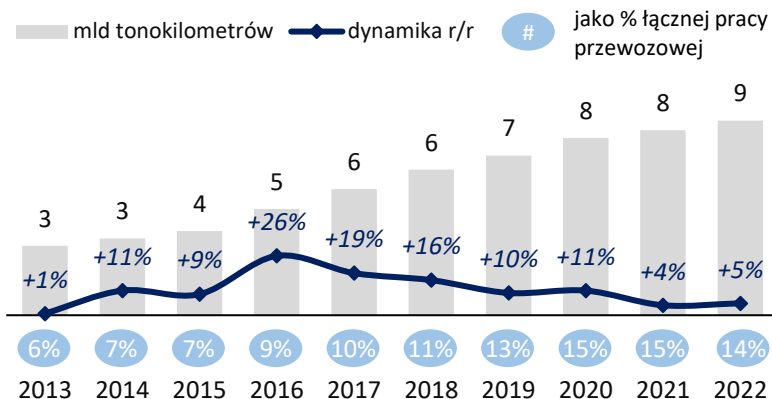
mld tonokilometrów



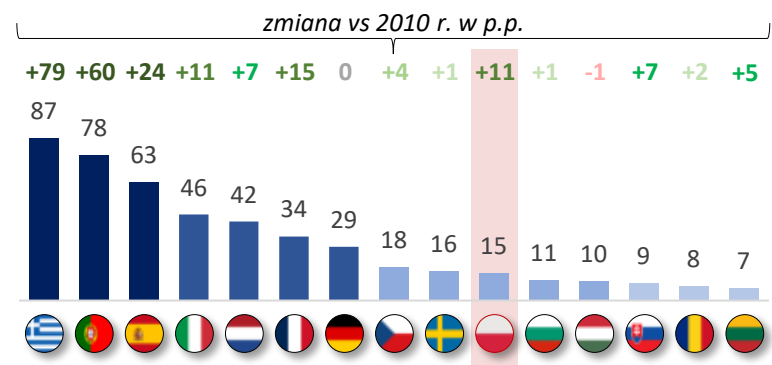
Udział grupy w łącznej pracy przewozowej



### Praca w przewozach intermodalnych w Polsce



### Przewozy kontenerowe jako % pracy w transporcie kolejowym w wybranych krajach UE-27 w 2021 r.



W przewozach towarowych kluczowe znaczenie dla mocnego wzrostu pracy przewozowej miały specyficzne warunki w otoczeniu branży. **Najsilniejszy przyrost przewozów odnotowano w przypadku węgla kamiennego**, w związku ze wzrostem popytu i jego wzmocnionym importem, będącym pochodną narastającego po wybuchu wojny w Ukrainie kryzysu energetycznego w UE. **Drugą kluczową grupą ładunków napędzającą wzrost przewozów były szeroko rozumiane kruszywa**, co można łączyć z wysoką aktywnością budownictwa (według GUS, sprzedana produkcja budowlana w całym 2022 r. wzrosła realnie o ponad 6%). **Pozostały wzrost wygenerowały głównie inne ładunki masowe i surowcowe** (m.in. zboże, co mogło mieć związek z jego zwiększonym wwozem z Ukrainy).

**Pozostałe towary**, stanowiące 1/3 całkowitej masy ładunków, w 2022 r. odpowiadały tylko za 7% wzrostu pracy przewozowej. W szczególności słabszy w porównaniu z ładunkami masowymi był wzrost przewozów intermodalnych, skutkiem czego ich udział w łącznej pracy przewozowej obniżył się lekko w porównaniu z 2021 r. W poprzedniej dekadzie przewozy intermodalne rosły w dwucyfrowym tempie, jednak ostatnie dwa lata to wyraźny spadek dynamiki. **W konsekwencji, udział przewozów intermodalnych w transporcie kolejowym w naszym kraju na tle UE-27 pozostaje dość niski.**

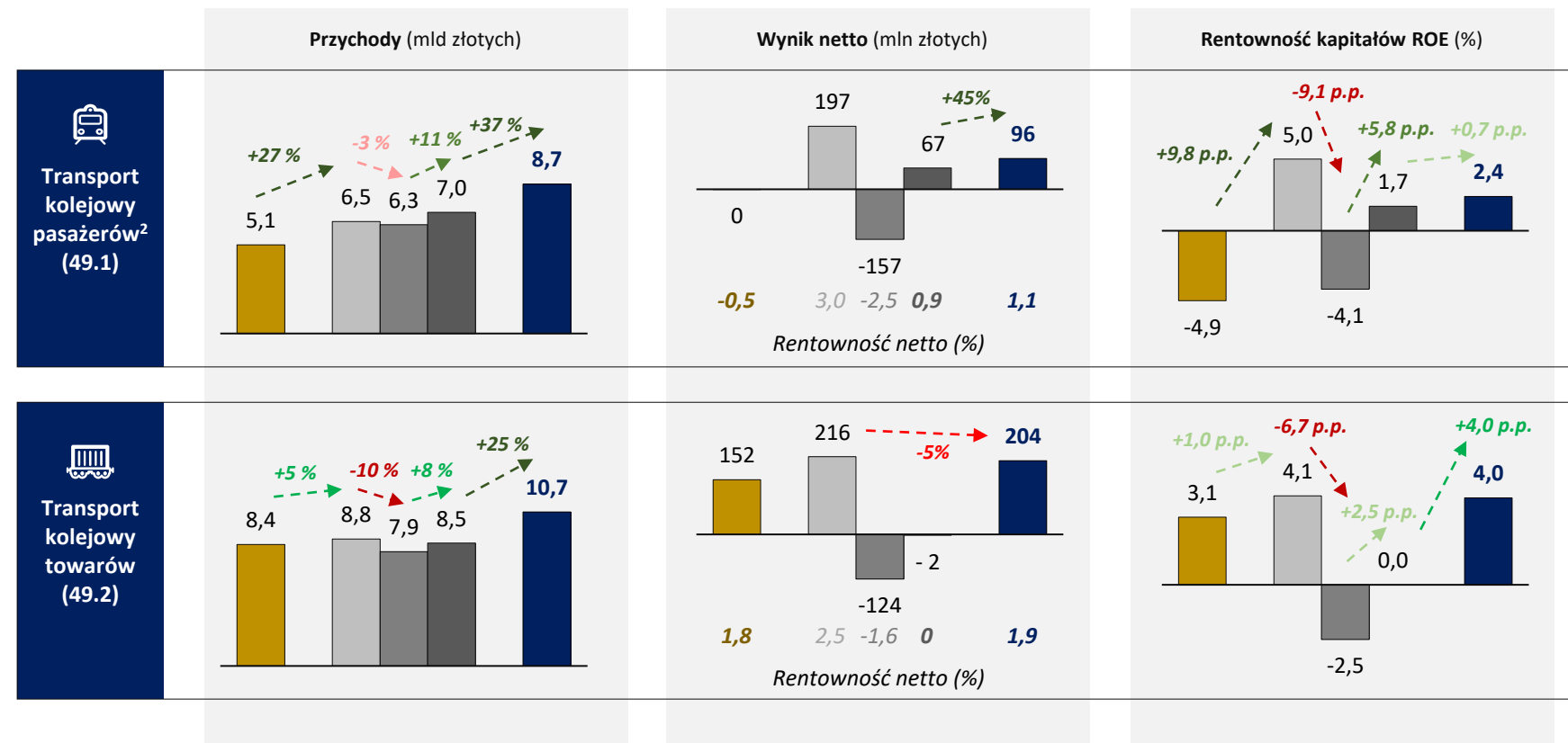


## Transport kolejowy – sytuacja finansowa: Wyniki finansowe poprawiły się mocno r/r, nie zdołaly jednak osiągnąć poziomów sprzed pandemii. W samym 2H22 transport pasażerski silnie odczuł wpływ rosnących kosztów i zanotował stratę.

- W transporcie pasażerskim wzrost zagregowanych przychodów o 23% r/r był słabszy od procentowej zmiany pracy przewozowej. Sugeruje to hamujący wpływ polityki cenowej (funkcja transportu publicznego i presja społeczna na utrzymywanie niskich cen biletów) lub strukturę przyrostu pracy przewozowej przeważoną w stronę tańszych połączeń. W całym 2022 r. wynik segmentu poprawił się o 45% r/r, jednak była to zasługa mocnego pierwszego półrocza. W samym 2H22 – przy silnym oddziaływaniu wzrostu cen energii elektrycznej i innych kosztów oraz bez odpowiednich dostosowań cenników – segment odnotował stratę netto.
- W transporcie towarowym procentowy wzrost przychodów był silniejszy od wzrostu pracy przewozowej, co sugeruje, że zwiększonym przewozom towarzyszyły ich wyższe średnie ceny. Większa w porównaniu z transportem pasażerskim elastyczność w kształtowaniu cenników (bardziej komercyjny charakter usług) pozwoliła w tym przypadku nie tylko osiągnąć zysk w całym 2022 r. (wobec minimalnej straty rok wcześniej), lecz także poprawić wynik w 2H22 vs 1. półrocze.
- Mimo wzrostów r/r zysków, w obu segmentach nie udało się powrócić do poziomów z 2019 r. pod względem nominalnego poziomu wyników, a tym bardziej wskaźników rentowności.

### Wybrane wyniki i wskaźniki finansowe firm, 2022 na tle poprzednich lat<sup>1</sup>

■ Średnia z lat 2010-2018 ■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022



1) Dane dla podmiotów zatrudniających 10 i więcej pracowników 2) Dane obejmują wyłącznie transport międzymiastowy  
Źródło: Pont Info, Analizy Pekao

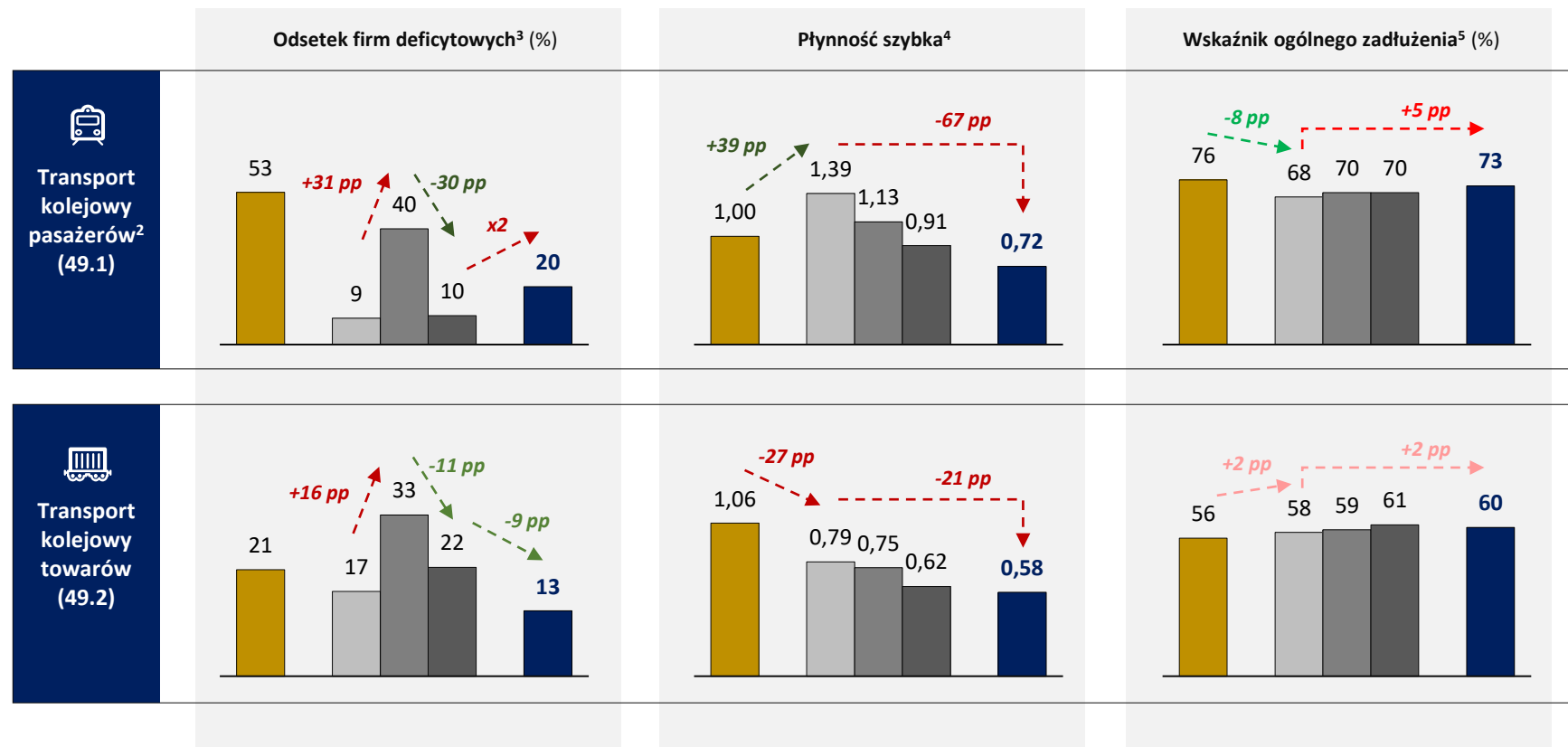


## Transport kolejowy – sytuacja finansowa: Niepokojące jest pogorszenie zagregowanej płynności przy wysokim i rosnącym poziomie zadłużenia, co może rodzić ryzyko rosnących trudności z terminową spłatą zobowiązań przez niektóre podmioty.

### Wybrane wyniki i wskaźniki finansowe firm, 2022 na tle poprzednich lat<sup>1</sup>



■ Średnia z lat 2010-2018 ■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022



- W przeciwieństwie do wyników finansowych, podstawowe wskaźniki stabilności finansowej w transporcie pasażerskim pogorszyły się w 2022 r. Zagregowany wskaźnik płynności szybkiej obniżył się trzeci rok z rzędu i spadł znacznie poniżej poziomu z 2019 r. (a także wskazywanych w literaturze benchmarków). Odsetek firm nierentownych wzrósł z 10 do 20% (choć trzeba tu brać poprawkę na niską liczebność firm w segmencie objętych statystykami GUS – tylko 10 podmiotów), zwiększył się też i tak bardzo wysoki wskaźnik zadłużenia (do 73% vs 68% w 2019 r.). Kombinacja wysokiego zagregowanego zadłużenia i spadku płynności może oznaczać ryzyko narastania trudności z terminowym regulowaniem zobowiązań przez niektóre podmioty.
- Również w transporcie towarowym płynność szybka pogorszyła się w 2022 r., jeszcze mocniej oddalając się od przedpandemicznych poziomów. W tym przypadku wskaźnik zadłużenia obniżył się lekko, pozostał jednak ogólnie dość wysoki (60%), utrzymując się powyżej poziomów z poprzedniej dekady. Obraz sytuacji finansowej segmentu poprawia za to spadek odsetka firm ze stratą netto, który na koniec 2022 r. wyniósł 13% (podczas gdy na koniec 2020 r. nierentowna była 1/3 podmiotów). Oznacza to, że dobra sytuacja popytowa miała szerokie oddziaływanie na segment, przekładając się pozytywnie na większość działających w nim przedsiębiorstw.

1) Dane roczne dla podmiotów zatrudniających 10 i więcej pracowników 2) Dane obejmują wyłącznie transport międzymiastowy 3) Wykazujących stratę netto na koniec okresu 4) Należności i inwestycje krótkoterminowe w relacji do zobowiązań krótkoterminowych

5) Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania w relacji do aktywów

Źródło: Pont Info, Analizy Pekao

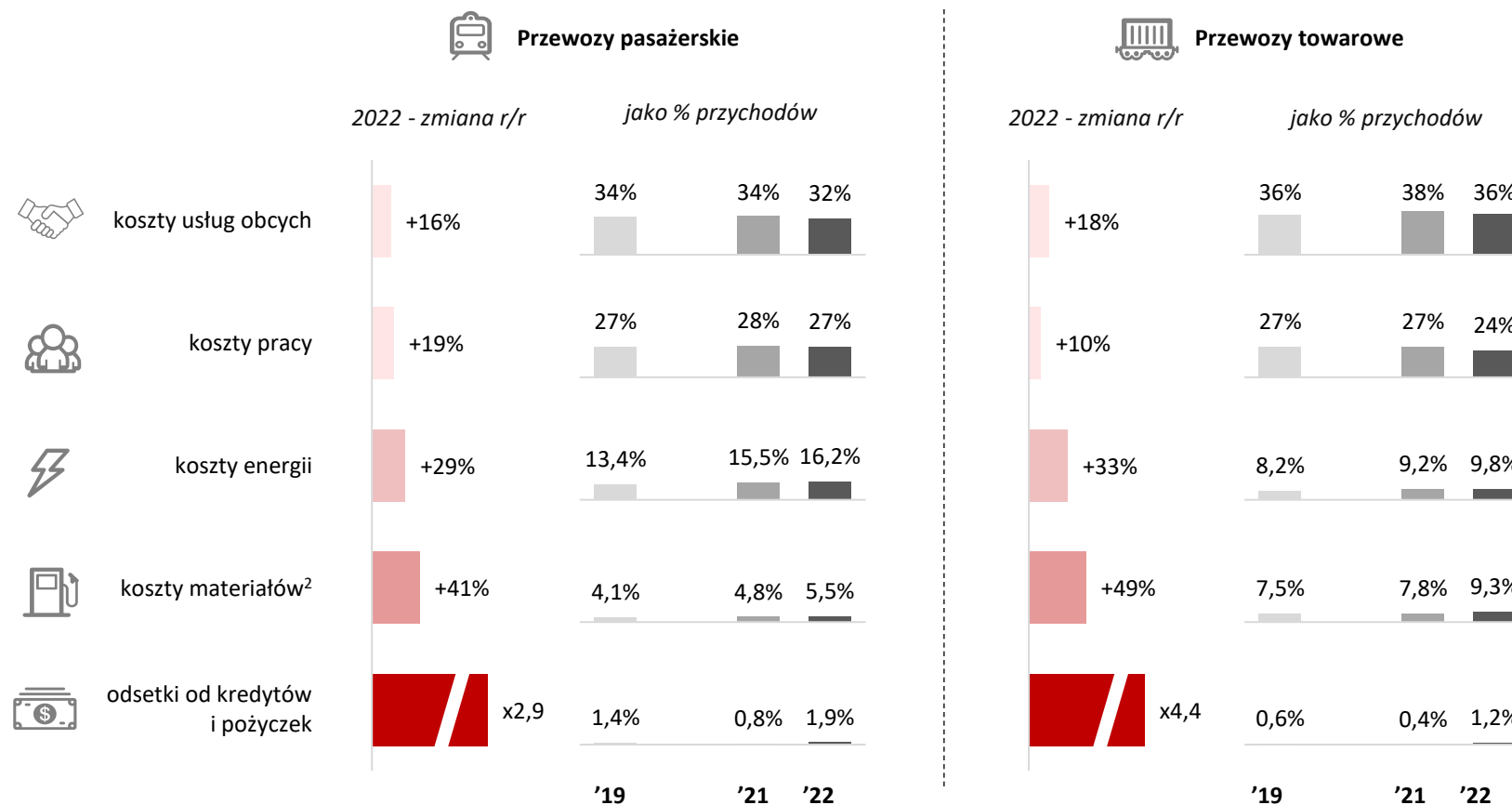


## Transport kolejowy – wyzwania: Najpoważniejszym obciążeniem dla ekonomiki branży w 2022 r. był wzrost cen energii, paliw i materiałów eksploatacyjnych oraz kilkakrotnie wyższe niż rok wcześniej koszty odsetkowe.



- Jak wspomniano wcześniej, poważnym obciążeniem ekonomiki branży był wzrost kosztów energii elektrycznej (ze względu na wysoki stopień elektryfikacji lokomotyw, zwłaszcza w transporcie pasażerskim), które w obu segmentach zwykowały o około 30% w porównaniu z rokiem 2021. Jeszcze silniejsze wzrosty (rzędu 40-50% r/r) odnotowały koszty materiałowe (zapewne w znacznej mierze ze względu na wzrost cen paliwa do lokomotyw spalinowych). Skala obciążenia tymi dwiema pozycjami kosztów mierzona ich relacją do przychodów w porównaniu z 2021 r. wzrosła w transporcie pasażerskim o blisko 1,5 punktu procentowego, a w transporcie towarowym – o ponad 2 p.p.
- W ujęciu procentowym jeszcze silniejszy wzrost zanotowały koszty związane z obsługą zadłużenia, co jest zrozumiałe biorąc pod uwagę skalę podwyżek stóp procentowych NBP i ogólnych kosztów finansowania oraz wysoki poziom zadłużenia obu segmentów. Obciążenie przychodów transportu kolejowego odsetkami – choć pozostało niskie na tle innych czynników kosztowych – wzrosło o około 1 punkt procentowy.
- Dynamika przychodów branży była za to wystarczająca do zneutralizowania wzrostu kosztów pracy i usług obcych, choć również te kategorie w ujęciu nominalnym zanotowały dwucyfrowe dynamiki.

### Wybrane obciążenia wyników firm transportu kolejowego w 2022 r.<sup>1</sup>



1) Na bazie danych dla podmiotów zatrudniających 10 i więcej pracowników  
Źródło: Pont Info, Analizy Pekao



## Transport kolejowy – wyzwania: Długi czas przejazdów i wysokie koszty usług pozostają barierami dla rozwoju przewozów intermodalnych, które w długim okresie będą warunkować wzrost roli kolei w transporcie towarów.

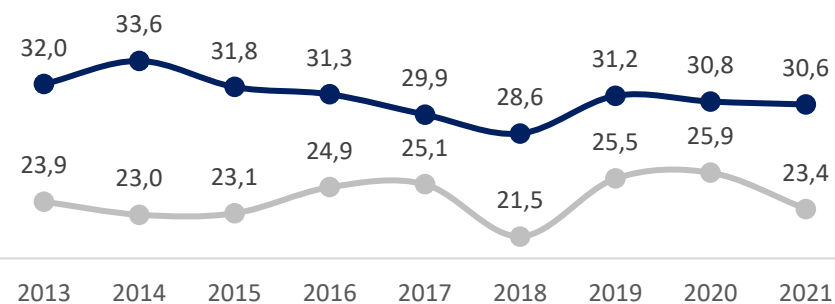


### Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych w Polsce



km/h

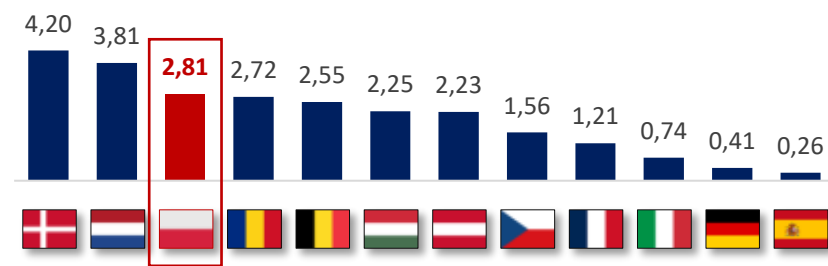
— towarowe ogółem — intermodalne



### Średnia stawka za dostęp do infrastruktury kolejowej w transporcie towarowym, 2020 r.



euro/1 km

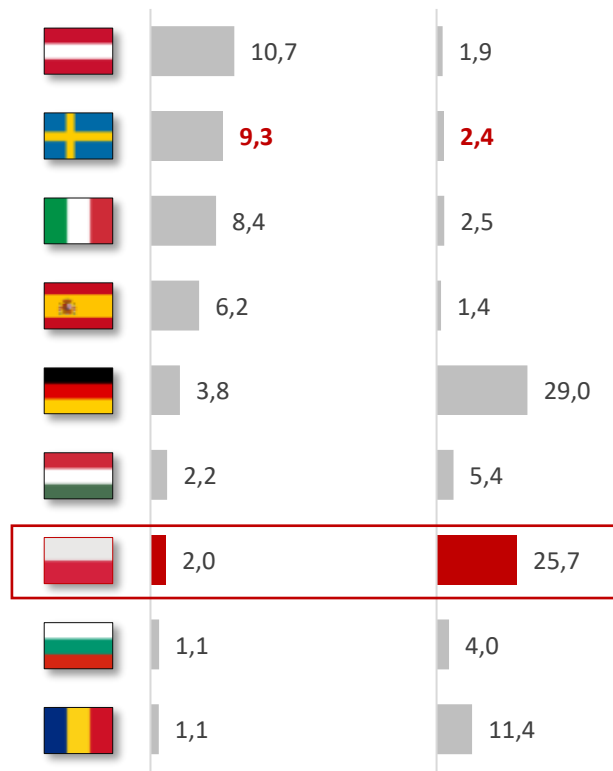


### Zatrudnienie w kolejowych przewozach towarowych<sup>1</sup>, 2020



Pracujący (tys.)

Praca przewoźowa na 1 pracownika (mln t-km)



- Wspomniany wcześniej silny wzrost przewozów ładunków masowych w 2022 r. może cieszyć, jednak wobec jego specyficznych źródeł trudno upatrywać w nim prognozy dla rozwoju towarowego transportu kolejowego w kolejnych latach (zwłaszcza biorąc pod uwagę wpływ polityki klimatycznej UE-27 na długoterminowe perspektywy popytu na węgiel).
- Kluczowym czynnikiem dla potencjału rozwojowego segmentu pozostają przewozy intermodalne, wpisujące się w unijną politykę (na razie niezbyt skuteczną) zwiększania udziału kolei w transport mix Wspólnoty. Barierą hamującą ich wzrost w Polsce od lat pozostaje relatywnie niska konkurencyjność względem transportu drogowego, która – pomimo od dawna zidentyfikowanego problemu – nie ulega znaczącej poprawie.
- Ograniczona konkurencyjność kolei z punktu widzenia transportu towarów ma dwa główne źródła. Pierwszym są **długie czasy przejazdów** - średnie prędkości dla przewozów intermodalnych w Polsce są o około połowę niższe w porównaniu z wiodącymi pod tym względem krajami Europy Zachodniej i sytuacja ta nie zmienia się pomimo prowadzonych od lat inwestycji kolejowych. Drugie źródło to **wysokie koszty usług przewozowych**. Według przewoźników, jest to spowodowane przede wszystkim **ponadprzeciętnymi na tle UE-27 stawkami opłat za dostęp do infrastruktury** dla kolejowego transportu towarowego (o wiele wyższymi vs koszty transportu drogowego z tego samego tytułu), **co zarządcy infrastruktury tłumaczą wysokimi własnymi kosztami utrzymania**. Warto jednak zauważyć, że **przebieg do optymalizacji kosztowej istnieje także wśród samych przewoźników** – m.in. zatrudnienie w segmencie jest według Eurostatu tylko nieznacznie niższe niż w Niemczech. Przekłada się to na **mało imponujący na tle Europy Zachodniej wskaźnik pracy przewoźowej na 1 zatrudnionego**.

1) Dane obejmują wyłącznie zatrudnionych w przedsiębiorstwach towarowego transportu kolejowego (PKD 49.2)  
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego, IRG-Rail, Eurostat, Analizy Pekao





## Transport kolejowy – wyzwania: Dla przewozów pasażerskich barierami są niskie prędkości i nierównomierna dostępność usług. Sytuację mogą poprawić inwestycje w ramach CPK, są one jednak jeszcze mało zaawansowane.



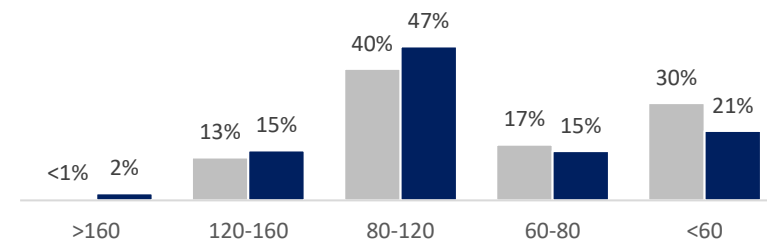
- Niskie prędkości i długi czas przejazdów** od lat wskazywane są również jako **kluczowe bariery dla zwiększenia roli kolejowego transportu pasażerskiego**. Ostatnie lata przyniosły pod tym względem postęp, jest on jednak dość powolny i ograniczony. **W latach 2015-2021 udział linii kolejowych pozwalających na osiąganie prędkości powyżej 120 km/h w ich całkowitej długości zwiększył się o niespełna 4 punkty procentowe**. Nieco silniej (+7 p.p.) wzrósł udział linii 80-120 km/h, co jednak współcześnie nie jest szczególnie wysokim standardem.
- Jako drugą istotną barierę wskazuje się **nierównomierną dostępność usług**. Świadczy o tym **bardzo silne zróżnicowanie geograficzne wskaźnika wykorzystania kolei** w poszczególnych województwach, który szczególnie niskie wartości przyjmuje we wschodniej części kraju.
- Istotny progres w obniżaniu obu barier mają przynieść inwestycje przewidziane w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego**. Zakłada on stworzenie nowoczesnej sieci (blisko 2 tys. km nowych linii) łączącej wszystkie kluczowe regiony kraju z samym CPK, Warszawą i między sobą. W 2023 r. pozostaje jednak **głównie na etapie prac planistycznych i przygotowawczych**. Do końca bieżącej dekady gotowy ma być tylko jeden dłuższy fragment sieci, łączący Warszawę, Poznań i Wrocław, a także kilka krótszych odcinków w różnych częściach kraju. **Na efekty tych inwestycji – i to zakładając niezakłócony przebieg prac – trzeba będzie zatem poczekać jeszcze wiele lat**.

Struktura linii kolejowych w Polsce według dopuszczalnych prędkości - 2021 vs 2015



km/h

■ 2015 ■ 2021

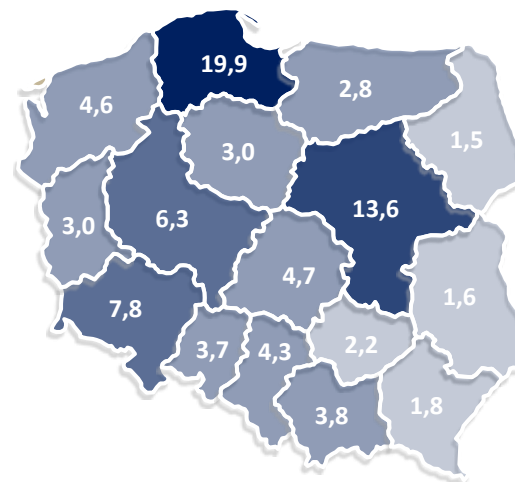


Wskaźnik wykorzystania kolei pasażerskich w 2021 r. według województw



Liczba podróży przypadających na 1 mieszkańca w ciągu roku

Polska średnio = 6,4



Inwestycje kolejowe powiązane z budową CPK według założeń na 2023 r.



- planowane
- w trakcie prac przygotowawczych
- w trakcie prac budowlanych

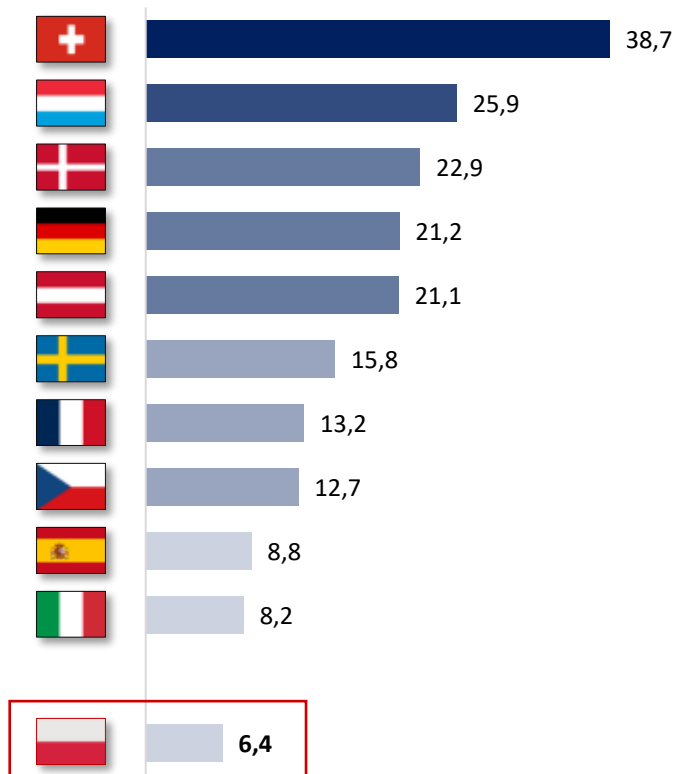




## Transport kolejowy – ocena perspektyw: Potencjał rozwojowy kolei pasażerskich w Polsce pozostaje wysoki, jednak proces jego odblokowywania od lat przebiega powoli i z oporami.



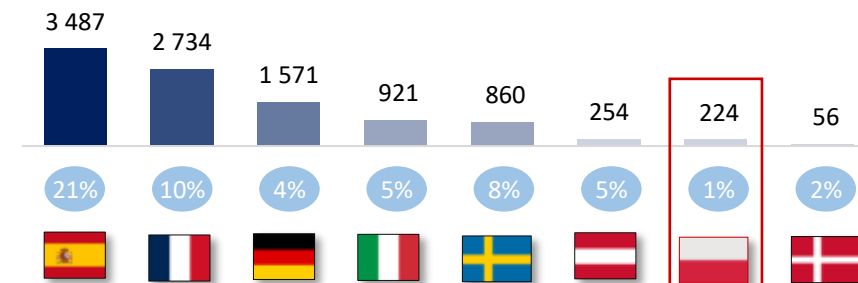
### Wskaźnik wykorzystania kolei pasażerskich<sup>1</sup> – Polska na tle TOP 10 w Europie, 2021



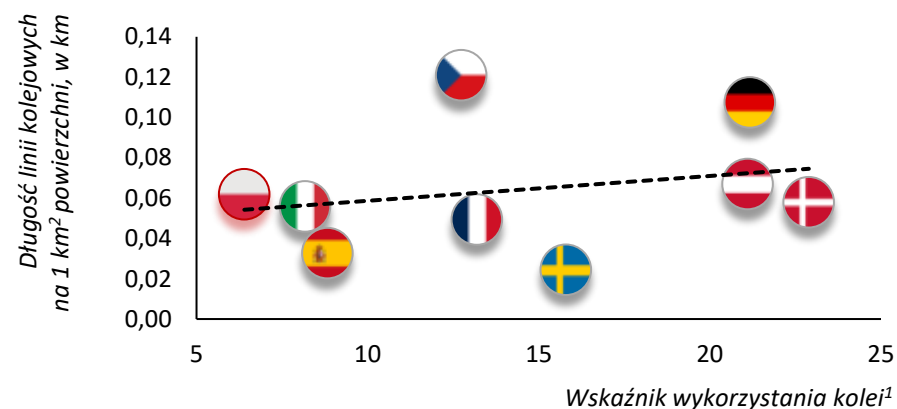
### Długość linii kolejowych dużych prędkości w Europie, stan na 2020 r.



km # jako % łącznej długości linii



### Wskaźnik wykorzystania kolei na tle gęstości linii kolejowych



- W raporcie z 2019 r. wskazywaliśmy kolejowe przewozy pasażerskie jako gałąź o znacznym i niewykorzystanym potencjale. Od tamtej pory sytuacja nie uległa znaczącej zmianie, co jedynie częściowo można tłumaczyć zastojem spowodowanym pandemią COVID-19. W 2021 r. stopień wykorzystania kolei pasażerskich w większości krajów zachodniej Europy (i w niektórych państwach naszego regionu) **pozostawał** - pomimo równie niesprzyjających warunków - **znacznie wyższy niż w Polsce**. Praca przewoźowa per capita w naszym kraju była o blisko 30% niższa od unijnej średniej, o blisko 40% niższa niż w Niemczech i o ponad 60% niższa niż we Francji.
- Jak wskazano wcześniej, **ponad 80% linii kolejowych w Polsce nie pozwala na uzyskanie prędkości powyżej 120 km/h, co oznacza, że oferowane na nich usługi nie są pod tym względem konkurencyjne dla przejazdu samochodem osobowym**. Relatywnie wysoka – na tle Europy – gęstość linii kolejowych przy ich przeważnie niskiej jakości nie przekłada się zatem na popyt. Obrazowy jest również fakt, że **długość linii pozostaje niemal stała od 2013 r. i o blisko 3,3 tys. km mniejsza niż w 2000 r.** (dla porównania, w Niemczech w latach 2000-19 przybyło ponad 1,8 tys. km linii). **Punktowe i przeciągające się inwestycje na najbardziej uczęszczanych trasach nie zmieniają znacząco sytuacji.**
- Warto natomiast zauważyć (choćby na przykładzie Hiszpanii) że **masowe inwestycje w rozwój nowoczesnej infrastruktury kolejowej nie muszą automatycznie przekładać się na ruch kolejowy**. Koniecznością jest **przemyślana i kompleksowa strategia transport mix**, chroniąca przed wzajemnym kanibalizowaniem skutków inwestycji realizowanych w różnych gałęziach transportu.

1) Statystyczna liczba przejazdów kolejowych na 1 mieszkańca kraju w roku; rok 2021 pod względem wartości wskaźników jest oczywiście zaburzony przez wpływ pandemii COVID-19 na publiczny transport pasażerski, jednak zakładając, że był on w przybliżeniu podobny na terytorium całej UE-27, wskaźniki te nadal można uznać za reprezentatywne pod kątem porównania stopnia wykorzystania kolei w poszczególnych krajach.

Źródło: Eurostat, Komisja Europejska, Urząd Transportu Kolejowego, Analizy Pekao



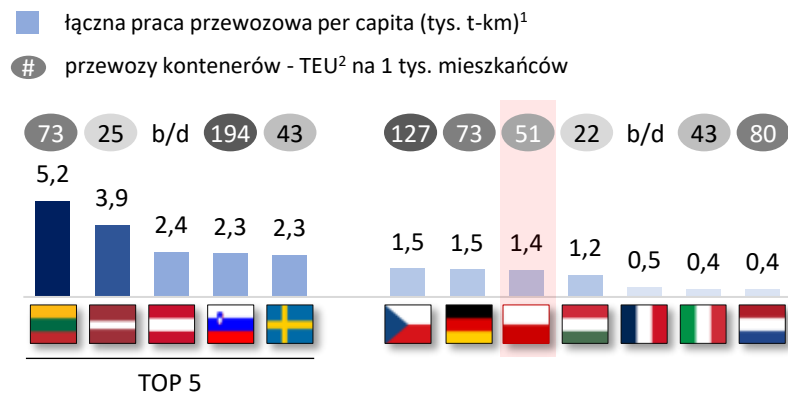
## Transport kolejowy – ocena perspektyw: Większa aktywizacja transportu kontenerowego wymagać będzie inwestycji infrastrukturalnych i wsparcia ze strony państwa.

„Nasylenie” w transporcie towarowym w Polsce nie ustępuje znacząco Niemcom choć nie należy do ścisłej unijnej czołówki). Jest to jednak cały czas załuga ładunków masowych (w których trudno upatrywać długofalowego czynnika wzrostu), przy znacznie niższej roli teoretycznie najbardziej perspektywicznego transportu intermodalnego.

Warunkami aktywizacji przewozów intermodalnych są 1) inwestycje w infrastrukturę oraz 2) decyzje państwa, pozwalające obniżyć wysokie koszty przewozów lub przynajmniej zniwelować przewagę transportu drogowego pod tym względem (np. wyrównać koszty dostępu do infrastruktury między tymi gałęziami). Postulowane jest też wprowadzenie stosowanych w Austrii rozwiązań zwiększających wykorzystanie kolei w transzycie (poza subsydiami, różne regulacyjne ograniczenia dla ruchu ciężarówek).

Ważnym impulsem dla rozwoju przewozów kontenerowych ma być projekt Belt and Road. Według założeń, do 2030 r. kolejowy ruch towarowy między Chinami a Europą miał rosnąć w tempie około 10% rocznie. Jednak dane ERAI i upply świadczą o dość dużej wrażliwości tego ruchu na skutki wojny w Ukrainie (pomijając przewozy Chiny-Rosja, spadek w 2022 r. o ponad 30% w obu kierunkach). W kontekście przedłużających się działań wojenny, lecz również rosnących napięć między Chinami a światem zachodnim wokół Tajwanu, projekt ten wydaje się obarczony większą niepewnością niż do niedawna zakładano.

### „Nasylenie” w towarowym transporcie kolejowym w wybranych państwach UE-27



### Czynniki kluczowe dla poprawy dostępności towarowych usług kolejowych w Polsce – wyniki konsultacji UTK z 2022 r.



odsetek wskazań

źródło opinii

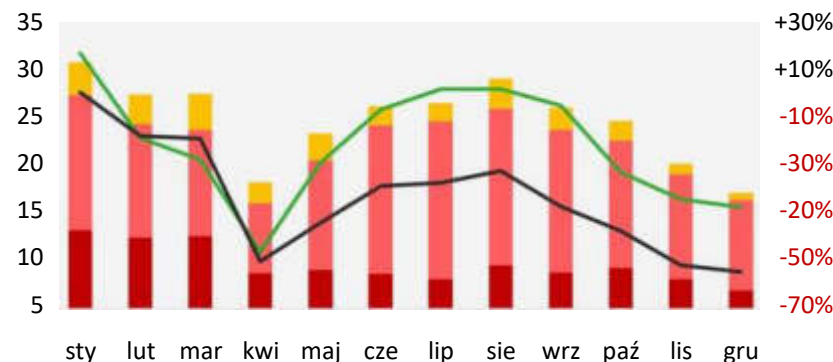
	przewoźnicy	nadawcy
🕒 Krótszy czas przewozów	80%	100%
💰 Poprawa atrakcyjności cenowej usług	71%	83%
🕒 Poprawa punktualności dostaw	69%	83%
🚚 Lepsza dostępność placów i terminali	69%	67%
🚊 Rozbudowa sieci infrastruktury kolejowej	69%	83%

### Ruch kolejowy Chiny-Europa w ramach Belt and Road w 2022 r. według kierunku docelowego



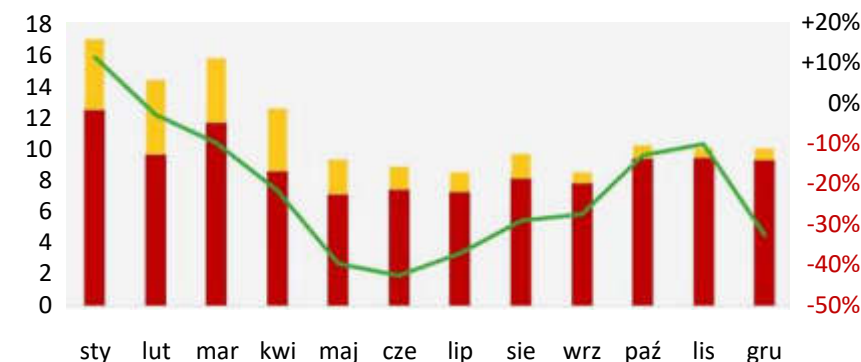
#### Europa

wolumeny (tys. TEU, l.o.) ■ Niemcy ■ Polska ■ inni  
dynamika r/r (p.o.) — łącznie — Polska



#### Chiny

wolumeny (tys. TEU, l.o.) ■ Niemcy ■ inni  
dynamika r/r (p.o.) — Niemcy



1) Brak danych dla Belgii i Grecji 2) Ekwiwalent kontenerów 20-stopowych; dane obejmują kontenery załadowane; brak dostępnych statystyk dla Belgii, Francji i Austrii  
Źródło: Eurostat, Urząd Transportu Kolejowego, International Union of Railways, ERAI 1520, Uply, Analizy Pekao

# SPIS TREŚCI



<u>Podsumowanie</u>	2
<u>Branża TSL w dobie pandemii COVID-19</u>	9
<u>Rozwój sytuacji w 2022 r. i perspektywy na 2023 r.</u>	19
<u>Sytuacja w głównych segmentach</u>	32
<u>Transport drogowy</u>	32
<u>Transport kolejowy</u>	42
<u>Transport lotniczy i morski</u>	52
<u>Działalność magazynowa i wspomagająca</u>	62
<u>Wyzwania „zielonego transportu”</u>	70

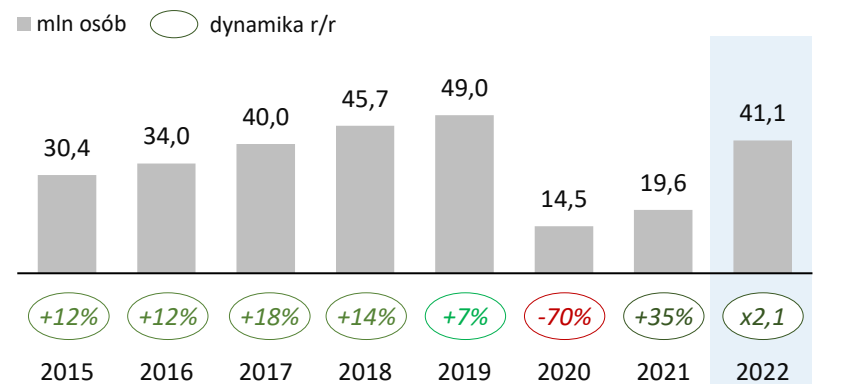


## Transport lotniczy – trendy rozwojowe: Odbudowa pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce w 2022 r. przebiegała dość szybko na tle innych krajów UE-27, choć liczba pasażerów pozostała o 16% niższa niż w 2019 r.

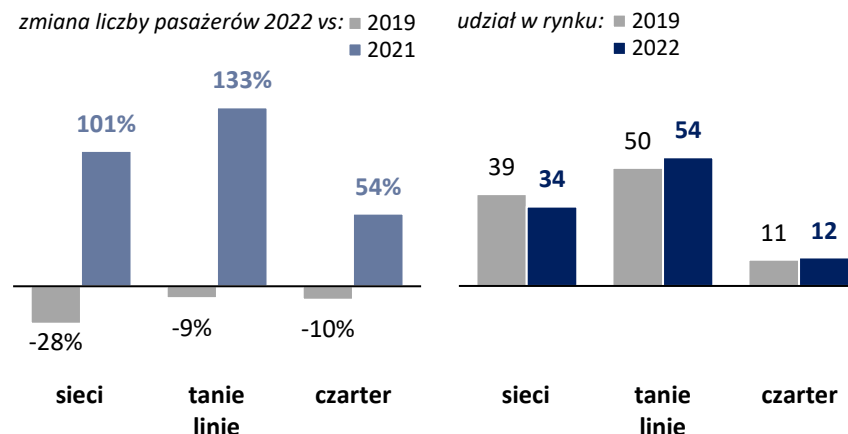


- Liczba pasażerów obsłużonych na polskich lotniskach w 2022 r. zwiększyła się ponad dwukrotnie w porównaniu z rokiem poprzednim. Najsilniejszy wzrost (2,3 raza) zanotowali przewoźnicy niskokosztowi, u których liczba pasażerów była już tylko o 9% niższa niż przed wybuchem pandemii. Zdecydowanie słabiej vs 2019 r. wypadli przewoźnicy sieciowi (-28%). W rezultacie udział tanich linii w rynku wzrósł w omawianym okresie o 4,5 punktu procentowego, a przewoźników sieciowych spadł o 5,3 p.p. (niewielką część rynku przejęli przewoźnicy czarterowi).
- Głównym źródłem silnego wzrostu było rzecz jasna zniesienie restrykcji sanitarnych w Polsce i w krajach docelowych dla lotów międzynarodowych. Uruchomiło to narosły w poprzednich dwóch latach nawis popytowy (popyt odroczony „przymusowo”, odblokowany i skumulowany w momencie, w którym podróże stały się technicznie możliwe).
- Pomimo silnego wzrostu r/r, liczba pasażerów pozostała o ponad 16% niższa vs 2019 r. Cała unijna (i szerzej – globalna) branża lotnicza w 2022 r. nie zdołała jeszcze odbudować przewozów do poziomów sprzed wybuchu pandemii. Na tle innych krajów UE-27 Polska wypada pod tym względem dość dobrze, choć wyraźnie najszybszą odbudowę ruchu wykazały najbardziej popularne kraje „turystyczne” z południa Europy.

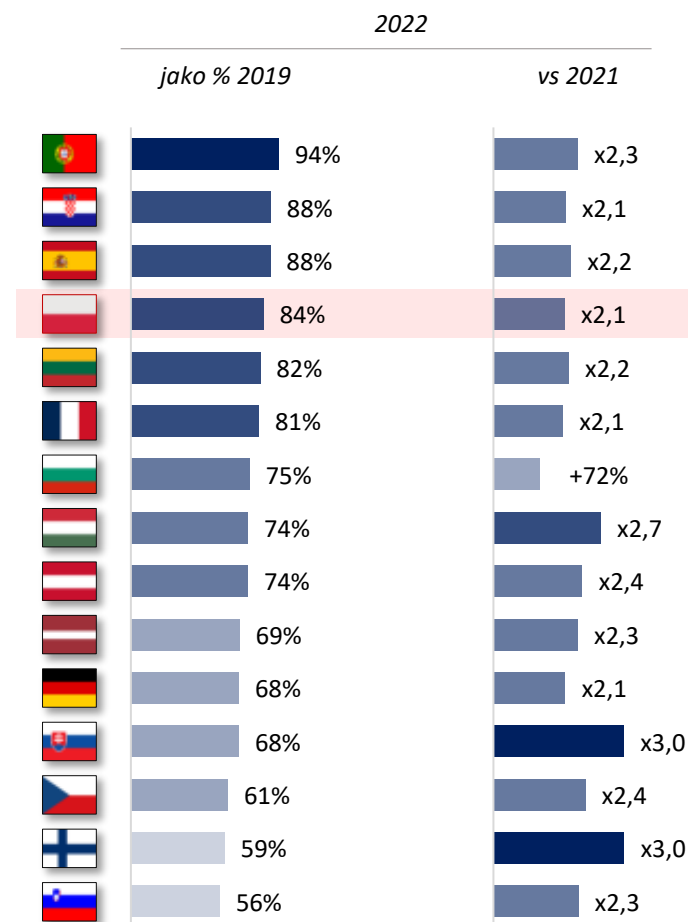
Pasażerowie polskich portów lotniczych<sup>1</sup>



Wyniki 2022 na tle 2021 i 2019 r. według typu przewoźników



Zmiana liczby pasażerów w portach lotniczych wybranych państw UE-27 w 2022 r. vs analogiczny 2021 r. i 2019 r.



1) Uwzględniając ruch regularny i czarterowy, bez tranzytu 2) Najbardziej aktualne oficjalne dane ULC w momencie publikacji opracowania obejmują 1-3 kwartały 2022 r. 3) Tylko loty regularne 4) Loty regularne i czarterowe  
 Źródło: Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Eurostat, Analizy Pekao



## Transport lotniczy – trendy rozwojowe: Zniesienie restrykcji sanitarnych w większości regionów świata pozwoliło na wzajemne napędzanie się branży lotniczej i turystycznej.



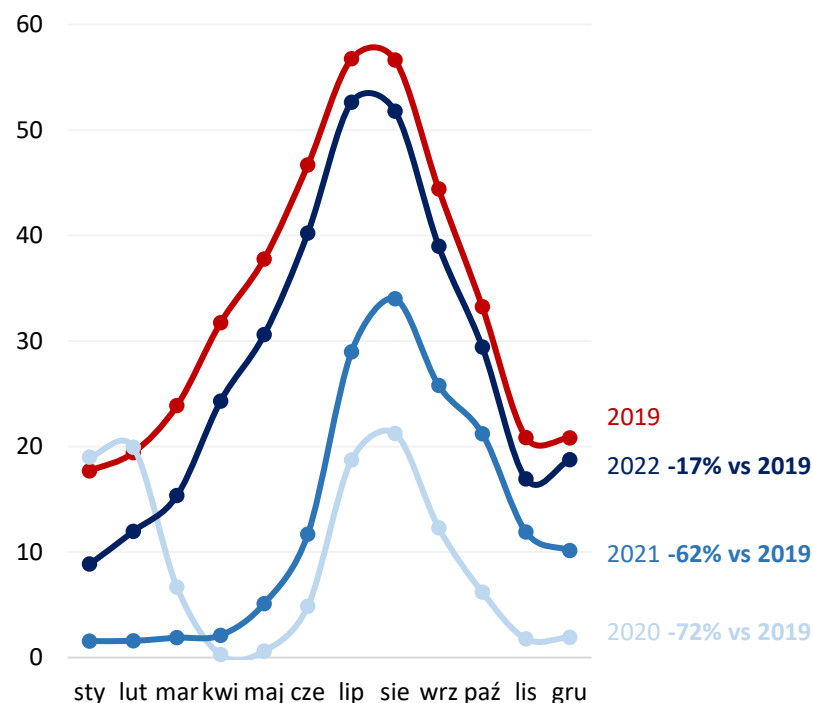
Liczba rejestracji zagranicznych gości przybywających do turystycznych obiektów noclegowych w krajach UE-27



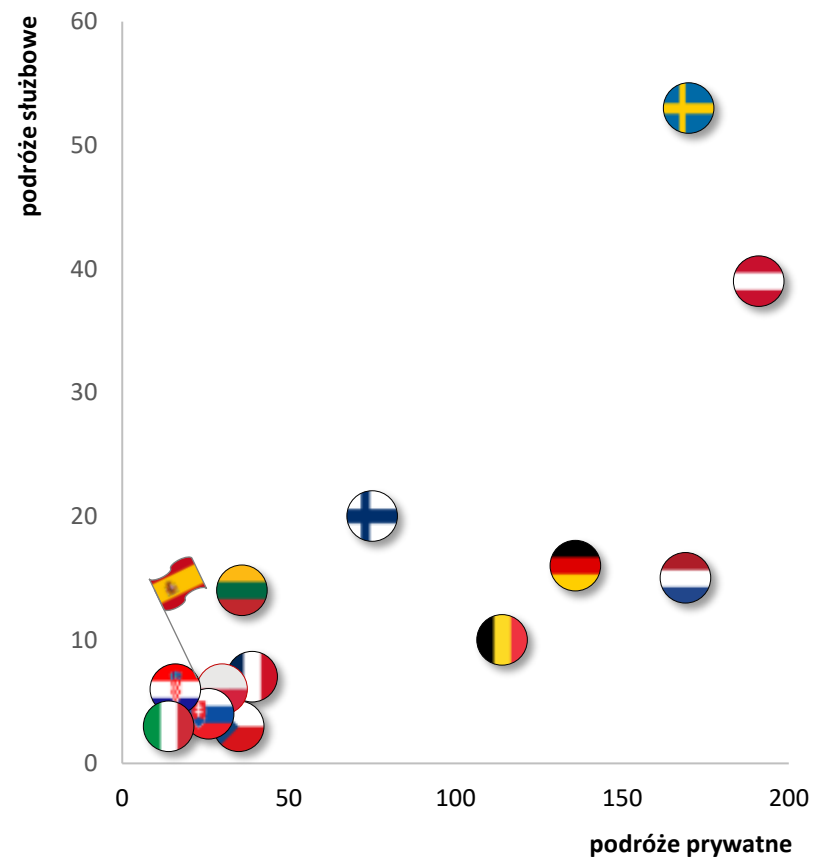
Wydatki na transport w ramach podróży zagranicznych w 2021 r.<sup>1</sup> – Polska na tle wybranych krajów UE-27



mln rejestracji



euro per capita rocznie



- Odblokowanie regulacyjnych barier w ruchu lotniczym pozwoliło na **odbudowę lotów międzynarodowych, na czym skorzystały branże turystyczna i hotelarsko-noclegowa**. To z kolei **stymulowało przewozy lotnicze poprzez sprzężenie zwrotne**.
- Liczba rejestracji zagranicznych gości przybywających do obiektów noclegowych w krajach UE-27 w 2022 r. **wzrosła ponad dwukrotnie w porównaniu z 2021 r.** Warto zauważyć, że podobnie jak w przypadku liczby pasażerów obsługiwanych przez lotnictwo – pozostała ona o kilkanaście procent niższa niż w 2019 r.
- Paradoksalnie **czynnikiem sprzyjającym szybszemu powrotowi przewozów lotniczych w Polsce do poziomu z 2019 r. może być niskie na tle UE-27 nasycenie tego rynku przed wybuchem pandemii**. W polskich warunkach z transportu lotniczego korzysta najczęściej: 1) najbardziej zamożna, wąska część społeczeństwa, 2) osoby korzystające spontanicznie z najbardziej atrakcyjnych cenowo promocji oferowanych przez tanie linie lotnicze oraz 3) część społeczeństwa o niższym poziomie dochodów, dla której przelot wiąże się z realizacją celu, z którego rezygnuje się niechętnie (np. „wymarzony” zagraniczny urlop raz do roku, odwiedziny itp.). Popyt tych grupy może być **mniej wrażliwy na niesprzyjające otoczenie makro** (wzrost cen biletów lotniczych i ogólnych kosztów życia) w porównaniu z rynkami zachodnimi, gdzie społeczeństwa korzystają z transportu lotniczego bardziej masowo, jednocześnie jednak częstotliwość tego wykorzystania kształtuje się w większym stopniu pod wpływem kalkulacji ekonomicznej (zmniejszenie liczby podróży w ramach oszczędności).

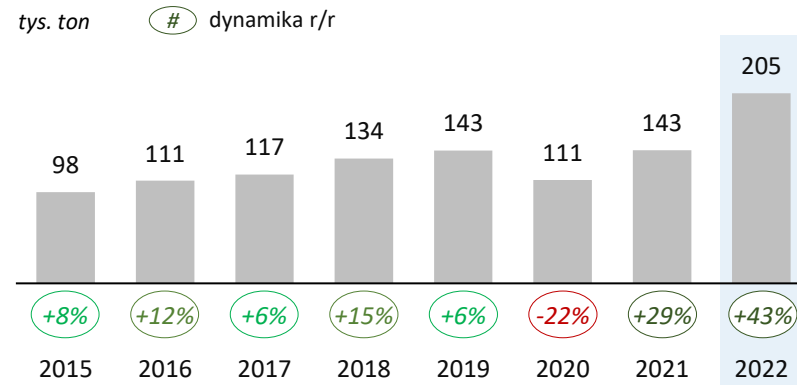


## Transport lotniczy – trendy rozwojowe: W polskim towarowym transporcie lotniczym ostatnie 2 lata przyniosły silny wzrost masy ładunków (przy poziomach wciąż znacznie niższych vs Europa Zachodnia).

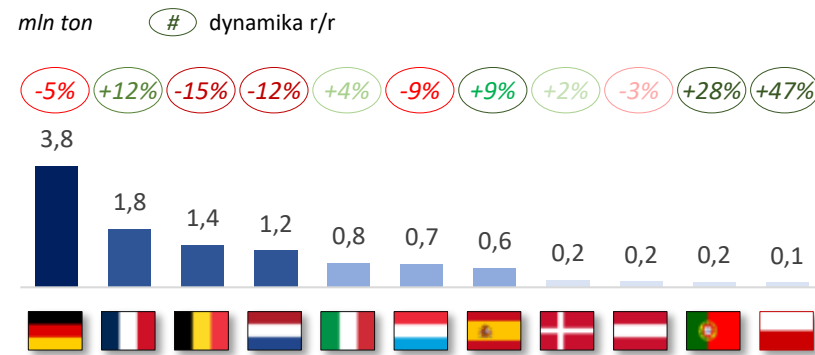


- Towarowe przewozy lotnicze w Polsce i całej UE-27 okazały się znacznie bardziej odporne na skutki pandemii od przewozów pasażerskich.
- W całym 2020 r. masa ładunków obsłużonych w polskich portach lotniczych spadła wprowadzie o 22% (przerwy w łańcuchach dostaw i zamrożenie przelotów pasażerskich wraz z realizowanymi przez nie „przy okazji” przewozami niektórych ładunków), jednak już w 2021 r. powróciła do poziomu sprzed wybuchu pandemii. Z kolei w 2022 r. zanotowała ona wzrost aż o 43%, ustanawiając nowy rekord.
- Polska wyróżnia się wprowadzie dynamiką lotniczych przewozów towarowych na tle państw UE-27 (przy czym w niektórych dużych zachodnich hubach przeładunkowych w 2022 r. zanotowano nawet spadki), jednak pod względem masy ładunków zdecydowanie ustępuje nie tylko liderom, lecz również znacznie mniejszym od naszego kraju państwom Europy Zachodniej. Można zakładać, że jest to w dużym stopniu pochodna struktury gospodarki (transportem lotniczym przewozi się przede wszystkim specyficzne grupy towarów, m.in. charakterystyczne dla branż high-tech), a po części także mniej intensywnego niż na zachodzie ruchu pasażerskiego (co ogranicza masę ładunków przewożonych „przy okazji”). W UE bardzo wyraźna jest przy tym zależność pomiędzy masą ładunków przewożonych drogą lotniczą a stopniem rozwoju gospodarczego i zamożności, mierzonym PKB per capita.

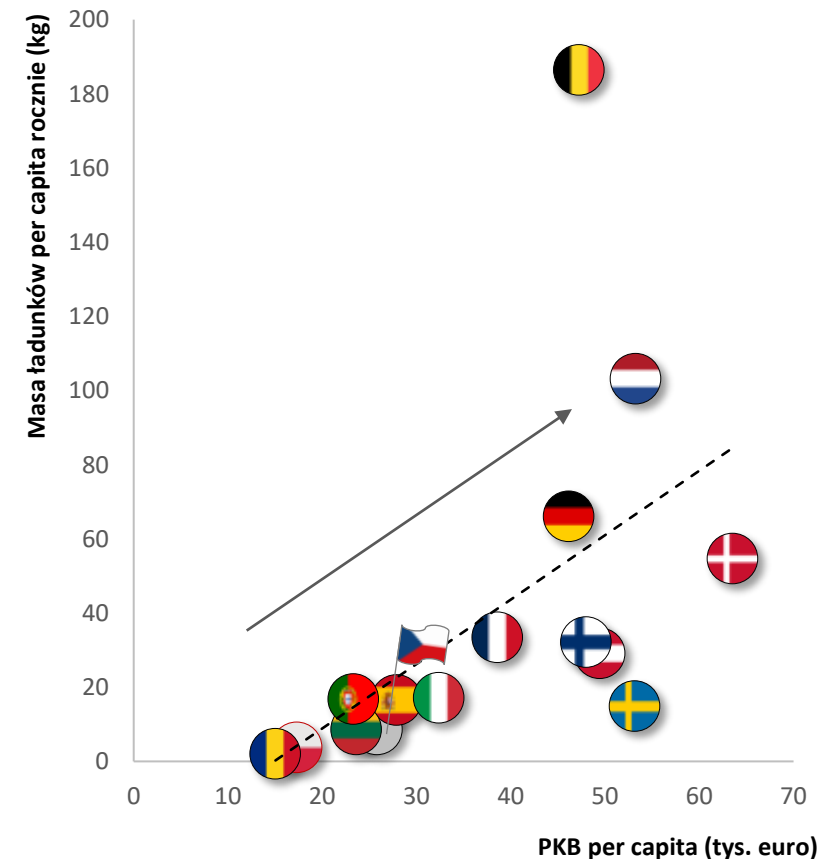
Masa cargo on board obsłużonego na polskich lotniskach



Kraje UE-27 o największej ilości cargo on board w 1-3Q22



Wolumeny towarowego transportu lotniczego na tle PKB wybranych państw UE-27 w 2021 r.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Ukazano rok 2021 ze względu na brak kompletnych statystyk dla wszystkich krajów UE-27 za rok 2022; ze względu na szybką odbudowę lotniczego ruchu towarowego po pandemii COVID-19 wybór 2021 r. nie wprowadza istotnego zakłócenia z punktu widzenia zestawienia aktywności w towarowych przewozach lotniczych na tle PKB poszczególnych krajów  
Źródło: Eurostat, Analizy Pekao



## Transport lotniczy – sytuacja finansowa: Polscy przewoźnicy lotniczy odnotowali 2,5-krotną zwyżkę przychodów i ponad 800 mln PLN zysku netto, co z lekką nadwyżką pokryło ubiegłoroczną stratę branży.

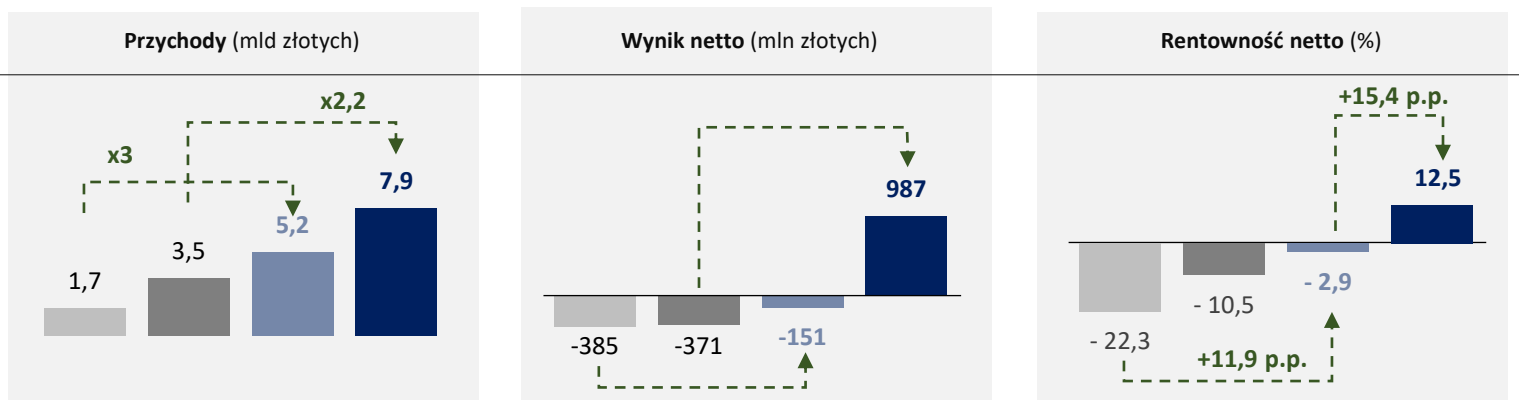


### Zmiana wybranych wskaźników finansowych firm z branży transportu lotniczego (PKD 51) w poszczególnych półroczach lat 2021-2022<sup>1</sup>

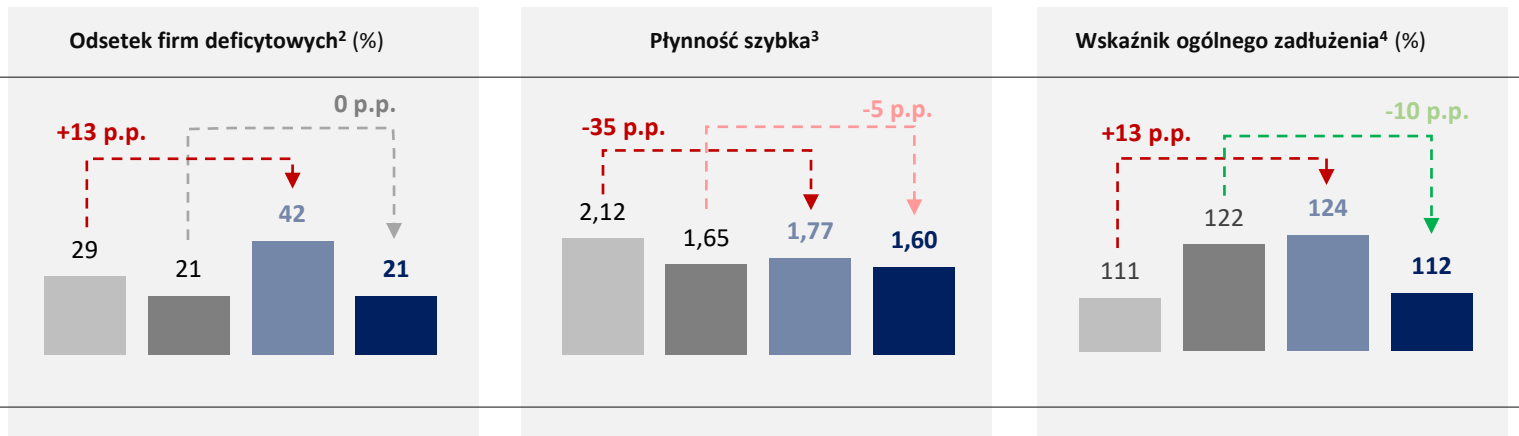


■ 1H21 ■ 2H21  
■ 1H22 ■ 2H22

Wyniki,  
rentowność



Stabilność  
finansowa



- Silny wzrost liczby pasażerów przełożył się na dwu- i pół-krotny wzrost przychodów krajowych przewoźników lotniczych, a to z kolei pozwoliło wygenerować branży 836 mln PLN zagregowanego zysku netto w całym 2022 r., wobec 756 mln złotych straty w roku 2021. Była to w głównej mierze „zasługa” wyniku na sprzedaży, który w 2022 r. wyniósł 675 mln PLN wobec straty 583 mln rok wcześniej. Z wstępnych szacunków PLL LOT wynika, że **narodowy operator osiągnął ponad 100 mln zysku netto**, co oznacza, że reszta zysku przypadła na pozostałych przewoźników.
- Wzrost wyniku miał miejsce przede wszystkim w 2. półroczu 2022. Świadczy to o tym, że dynamiczna poprawa sytuacji popytowej, napędzana dodatkowo przez czynnik sezonowy, zapewniła **wolumeny ruchu i elastyczność cenników pozwalające zneutralizować czynniki kosztowe**.
- Wskaźniki płynności branży w ujęciu zagregowanym pozostały na poziomach znacznie wyższych od wskazywanych w literaturze benchmarków (choć pogorszyły się r/r). Specyficzną sytuacją są za to **ujemne zagregowane kapitały własne**, będące przede wszystkim pochodną strat odnotowanych w poprzednich 2 latach przez PLL LOT (według dostępnych sprawozdań łącznie blisko 2,4 mld PLN).

1) Dane dla podmiotów zatrudniających 10 i więcej pracowników 2) W ujęciu zagregowanym branża wykazuje ujemną wartość kapitałów własnych, w związku z czym przedstawiono w jej przypadku wskaźnik rentowności netto, zamiast ROE (jak w przypadku innych analizowanych segmentów) 3) Wykazujących stratę netto na koniec okresu 4) Należności i inwestycje krótkoterminowe w relacji do zobowiązań krótkoterminowych 5) Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania w relacji do aktywów  
Źródło: Pont Info, Analizy Pekao





## Transport lotniczy – ocena perspektyw: Prognozy dla globalnego ruchu lotniczego są optymistyczne. O ile odnośnie 2023 r. przeważa jeszcze ostrożność, o tyle w długim okresie spodziewany jest powrót na ścieżkę szybkiego wzrostu.



- Według danych IATA (International Air Transport Association), **praca przewozowa w światowym lotnictwie pasażerskim w 2022 r.** wzrosła o blisko 70% r/r, lecz mimo to **pozostała o około 30% niższa niż przed wybuchem pandemii**. Prognozy z gru'22 zakładały **dalszy wzrost pracy przewozowej w 2023 r. o nieco ponad 20%** i powrót do poziomów sprzed pandemii dopiero w 2024 r. **Dane z 1Q23 pozwalały na umiarkowany optymizm** - w marcu globalny ruch pasażerski osiągnął 88% poziomu z mar'19.
- IATA zakłada również, że **w roku bieżącym światowa branża lotnicza powinna wygenerować niewielki zysk netto**, po trzech latach strat z rzędu. Biorąc jednak pod uwagę **cały okres 2019-2023**, jej łączna strata netto w skali globalnej będzie według tych prognoz przekraczać 150 mld USD.
- Prognozy długoterminowe pozostają optymistyczne.** Według ICCT (The International Council on Clean Transportation) **do 2030 r. globalny pasażerski ruch lotniczy może wzrosnąć o 30-50% w porównaniu z 2019 r., a do 2050 r. wzrost ten może być nawet trzy-czterokrotny.**
- Dla Polski oczekiwania na 2023 r. zakładają dalszy wzrost liczby pasażerów **przynajmniej do 45 mln** (oczekiwania ULC z początku roku). **Optymizmem napawają dane portalu pasazer.com**, według których w 1Q23 liczba ta była już o 0,5% wyższa niż w 1Q19. Jeśli zaś chodzi o wyniki linii lotniczych, to – jak pokazano na poprzednich slajdach – już w 2022 r. wyszły one na plus (zarówno operator narodowy, jak i większość mniejszych przewoźników).

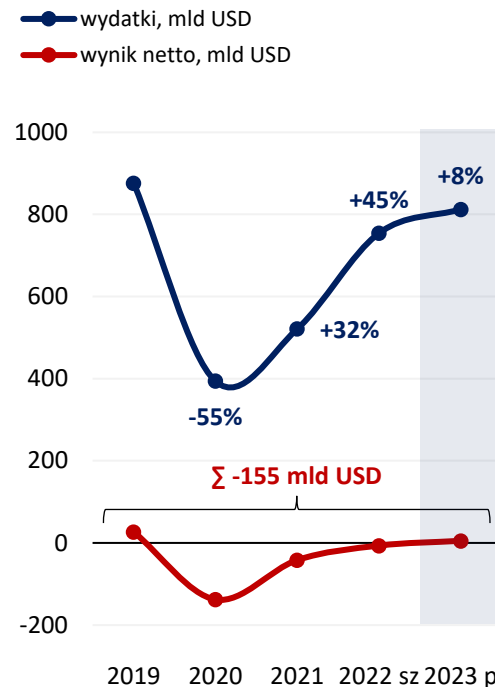
### Podstawowe statystyki globalnej branży lotniczej w latach 2019-22 z prognozą na rok 2023 według IATA (z grudnia 2022 r.<sup>1)</sup>



#### Praca przewozowa



#### Wyniki finansowe branży na tle globalnych wydatków na transport lotniczy

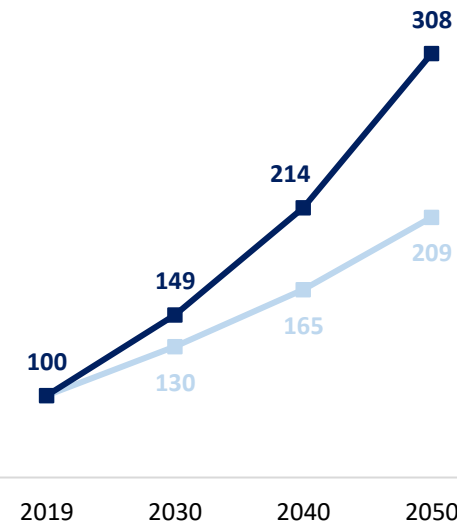


### Długoterminowa prognoza globalnego ruchu lotniczego według ICCT<sup>2</sup>



Indeks, 2019=100

- scenariusz ostrożny
- scenariusz optymistyczny



1) IATA, Global Outlook for Air Transport, December 2022 2) ICCT, Vision 2050. Aligning Aviation With the Paris Agreement, June 2022

Źródło: IATA, ICCT, Analizy Pekao



## Transport morski – trendy rozwojowe: Liczba pasażerów linii promowych w polskich portach bałtyckich w 2022 r. pozostała nieco niższa vs 2019 r. Na poziomie z 2021 r. utrzymała się za to liczba jednostek frachtowych ro-ro.



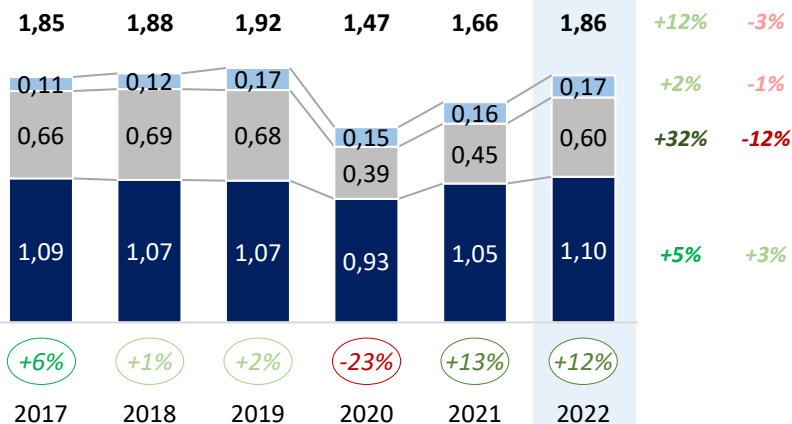
### Liczba pasażerów i ładunki ro-ro w głównych polskich portach morskich, mln osób<sup>1</sup>



■ Świnoujście ■ Gdynia ■ Gdańsk ○ dynamika r/r

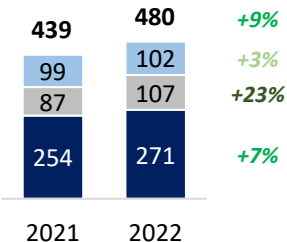
#### Pasażerowie, mln

2022  
r/r vs 2019



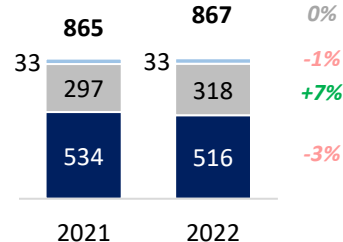
#### Samochody osobowe, tys.

2022 r/r



#### Jednostki frachtowe, tys.

2022 r/r

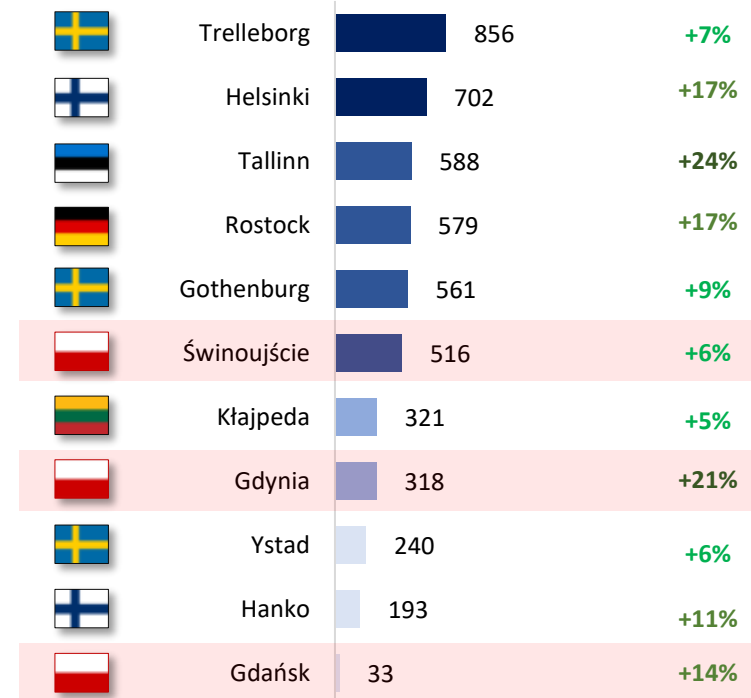


### Ładunki ro-ro w wybranych portach bałtyckich – trendy w latach 2020-22



liczba jednostek  
frachtowych w 2022 r., tys.

zmiana  
vs 2020



- Polski transport morski** (tzn. realizowany przez polskich przewoźników) **plasuje się przede wszystkim w dwóch specyficznych niszach**. Pierwszą z nich są **przewozy pasażerów i pojazdów (ładunki ro-ro) przez Morze Bałtyckie**, obsługiwane przez dwóch polskich operatorów - Polską Żeglugę Bałtycką i należące do grupy PŻM linie Unity Line, które obsługują rejsy z Świnoujścia i Gdańska.
- Według danych Actia Forum, **liczba pasażerów obsługiwanych w regularnym ruchu** (przez polskich i zagranicznych przewoźników łącznie) **w głównych polskich portach morskich w 2022 r. wzrosła o 12% r/r, wciąż jednak pozostała nieznacznie niższa w porównaniu z 2019 r.** Najsilniejszy wzrost r/r (+32%) odnotował obsługiwany przez zagranicznych operatorów port w Gdyni (gdzie była to zasługa uruchomienia nowego promu przez Stena Line; od sty'23 dołączyła do niego bliźniacza jednostka tego samego operatora). Natomiast z punktu widzenia polskich przewoźników istotny jest fakt, że **ruch w porcie w Świnoujściu, choć wzrósł tylko o 4% r/r, to przekroczył już nieznacznie przedpandemiczny poziom**.
- W ślad za solidnym wzrostem ruchu pasażerskiego rok 2022 przyniósł zwiększenie liczby samochodów osobowych obsługiwanych w portach o 9% r/r.** Również w tym przypadku wyraźnie najmocniejszy przyrost odnotował port w Gdyni.
- Zdecydowanie słabiej wypadły za to wyniki tocznych jednostek frachtowych – w 2022 r. ich łączna liczba utrzymała się na poziomie z 2021 r., przy spadkach w Świnoujściu i Gdańsku zrekompensowanych wzrostem w Gdyni (obsługiwanej przez zagraniczne linie Stena Line, Finnlines i Transfennica).**



## Transport morski – trendy rozwojowe: Towarowy transport oceaniczny w 2022 r. znalazł się pod wpływem osłabienia popytu i rozładowywania „wąskich gardel” w logistyce, co przełożyło się na głębokie spadki stawek frachtu.

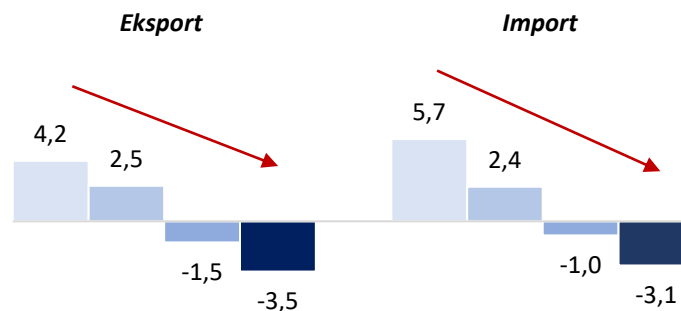


- Drugą niszą, w której działa Polska Żegluga Morska, są przewozy suchych ładunków masowych przez Atlantyk. Działalność ta obejmuje m.in. wykorzystanie jeziorowców do obsługi Wielkich Jezior Amerykańskich.
- Globalny oceaniczny transport morski znajdował się w 2022 r. pod coraz silniej odczuwalnym wpływem niekorzystnych czynników: 1) osłabienia globalnego handlu międzynarodowego towarzyszącego ochłodzeniu koniunktury gospodarczej, 2) rozluźnienia napięć w globalnych łańcuchach dostaw na skutek zanikania barier związanych z COVID-19 i osłabienia popytu na usługi transportowe oraz 3) wzrostu presji kosztowej (zwłaszcza ceny paliwa).
- Osłabienie popytu przełożyło się na spadek towarowego ruchu morskiego oraz głęboką zniżkę stawek frachtu, zarówno w odniesieniu do ładunków masowych (indeks Baltic Dry), jak i kontenerowych (SCFI). W rezultacie na początku 2023 r. stawki te znalazły się na poziomach notowanych ostatnio w 2020 r. W lut-kwi'23 aktywność i stawki zaczęły się co prawda poprawiać, pozostały jednak znacznie niższe niż w szczytowym okresie ubiegłego roku.
- Sytuację w segmencie obsługiwanym przez PŻM lepiej oddaje indeks BHSI dla statków klasy handysize, z jakich w przeważającej mierze składa się flota polskiego przewoźnika. Generalnie indeksy stawek frachtu dla ładunków masowych w 2022 r. były nieco bardziej stabilne w porównaniu z indeksami kontenerowymi, jednak również one utrzymywały wyraźną tendencję spadkową od mar'22 do sty'23. Można zakładać, że w warunkach silnej presji kosztowej odbijało się to negatywnie na ekonomice PŻM.

Dynamika nominalnej wartości towarowego handlu zagranicznego państw G20 w 2022 r.<sup>1</sup>



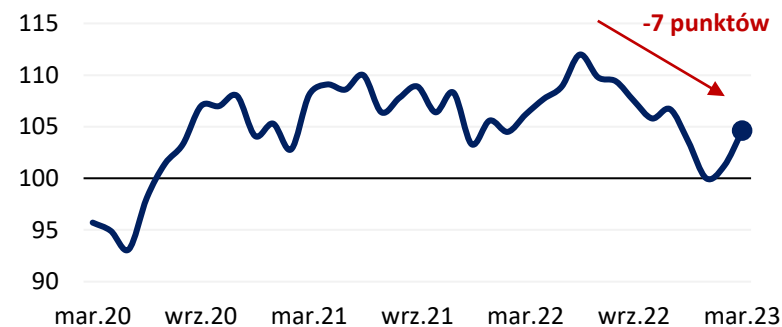
% kw/kw 1Q 2Q 3Q 4Q



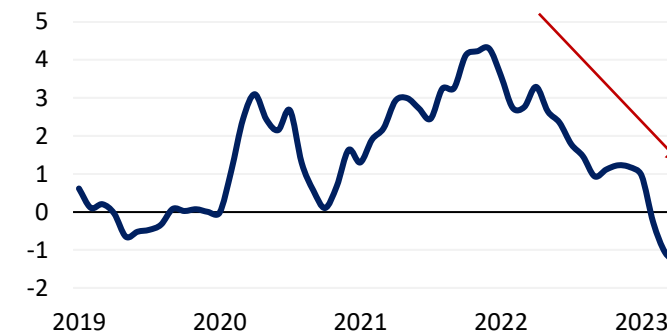
Indeks globalnego ruchu kontenerowego w portach morskich (Drewry Global Container Port Throughput Index)



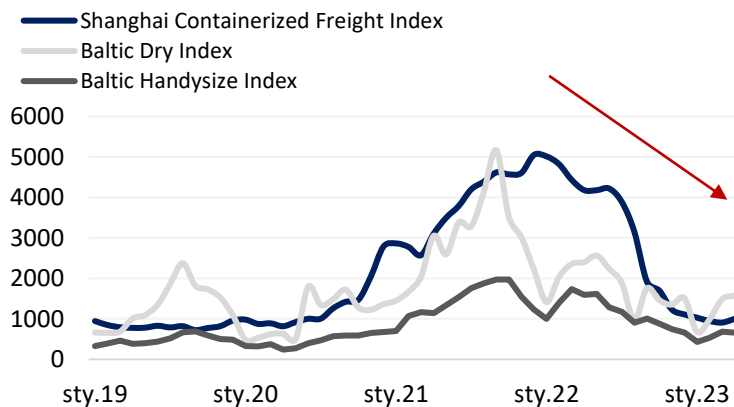
sty'19 = 100



Wskaźnik napięć w globalnych łańcuchach dostaw (Global Supply Chain Pressure Index)<sup>2</sup>



Wybrane indeksy stawek frachtu w globalnym transporcie morskim



1) Dane wyrównane sezonowo 2) Wskaźnik opracowany przez Federal Reserve Bank od New York; opiera się na szeregu wskaźników i danych z globalnej branży logistycznej i przemysłowej, odnoszących się m.in. do czasu dostaw, poziomu cen, stanu zapasów itp.  
Źródło: OECD, Drewry, Shanghai Shipping Exchange, Baltic Exchange, Analizy Pekao



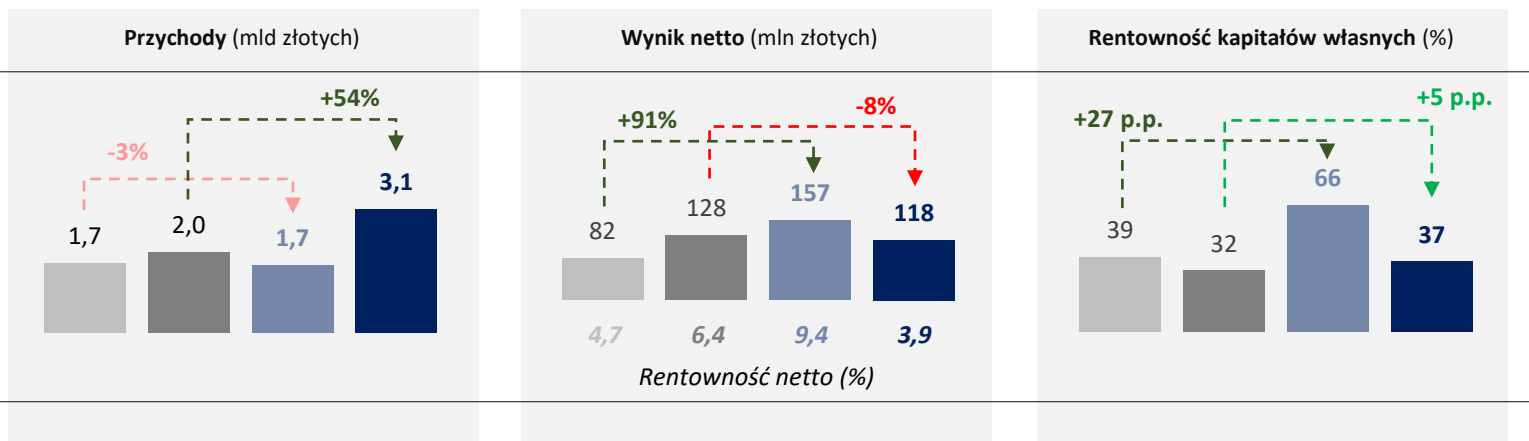
## Transport morski – sytuacja finansowa: W całym 2022 r. transport wodny zanotował wzrost zysku netto o 31%, jednak w samym 2H22 odczuwał już silniejszą presję na marże.



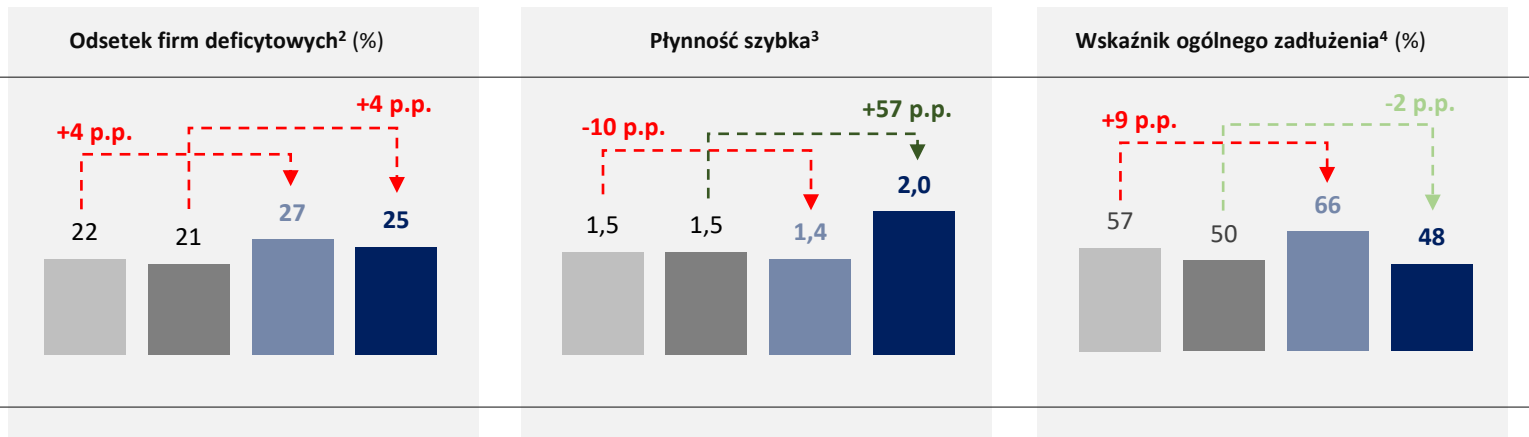
### Zmiana wybranych wskaźników finansowych firm z branży transportu wodnego (PKD 50) w poszczególnych półroczach lat 2021-2022<sup>1</sup>

■ 1H21 ■ 2H21  
■ 1H22 ■ 2H22

Wyniki,  
rentowność



Stabilność  
finansowa



- Agregaty finansowe polskiego transportu wodnego<sup>5</sup> (dla firm 10+ zatrudnionych) wykazały **wzrost przychodów w 2022 r. o 27%**, w tym szczególnie silny, **bo o ponad 50% r/r, w samym 2H22**. Jednocześnie jednak wynik netto w 2. połowie minionego roku był znacznie słabszy niż w pierwszych sześciu miesiącach roku. Świadczy to o tym, że **silny wzrost przychodów z 2. półrocza nie zdołał w całości pokryć wzrostu kosztów w tym samym okresie**.
- W całym 2022 r. zagregowany wynik netto branży poprawił się o 30% r/r, była to jednak zasługa 1H22. Jak wspomniano wyżej, drugie półrocze było już wynikowo słabsze (spadek o 8% vs 2H21). **Wskaźnik rentowności netto**, który na koniec 1. półrocza kształtował się powyżej 9%, **w samej drugiej połowie roku spadł poniżej 4% i był wyraźnie niższy niż w roku ubiegłym**.
- W porównaniu z 2021 r. branża wykazała też **lekki wzrost odsetka firm nierentownych**, który na koniec 2022 r. wyniósł 25%. **Wyraźnie poprawiły się za to wskaźniki płynności** (znacznie powyżej poziomów wskazywanych w literaturze jako benchmarki), a jednocześnie **spadł udział zadłużenia w finansowaniu aktywów**.

1) Dane dla podmiotów zatrudniających 10 i więcej pracowników 2) Wykazujących stratę netto na koniec okresu 3) Należności i inwestycje krótkoterminowe w relacji do zobowiązań krótkoterminowych 4) Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania w relacji do aktywów

5) Pokazano statystyki dla transportu morskiego i śródlądowego razem, jednak ze względu na marginalną rolę tego drugiego nie stanowi to istotnego zakłócenia

Źródło: Pont Info, Analizy Pekao

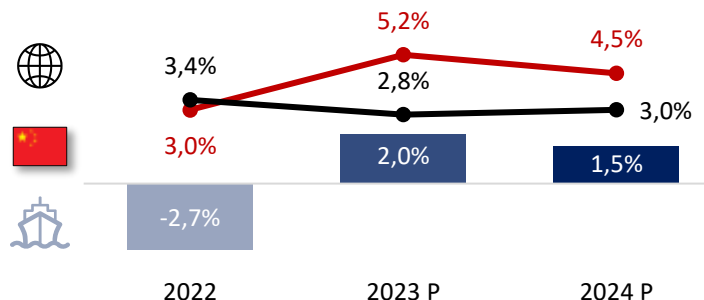


## Transport morski – ocena perspektyw: W najbliższych kwartałach odczuwalne może być ochłodzenie ogólnej koniunktury gospodarczej, choć w przypadku PŻM istotne będą specyficzne czynniki dotyczące jej głównych rynków.

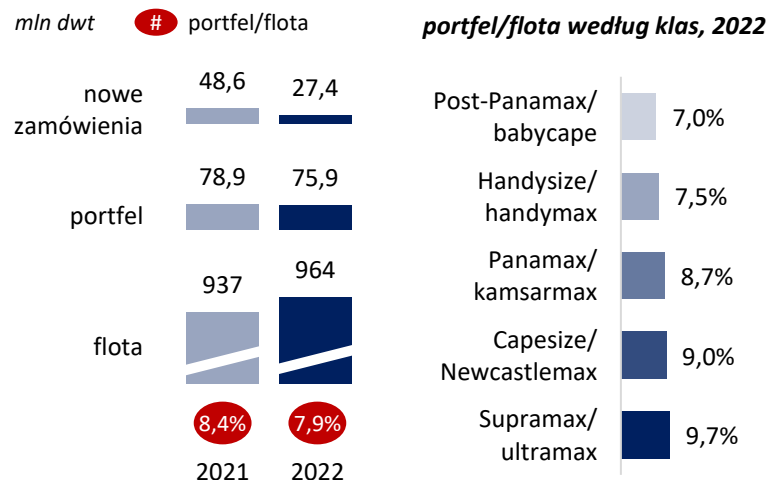


- Na bałtyckie przewozy promowe w najbliższych kwartałach może wpływać: 1) ochłodzenie koniunktury gospodarczej pod kątem skutków dla wymiany handlowej Polski ze Skandynawią oraz 2) wzrost kosztów życia i jego przełożenie na decyzje o optymalizacji wydatków społeczeństwa (przy czym Szwecja nie jest dla Polaków priorytetowym kierunkiem turystycznym). Dodatkowo, na Bałtyku rośnie konkurencja ze strony zagranicznych linii promowych, wprowadzających do użytku kolejne nowoczesne jednostki (które same w sobie są często atrakcją przyciągającą klientów). Tymczasem nowe promy zamówione przez polskich przewoźników w Stoczni Remontowej i we Włoszech zaczną wchodzić do użytku dopiero od 2024 r.
- Jeśli chodzi o przewozy oceaniczne, to w 2023 r. odczuwalne ma być spowolnienie światowej gospodarki. Perspektywy ładunków masowych prezentują się na tym tle nieźle – prognozy z 1Q23 mówią o wzroście światowego popytu w 2023 r. o 1,5-2,5%. Miała to jednak być przede wszystkim pochodna spodziewanego odbicia gospodarczego w Chinach (które na razie opóźnia się) i wzrostu zamówień dla przewoźników obsługujących trasy do Azji.
- W przypadku PŻM, dla której ważnym rynkiem są przewozy atlantyckie, pozytywną informacją jest oczekiwany wzrost popytu USA na wyroby hutnictwa stali (których znaczna ilość jest importowana z Europy). Może to być jednak neutralizowane przez spodziewany spadek importu pszenicy i kukurydzy przez Unię Europejską oraz eksportu tych zbóż z Ukrainy. Korzystnym czynnikiem powinno być za to zahamowanie wzrostu globalnej podaży statków klasy handysize (dominujący udział we flocie PŻM), gdzie portfel zamówień nowych jednostek jest obecnie niski.

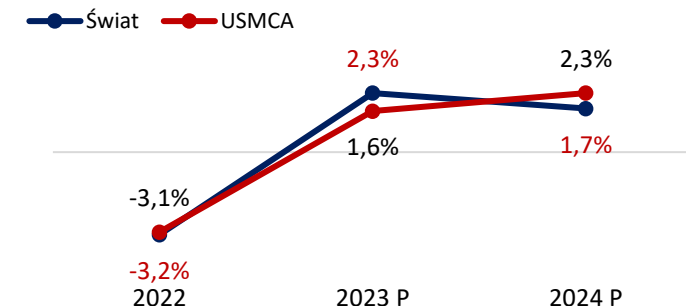
### Dynamika globalnego popytu na przewozy ładunków dry bulk<sup>1</sup> na tle dynamiki PKB na świecie i w Chinach



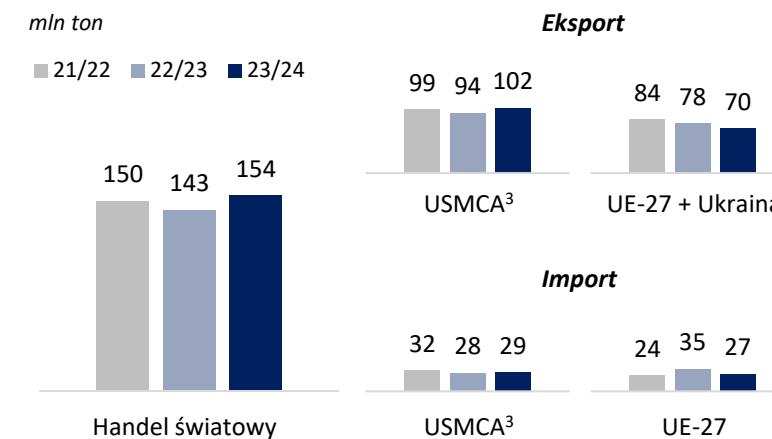
### Zamówienia masowców w stoczniach na tle aktywnej globalnej floty, 2022 vs 2021



### Popyt na wyroby hutnictwa stali<sup>4</sup> – świat i USMCA<sup>3</sup>



### Handel pszenicą i kukurydzą<sup>4</sup> – świat, USMCA<sup>3</sup>, UE27 + Ukraina



1) Suche ładunki masowe 2) Prognozy na podstawie BIMCO, Dry Bulk Shipping Market Overview & Outlook Q1 2023 oraz IMF, World Economic Outlook, kwiecień 2023 3) USA, Meksyk, Kanada 4) Stali i wyroby stalowe oraz zboża należą do najważniejszych grup ładunków przewożonych przez statki oceaniczne PŻM.

Źródło: BIMCO, Danish Ship Finance, BRS Group, World Steel Association, USDA, Analizy Pekao

# SPIS TREŚCI

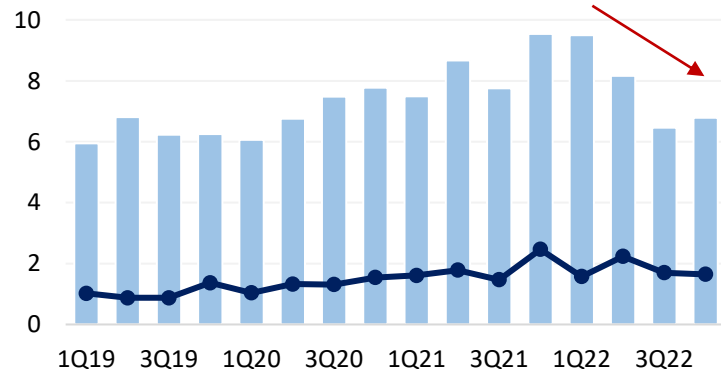
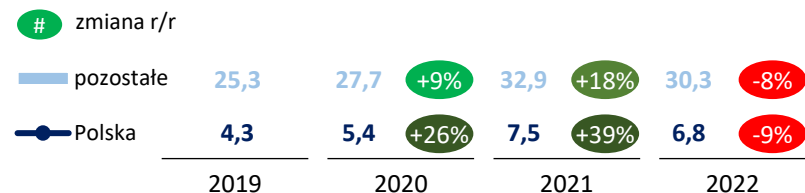
<u>Podsumowanie</u>	2
<u>Branża TSL w dobie pandemii COVID-19</u>	9
<u>Rozwój sytuacji w 2022 r. i perspektywy na 2023 r.</u>	19
<u>Sytuacja w głównych segmentach</u>	32
<u>Transport drogowy</u>	32
<u>Transport kolejowy</u>	42
<u>Transport lotniczy i morski</u>	52
▶ <u>Działalność magazynowa i wspomagająca</u>	62
<u>Wyzwania „zielonego transportu”</u>	70



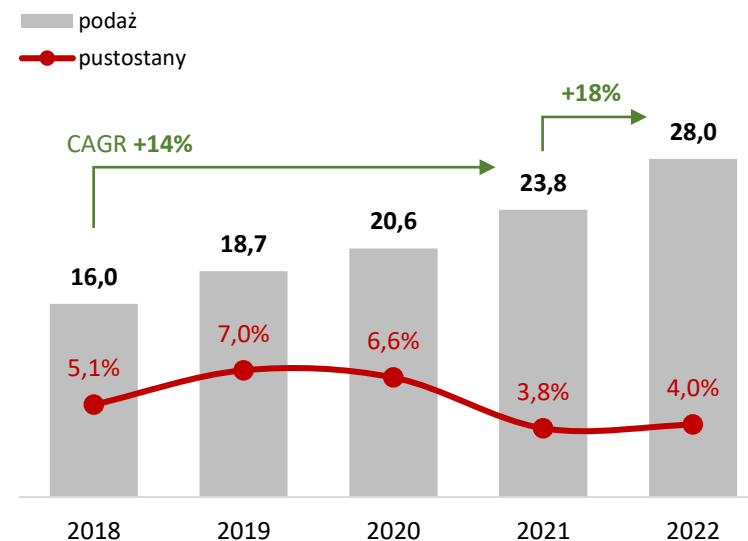
## Działalność magazynowa – trendy rozwojowe: W działalności magazynowej 2H22 przyniosła wyraźne osłabienie popytu na powierzchnię w Polsce i całej UE-27, po trwającym od 2020 r. okresie prosperity.



### Popyt na powierzchnię magazynową – Polska na tle pozostałych głównych rynków UE-27<sup>1</sup> (razem z W. Brytanią)

mln m<sup>2</sup>

### Podaż nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce na tle wskaźnika pustostanów

mln m<sup>2</sup>

- Według danych wiodących firm zajmujących się obsługą rynku nieruchomości, **powierzchnia magazynowa objęta nowymi, odnawianymi lub renegotjowanymi umowami najmu w UE-27 spadła w 2H22 o 25% w porównaniu z 1. połową roku i w skali półrocza była najniższa od 1H20.**
- Spadek zainteresowania nowymi umowami jest pochodną **ochłodzenia koniunktury gospodarczej**. Obserwując **oznaki osłabienia popytu** i antycypując utrzymanie się tego trendu w kolejnych kwartałach, a jednocześnie **działając w warunkach wysokich kosztów**, firmy logistyczne zaczęły **ograniczać zapotrzebowanie na nową powierzchnię**.
- W Polsce osłabienie popytu w samym 2H22 vs 1. półroczu było nieco słabsze niż średnio w UE-27** (spadek powierzchni objętej nowymi umowami o 12%), **jednak w całym roku skala spadku była zbliżona (-9%)**. Jednocześnie **silny (+18% r/r) wzrost w całym 2022 r. zanotowała podaż nowej powierzchni magazynowej**, związana z kończeniem inwestycji rozpoczętych w ciągu ostatnich 1-2 lat. Jak na razie **nie przełożyło się to jednak na znaczący wzrost wskaźnika pustostanów** – zwiększył się on tylko minimalnie w porównaniu z 2021 r., a jednocześnie pozostał znacząco niższy niż w latach 2018-20. Ma to związek z faktem, że **większość inwestycji była realizowana pod już zawarte umowy**, a oddawane do użytku powierzchnie były obejmowane przez najemców „z marszu”.

1) Dane obejmują nowe umowy, renegotjacje i ekspansje dla Belgii, Danii, Czech, Francji, Niemiec, Węgier, Irlandii, Holandii, Portugalii, Rumuni, Hiszpanii i W. Brytanii  
Źródło: Savills, Colliers, JLL, Analizy Pekao

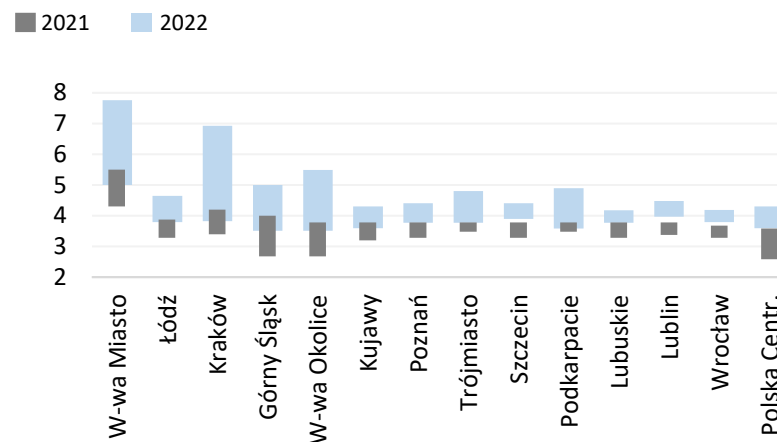


## Działalność magazynowa – sytuacja finansowa: Solidne wyniki w 2H22 świadczą o tym, że branża była w stanie zneutralizować wzrost kosztów podwyżkami cen, pomimo oznak ochłodzenia koniunktury.

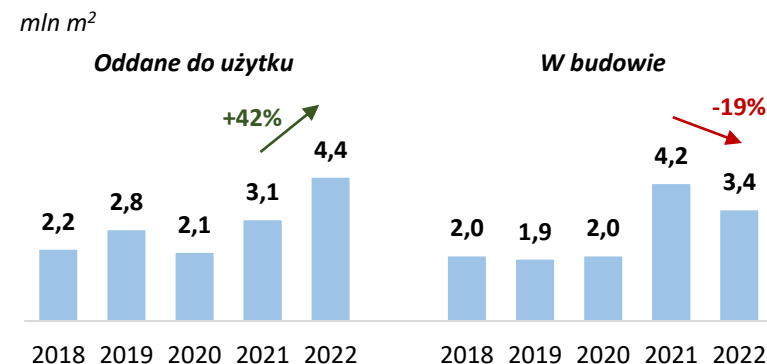


- Pomimo oznak ochłodzenia koniunktury, **średnie ceny najmu powierzchni magazynowych w naszym kraju zanotowały wyraźny wzrost**. Skala podwyżek była mocno zróżnicowana geograficznie, można jednak szacować, że **stawki wzrosły średnio od kilkunastu procent w mniej newralgicznych regionach do nawet 30-40% w Warszawie i jej okolicach czy w Krakowie**.
- Sądząc po wynikach samej branży magazynowej (wzrost wyniku netto w 2H22 o 4% vs 1. półrocze), **była ona w stanie dość skutecznie przerzucić wyższe stawki najmu oraz wzrost innych kosztów na odbiorców usług**. Trzeba jednak zaznaczyć, że w zagregowany wskaźnik rentowności netto branży obniżył się pomiędzy tymi dwoma okresami z 4,2% do 4,0%, co świadczy o tym że **mocniej odczuwalna stała się presja na marże**.
- Ogólna sytuacja finansowa branży na koniec 2022 r. pozostawała niezła**, zwłaszcza na tle roku 2020 i średniej z okresu 2017-19. Świadczy o tym m.in. **relatywnie niski odsetek firm nierentownych** oraz **wyższe niż w poprzednich latach (i ogólnie dość wysokie) poziomy wskaźników płynności**.
- Ochłodzenie koniunktury** znajduje jednak odzwierciedlenie w oczekiwaniach rynku na najbliższe kwartały. Obrazowy jest w tym kontekście **spadek nowej powierzchni magazynowej pozostającej w budowie na koniec 2022 r. o blisko 20% w porównaniu z końcem roku 2021** (mniejsza liczba nowych inwestycji w reakcji na spodziewane dalsze ochłodzenie popytu).

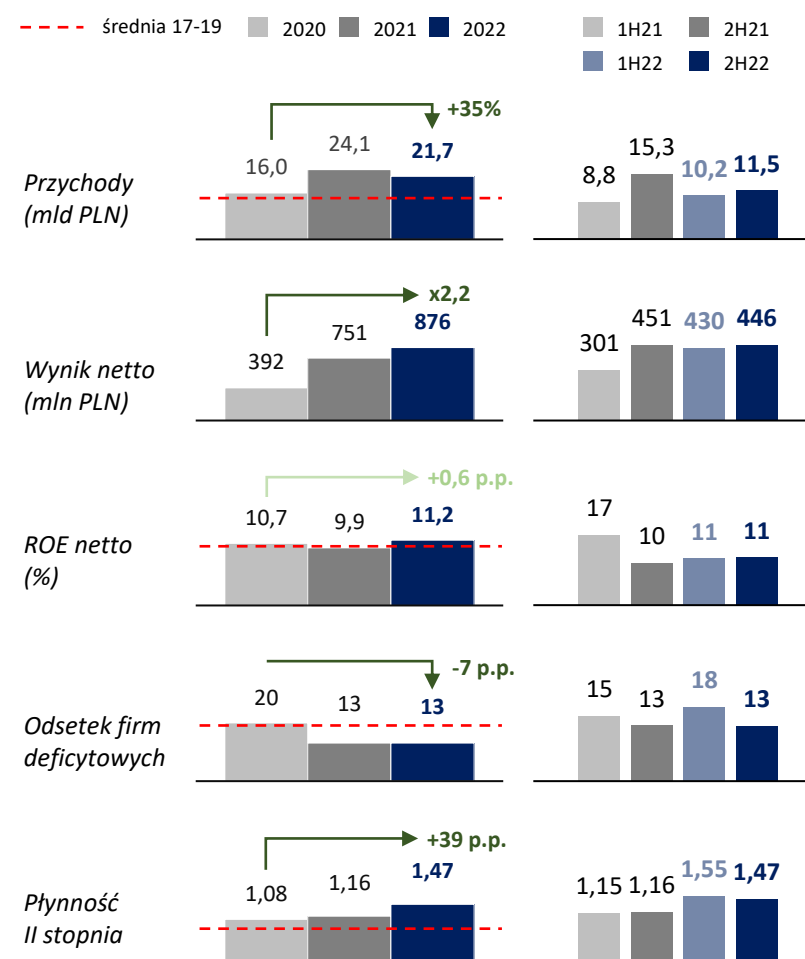
### Średnie ceny najmu powierzchni magazynowej w Polsce<sup>1</sup>, 4Q22 vs 4Q21 (min-max)



### Nowe powierzchnie magazynowe w Polsce ukończone vs w budowie



### Podstawowe dane finansowe polskiej branży magazynowej<sup>2</sup> (PKD 52.1)



1) Dla Warszawy i Łodzi ceny dla SBU (Small Business Unit), dla pozostałych Big Box 2) Dane dla podmiotów zatrudniających 10 i więcej pracowników; z punktu widzenia możliwości porównania lat 2021 i 2022 statystyki wydają się zniekształcone (m.in. trudny do uzasadnienia spadek r/r przychodów w 2022 r., pomimo generalnie wciąż dobrej koniunktury i wzrostu cen usług postępującego wraz z rosnącymi kosztami) – jest to zapewne efekt statystyczny wynikający z reklasyfikacji jednego lub kilku dużych podmiotów z PKD 52.1 do innych rodzajów działalności po zmianie ich struktury przychodów, o czym świadczyć może spadek o ponad 4% r/r sumy bilansowej i aż o 10% liczby wykazanych zatrudnionych. Z tego względu w analizie skupiono się na porównaniach 2022 vs 2020 oraz 2H22 vs 1H22.

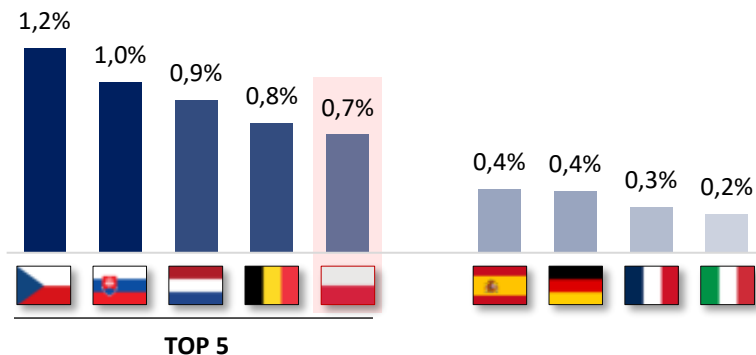




## Działalność magazynowa – ocena perspektyw: W dłuższym okresie - poza dotychczasowymi czynnikami (rozwój gospodarki, wzrost eksportu, rola regionalnego hubu) motorem napędowym będzie rozwój e-commerce.



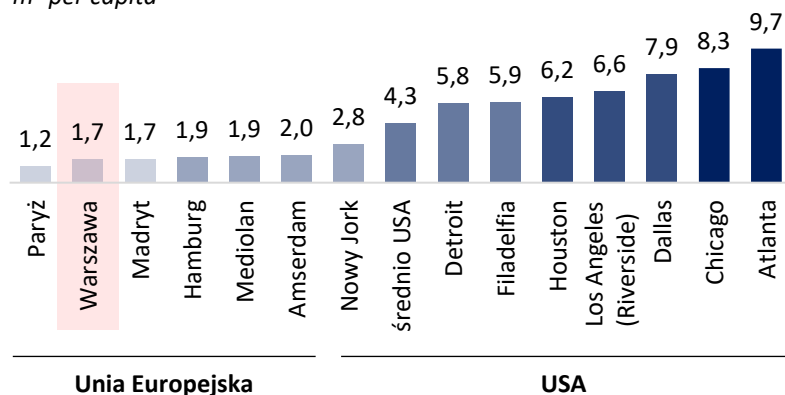
Obroty firm specjalizujących się w działalności magazynowej jako % PKB w wybranych krajach UE-27 w 2020 r.<sup>1</sup>



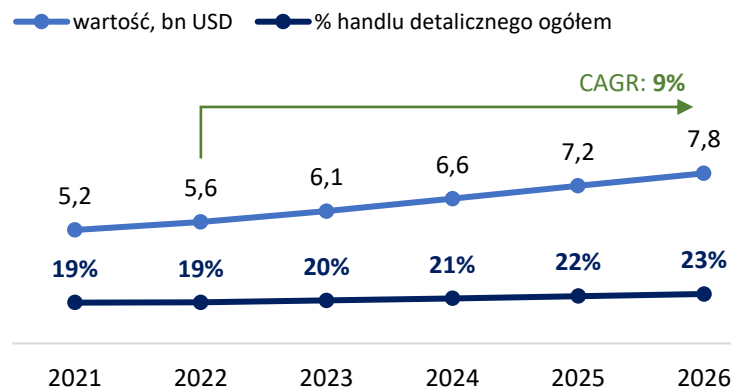
Zagęszczenie nowoczesnej powierzchni magazynowej w wybranych lokalizacjach w Europie i USA w 2021 r.<sup>2</sup>



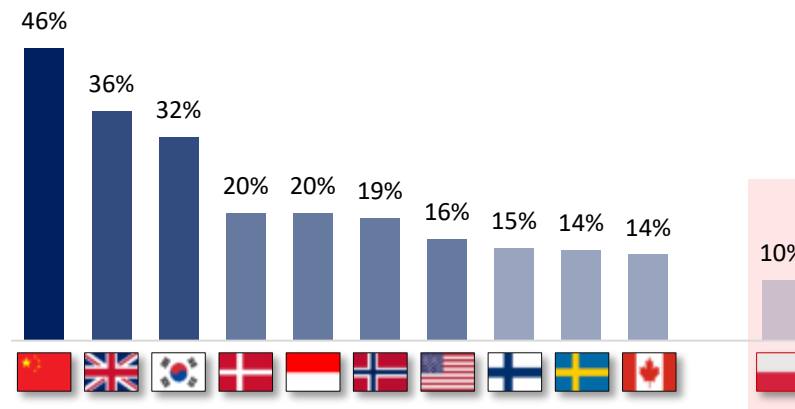
m<sup>2</sup> per capita



Sprzedaż e-commerce na świecie – prognoza do 2026 r.<sup>3</sup>



E-commerce jako % sprzedaży detalicznej – Polska na tle wybranych państw, 2022



- Relacja obrotów firm prowadzących działalność magazynową do PKB w Polsce należy do najwyższych wśród państw UE-27. Po części jest to pochodna ogólnej struktury gospodarki, jednak świadczy również o wysokim stopniu rozwoju tej działalności w naszym kraju. Również porównanie zagęszczenia powierzchni magazynowej w dużych miastach pokazuje, że Polska osiągnęła poziom zbliżony do najbardziej „gorących” rejonów Europy Zachodniej. Sugeruje to względnie wysokie – jak na nasz kontynent – nasycenie.
- Jednocześnie jednak dane CBRE wskazują na **bardzo dużą różnicę w zagęszczeniu powierzchni magazynowej w najmocniej zaludnionych rejonach Europy w porównaniu z USA**. Różnicę tę tłumaczy się m.in. **niższym udziałem e-commerce w handlu detalicznym w większości państw UE-27**. Przekłada się to na **odmienną strukturę infrastruktury logistycznej wokół dużych miast**.
- W dynamicznym wzroście e-commerce i zwiększeniu jego udziału w handlu detalicznym („pościg” Europy za innymi regionami świata) można upatrywać ważnego motoru napędowego dla branży magazynowej na obecną dekadę. **Według szacunków CBRE z 1 poł. 2022 r., sam rozwój e-commerce może wiązać się z zapotrzebowaniem państw europejskich na blisko 28 mln m<sup>2</sup> dodatkowej powierzchni magazynowej w ciągu kilku najbliższych lat.**



## Działalność wspomagająca transport morski – ogólna sytuacja: Bardzo silny wzrost obrotów ładunkami masowymi w portach pozwolił wyśrubować zyski do poziomów nienotowanych w poprzedniej dekadzie.



- W działalności wspierającej transport wodny (PKD 52.2) kluczową rolę odgrywają porty morskie oraz związani z nimi operatorzy infrastruktury i dostawcy szeroko rozumianych usług serwisowych. W 2022 r. segment ten odnotował wzrost przychodów o 1/3 w porównaniu z rokiem 2021, czemu towarzyszył blisko dwukrotny wzrost zagregowanego zysku netto (znacznie powyżej poziomów notowanych w minionej dekadzie). Drugie półrocze nie przyniosło przy tym oznak pogorszenia zysków ani sytuacji finansowej (przy bardzo niskim odsetku firm nierentownych na koniec roku – zaledwie 4%), co świadczy o tym, że wzrost obrotów i elastyczność dostosowywania cen usług skutecznie zneutralizowały stronę kosztową.

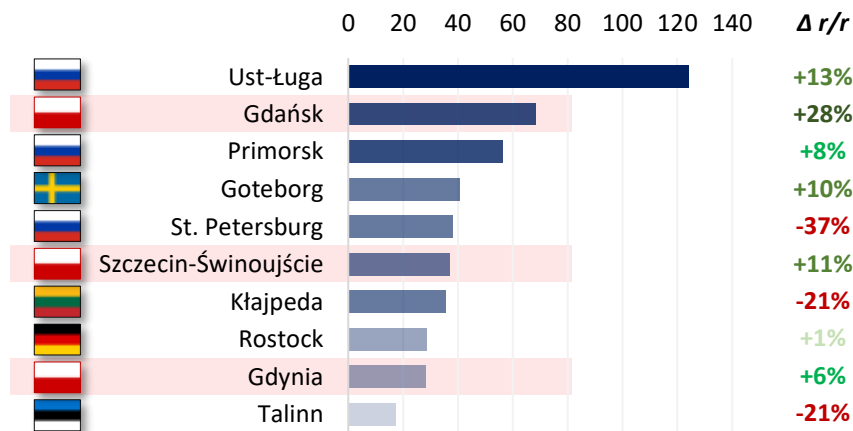
- Mocne wyniki segmentu miały podłoże przede wszystkim w silnym wzroście przeładunków towarów masowych. Podobnie jak to miało miejsce w przypadku kolejowego transportu towarowego, wiązał się on głównie ze specyficzną sytuacją na rynku energetycznym w Europie po wybuchu wojny w Ukrainie i związanym z tym zapotrzebowaniem na import węgla i ropy naftowej drogą morską.

- Polskie porty morskie pod względem wzrostu r/r masy obsłużonych ładunków wyróżniały się na tle bałtyckiej konkurencji (w szczególności Gdańsk, który umocnił się na 2. pozycji z dość wyraźną przewagą nad rosyjskim Primorskiem). Warto jednak zauważyć spadek przeładunków kontenerów, które w minionej dekadzie były motorem napędowym rozwoju polskich portów.

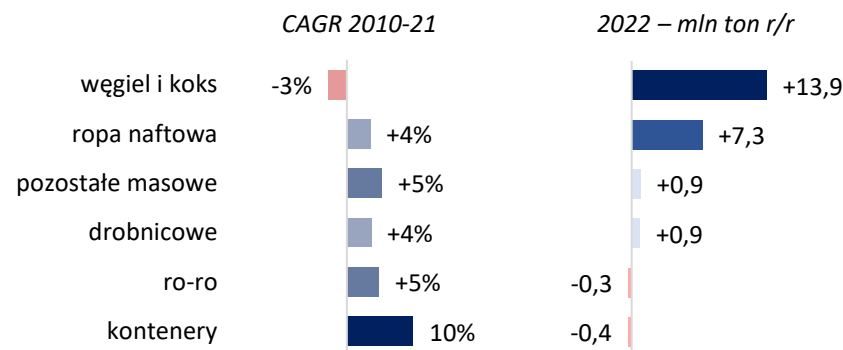
### TOP 10 portów bałtyckich pod względem przeładunków towarów w 2022 r.



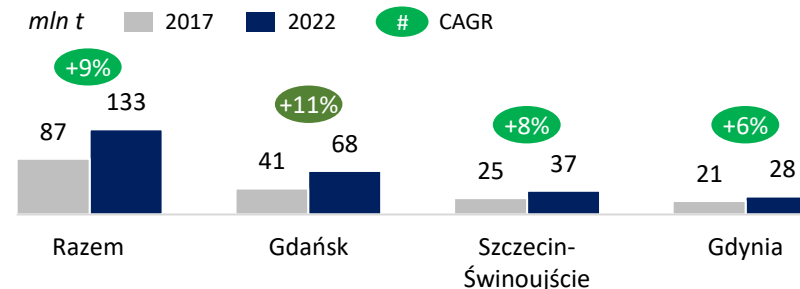
mln t



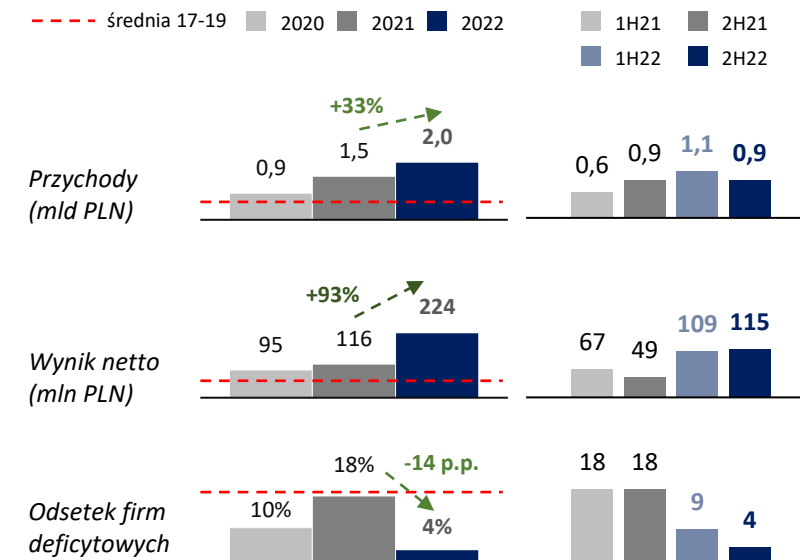
### Dynamika przeładunków w polskich portach morskich według grup ładunków w latach 2010-21 i w 2022 r.



### Przeładunki towarów w głównych polskich portach morskich, 2017-2022



### Podstawowe dane finansowe branży wspomagającej transport wodny<sup>1</sup> (PKD 52.22)



1) Dane dla podmiotów zatrudniających 10 i więcej pracowników  
Źródło: Actia Forum, GUS, Pont Info, Analizy Pekao

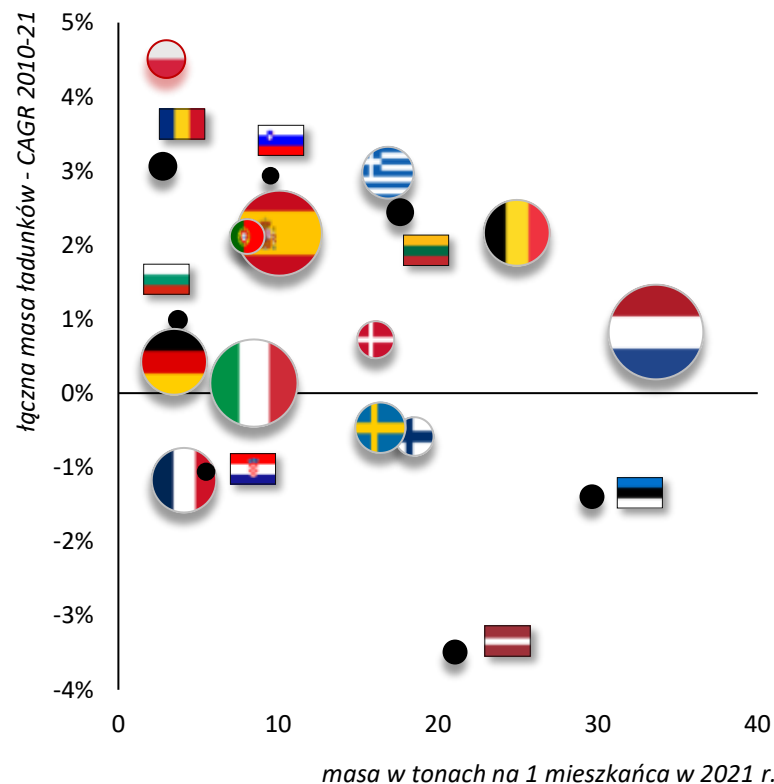


## Działalność wspomagająca transport morski – ocena perspektyw: Normalizacja stawek frachtu morskiego, rosnąca rola polski jako hubu i zmiana kierunków dostaw surowców energetycznych powinny wspierać rozwój portów w długim okresie

### Masa ładunków przeladowywanych w portach morskich per capita i dynamika 2010-21 w wybranych krajach UE-27



● powierzchnia koła odzwierciedla masę ładunków przeladowywanych w 2021 r.

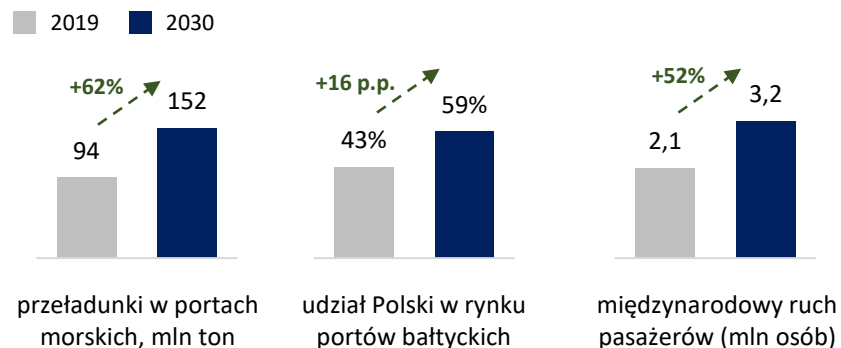


### Ruch pasażerski i ro-ro per capita – Polska na tle innych państw UE-27 ze wschodniej części Morza Bałtyckiego – trendy 2010-19



Kraj	Pasażerowie		Ładunki ro-ro	
	na 1 mieszkańca w 2019 r.	CAGR 2010-19	tony na 1 mieszkańca w 2019 r.	CAGR 2010-19
Litwa	11,3	+3,3%	4,9	+4,7%
Finlandia	3,5	+0,8%	3,6	+2,7%
Szwecja	2,9	+0,1%	4,8	+1,1%
Łotwa	0,6	+4,5%	1,1	+0,6%
Węgry	0,1	+3,5%	1,4	+3,0%
Polska	0,1	+0,8%	0,3	+4,8%

### Główne założenia programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 r.<sup>1</sup>



- Przywóz i wywóz towarów oraz pasażerów drogą morską pozostają dla Polski opcją dodatkową, a nie główną. Z tego względu **podstawowe mierniki „nasylenia” są u nas znacznie niższe w porównaniu z innymi krajami naszej części basenu Morza Bałtyckiego.**
- Wysoka (najwyższa w UE-27) dynamika przeładunków towarów z poprzedniej dekady jest optymistycznym prognostykiem również na kolejne lata.** Wzrost przeładunków powinny napędzać: **zapotrzebowanie na import morski surowców energetycznych** w świetle załamania relacji z Rosją, 2) **optymalizacja kosztów transportu** (transport ładunków z Portów Europy Zachodniej do naszego regionu będzie - przy założeniu, że stawki frachtu morskiego pozostaną bliższe poziomom obecnym niż tym notowanym w latach 2020-21 – atrakcyjną alternatywą dla transportu lądem) i 3) **rosnąca rola regionalnego hubu dystrybucyjnego dla naszego regionu** (w tym w kontekście Ukrainy).
- Założenia rządowego programu rozwoju polskich portów morskich przewidywały wzrost przeładunków w latach 2019-30 o ponad 60%. Tymczasem już w 2022 r. wykonanych zostało blisko 70% tego planu.** Nawet biorąc pod uwagę specyfikę ubiegłego roku (skutki wojny w Ukrainie, m.in. silny wzrost importu węgla – zapewne w znacznym stopniu o przejściowym charakterze) wydaje się, że **optymistyczne oceny perspektyw rozwojowych tego segmentu branży TSL pozostają uzasadnione.**



## Działalność wspomagająca transport lotniczy – ogólna sytuacja: Ruch na lotniskach w 2022 r. zwiększył się ponad dwukrotnie, generując wzrost przychodów ze sprzedaży o 76%.

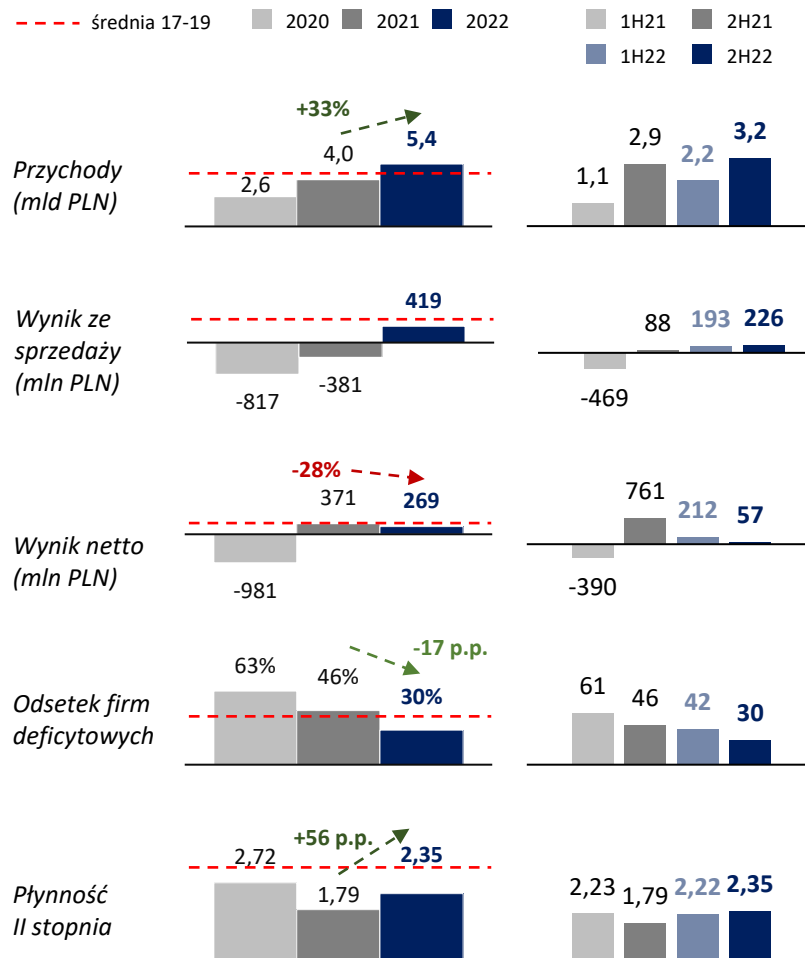


- Trzon branży stanowią porty lotnicze, lecz także agencje państwowe zajmujące się obsługą ruchu lotniczego (przede wszystkim Polska Agencja Żeglugi Powietrznej) oraz firmy świadczące różne usługi serwisowe i wspomagające na rzecz przewoźników i samych portów lotniczych.

- W 2022 r. gwałtowny wzrost liczby pasażerów w ruchu lotniczym przełożył się na wzrost zagregowanych przychodów ze sprzedaży o 76% r/r, co pozwoliło wygenerować zysk ze sprzedaży 419 mln PLN (wobec straty w dwóch poprzednich latach). Mimo tak mocnej poprawy sprzedaży, wynik netto branży okazał się o blisko 30% niższy niż przed rokiem. Miało to jednak związek z innymi pozycjami wynikowymi niż działalność podstawowa (spadek o 54% r/r przychodów operacyjnych innych niż sprzedaż usług, z nienaturalnie wysokiego na tle poprzednich lat poziomu 1,4 mld PLN wykazanego w 2021 r., co wskazuje na nadzwyczajny i jednorazowy charakter tego czynnika). Można zatem stwierdzić, że na poziomie podstawowej działalności (obsługa ruchu lotniczego) branża osiągnęła bardzo dobre wyniki (choć trzeba podkreślić, że wynik ze sprzedaży nie wrócił jeszcze do średniej z lat 2017-19), wykorzystując gwałtowne ożywienie popytu do zneutralizowania niekorzystnego wpływu czynników kosztowych.

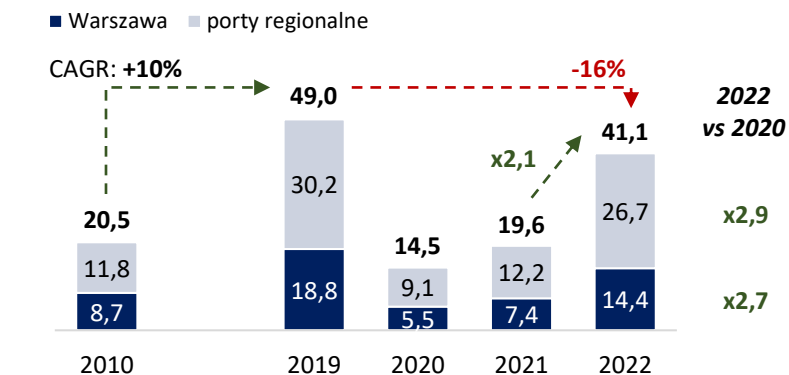
- Pod względem tempa odbudowy ruchu w porównaniu z 2019 r. najlepiej spośród głównych portów prezentował się Modlin, gdzie liczba pasażerów przekroczyła 3 mln osób i znalazła się powyżej przedpandemicznego poziomu. Z kolei relatywnie słabo wypadła Warszawa, gdzie ruch w 2022 r. wyniósł tylko 76% poziomu sprzed 3 lat. Pokazuje to, że tanie linie lotnicze pozostają ważnym motorem napędowym rynku, podczas gdy duże linie sieciowe radzą sobie w obecnych warunkach słabiej.

### Podstawowe dane finansowe branży wspomagającej transport lotniczy (PKD 52.23)

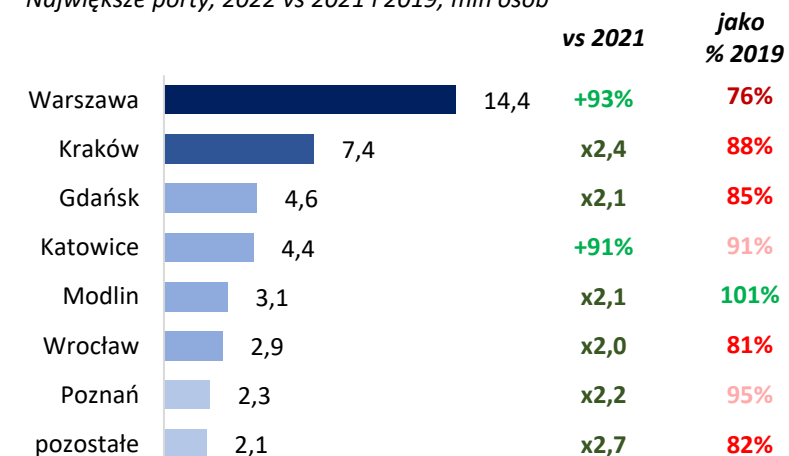


### Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych

Warszawa vs porty regionalne, 2010-2022, mln osób



Największe porty, 2022 vs 2021 i 2019, mln osób

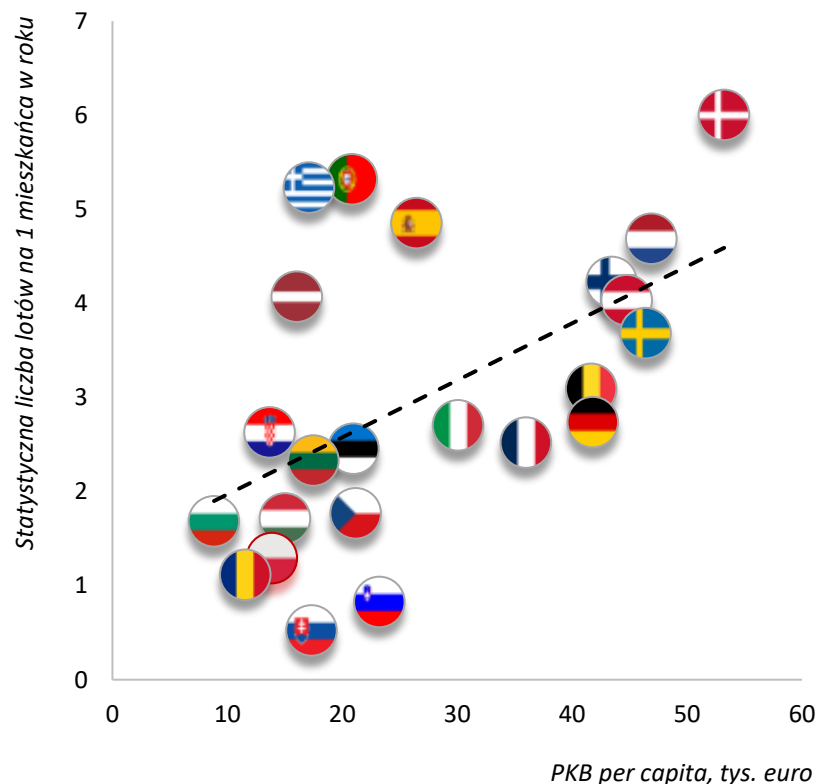




## Działalność wspomagająca transport lotniczy – ocena perspektyw: Polska wydaje się „skazana” na znaczący wzrost pasażerskiego ruchu lotniczego, co wiąże się z dużymi potrzebami inwestycyjnymi.



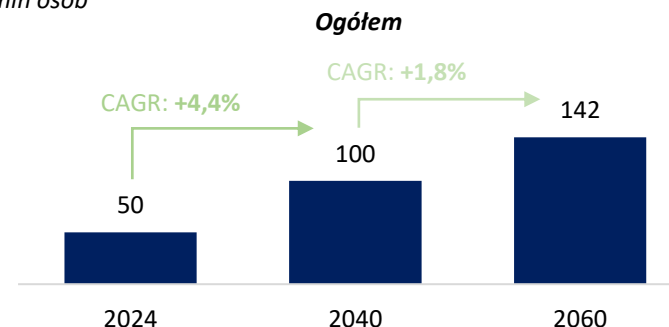
Częstotliwość korzystania z podróży lotniczych na tle PKB w wybranych krajach UE-27<sup>1</sup> w 2019 r.<sup>2</sup>



Długoterminowe prognozy pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce<sup>3</sup>



mln osób



Dla poszczególnych portów – prognoza 2040 r. vs liczba pasażerów w 2019 r.<sup>3</sup>

'19 → prognoza '40



- Korelacja pomiędzy stopniem rozwoju gospodarczego i poziomem dochodów społeczeństwa, a intensywnością wykorzystania transportu lotniczego jest **bardzo wyraźna**. Znajdująca się na ścieżce dynamicznego wzrostu gospodarczego Polska jest w związku z powyższym „skazana” na systematyczny wzrost ruchu lotniczego. **Bazując na liczbach z 2019 r.** można stwierdzić, że **samo tylko osiągnięcie unijnej średniej pod względem liczby lotów na 1 mieszkańca** (która nie była wygórowana i wynosiła wówczas 2,3) **wymagałoby zwiększenia liczby lotów obsługiwanych przez polskie porty lotnicze o 80%** (z 49 do 88 mln osób).
- Bardzo optymistyczne pod tym względem są również **prognozy przygotowane w 2022 r.** (a zatem już uwzględniające wpływ pandemii COVID-19 na perspektywy ruchu lotniczego) **przez IATA dla CPK**. Przewidują one, że do 2040 r. **ruch lotniczy w Polsce może wzrosnąć do 100 mln pasażerów**. **Blisko połowę tego ruchu miałby objąć sam port centralny** (rekord lotniska w Warszawie w 2019 r. wyniósł 19 mln pasażerów), natomiast **liczba pasażerów w portach regionalnych miałaby wzrosnąć o 80% vs 2019 r.**
- Oznacza to z jednej strony **bardzo dobre perspektywy popytowe**, jednak z drugiej – **znaczące potrzeby inwestycyjne**, zarówno w zakresie rozwiązania dla portu **centralnego** (technicznie maksymalną przepustowość dla lotniska F. Chopina w Warszawie określa się na 22 mln pasażerów), **lecz także dla większości portów regionalnych** (gdzie prognozowane na 2040 r. zazwyczaj przekraczają obecną przepustowość).

# SPIS TREŚCI

<u>Podsumowanie</u>	2
<u>Branża TSL w dobie pandemii COVID-19</u>	9
<u>Rozwój sytuacji w 2022 r. i perspektywy na 2023 r.</u>	19
<u>Sytuacja w głównych segmentach</u>	32
<u>Transport drogowy</u>	32
<u>Transport kolejowy</u>	42
<u>Transport lotniczy i morski</u>	52
<u>Działalność magazynowa i wspomagająca</u>	62
▶ <u>Wyzwania „zielonego transportu”</u>	70



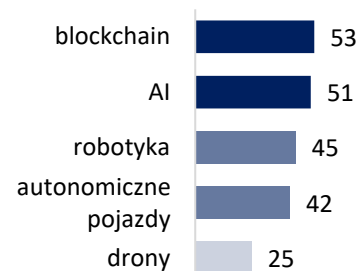
# Jako kluczowe megatrendy napędzane czynnikami ekonomicznymi globalna branża TSL wskazuje AI, automatyzację i rozwój obsługi e-commerce, jednak najbardziej gorącym tematem – zwłaszcza w Europie – pozostaje „zielony transport”.

## Cyfryzacja, AI, networking

Wykorzystanie **blockchain** (usprawnienie oraz zabezpieczenie obiegu informacji i komunikacji w branży) i **sztucznej inteligencji** (AI – optymalizacja planowania i technicznej obsługi procesów logistycznych) są **najczęściej wskazywanymi przez managerów TSL technologiami kluczowymi dla rozwoju branży**. Wyprzedzają pod tym względem kwestie związane z automatyzacją i autonomizacją.

### Technologie kluczowe dla rozwoju TSL – wskazania zarządzających<sup>1</sup>

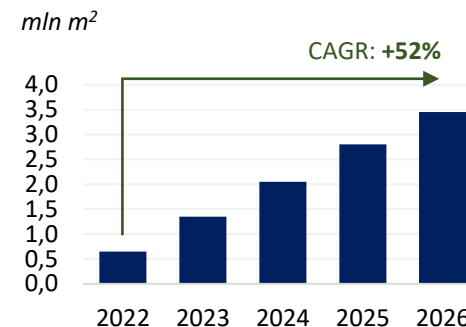
% ankietowanych



## „Ostatnia mila”

Jak wspomniano wcześniej, w nadchodzącej dekadzie **e-commerce będzie jednym z kluczowych motorów napędowych rozwoju branży TSL**. Dotyczy to nie tylko ogólnego wzrostu lecz także **konieczności zapewnienia specyficznej infrastruktury do obsługi finalnego etapu dostawy towaru do klienta, tzw. „ostatniej mili”**. Firma Knight Frank szacuje, że na 7 głównych rynkach e-commerce w Europie (wliczając Polskę) **zapotrzebowanie na tego rodzaju infrastrukturę do 2026 r. wzrośnie ponad pięciokrotnie**.

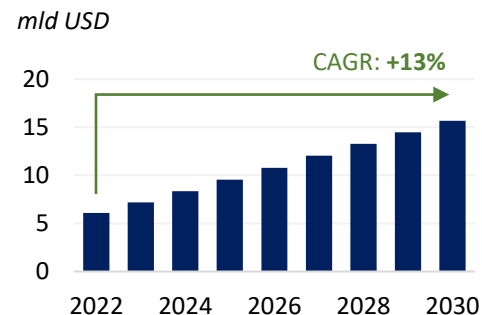
### Zapotrzebowanie na infrastrukturę „last mile” na 7 głównych rynkach UE<sup>2</sup>



## Automatyzacja

Przyszłość technologii transportowo-logistycznych kojarzy się najczęściej z oczekiwaną **autonomizacją pojazdów i nośników przesyłek** (łącznie z wykorzystaniem dronów). Nie można jednak zapominać o **bardziej „klasycznej” automatyzacji**, obejmującej nie tylko sam przewóz, lecz również **obsługę magazynową i przeladunki towarów**. Przykładowo, według prognoz do 2030 r. **wartość samego tylko rynku robotów magazynowych na świecie może wzrosnąć ponad 2,5 raza**.

### Wartość globalnej sprzedaży robotów magazynowych<sup>3</sup>



## „Zielony transport”

Niezmiennie **najbardziej gorącym tematem pozostaje „zielony transport”**, jako że – przy obecnych założeniach – **związane z nim dostosowania obejmą wszystkie gałęzie transportu towarowego i pasażerskiego**, wiążąc się z **gigantycznymi potrzebami inwestycyjnymi w zakresie zarówno floty, jak i infrastruktury do jej obsługi**. W Europie kwestia ta jest szczególnie paląca ze względu na **przodownictwo Unii Europejskiej pod względem większości światowych pro-ekologicznych inicjatyw**, przekładające się na wymagania regulacyjne.

### Globalna emisja CO<sub>2</sub> w transporcie wg scenariusza „Net Zero” IEA





Transport jest trzecią najbardziej emisyjną gałęzią globalnej gospodarki. Według IEA<sup>1</sup>, stworzenie gospodarki zeroemisyjnej w 2050 r. wymagałoby zmniejszenia jego obecnego poziomu emisji o 93%.

- Według IEA<sup>1</sup>, w 2021 r. transport jako całość (łącznie z samochodami osobowymi) odpowiadał za 21% globalnej emisji CO<sub>2</sub> generowanej przez ludzi, w tym sam transport towarowy i publiczny pasażerski – za nieco ponad 9%.
- W celu osiągnięcia założeń globalnej neutralności emisyjnej netto, transport powinien do 2050 r. zredukować swoją obecną emisję o 93%. Pozostanie on sektorem o najsilniejszej emisyjności, co jednak zostanie zneutralizowane przez inne sektory „wyłapujące” z atmosfery CO<sub>2</sub> i zużywające go w różnych procesach produkcyjnych.
- Spośród gałęzi należących ściśle do branży transportowej, drogowy transport towarowy oraz transport morski powinny dokonać redukcji o około 90%. Natomiast w transporcie lotniczym, ze względu na poważniejsze bariery technologiczne, projekcje przewidują obniżenie emisji o niespełna 3/4.
- IEA zwraca przy tym uwagę, że osiągnięcie celów Net Zero 2050 wymagać będzie zdynamizowania dostosowań branży transportowej. Przy obecnie składanych przez rządy i międzynarodowe instytucje deklaracjach, łączna emisja branży transportowej według projekcji spadłaby do 2050 r. tylko o połowę (przy czym w transporcie lotniczym byłaby ona o 50% wyższa niż w 2021 r.).

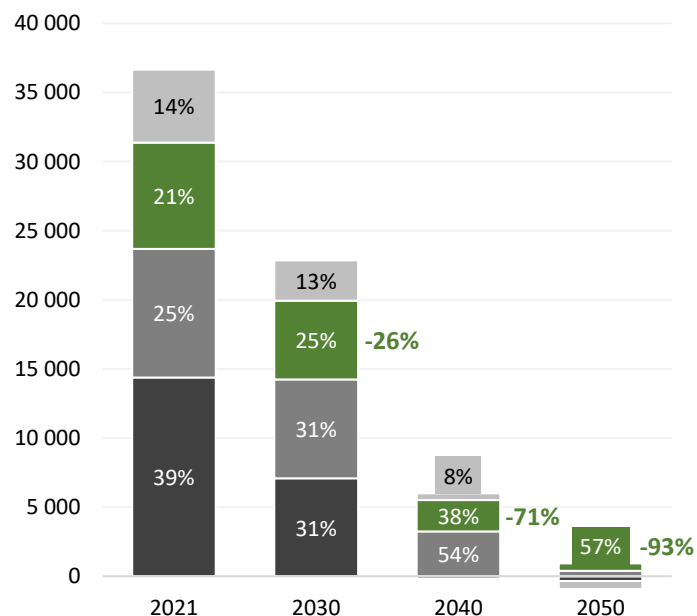
### Projekcja globalnej emisji CO<sub>2</sub> w podziale na sektory według scenariusza Net Zero 2050 IEA<sup>1</sup>



Mt CO<sub>2</sub>

■ energetyka, ciepłownictwo ■ przemysł ■ transport ■ pozostałe

# zmiana emisji transportu vs 2021



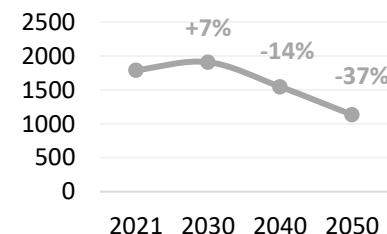
### Globalna emisja CO<sub>2</sub> w transporcie (bez pojazdów pasażerskich) – projekcje scenariuszowe IEA<sup>1</sup>



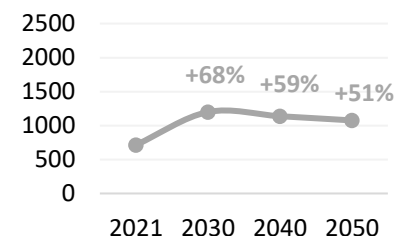
Mt CO<sub>2</sub> ## zmiana vs 2021

#### Obecny stan deklaracji

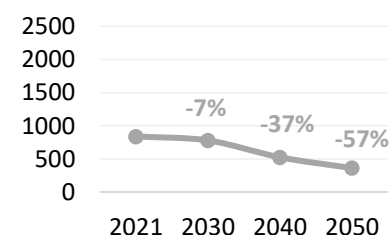
Transport drogowy - ciężarówki



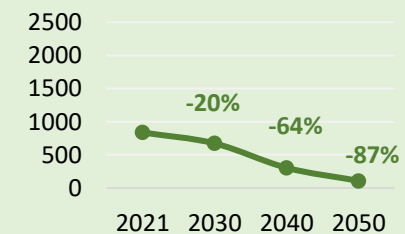
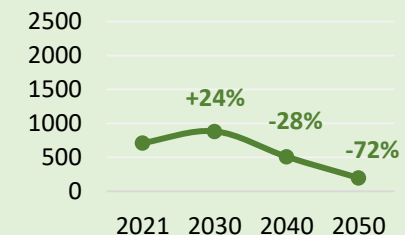
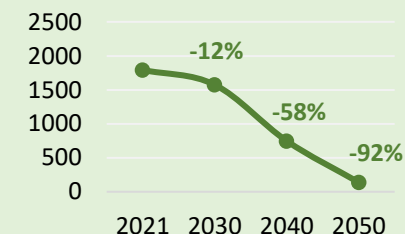
Transport lotniczy



Transport morski



#### Net Zero 2050



1) Według World Energy Outlook, edycja 2022 opublikowana przez International Energy Agency w listopadzie 2022 r.; projekcja uwzględnia 3 scenariusze: a) utrzymanie obecnego (według stanu na lis'22) kształtu polityki klimatycznej na świecie do 2050 r., b) wdrożenie do polityki klimatycznej działań deklarowanych przez państwa według stanu na lis'22 oraz c) ścieżkę faktycznej realizacji założeń koncepcji Net Zero 2050 2) Tylko w zakresie ciężarówek  
Źródło: IEA, Analizy Pekao

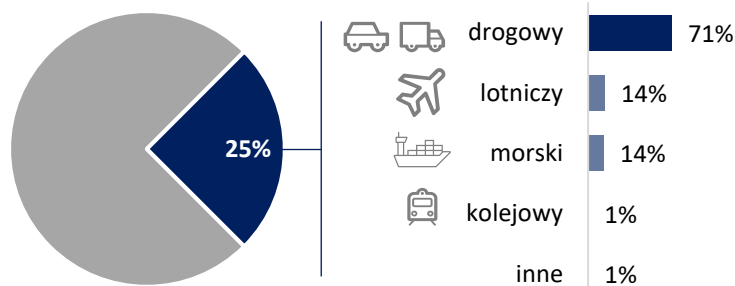




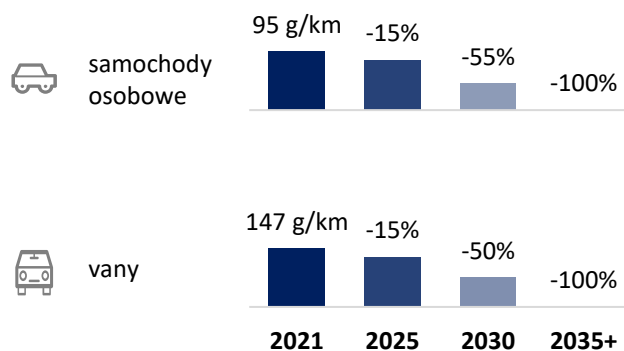
## Unijna polityka środowiskowa należy do najbardziej ambitnych jeśli chodzi o regulacje dla transportu, a przewoźnicy będą musieli już w najbliższych latach dostosowywać się do wymogów Fit For 55.



### Udział transportu w emisji CO<sub>2</sub> w UE-27



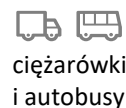
### Cele redukcji emisji CO<sub>2</sub> nowych pojazdów osobowych i vanów



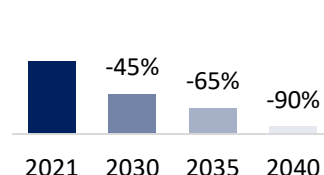
### Wybrane cele dla transportu towarowego i publicznego pasażerskiego



#### redukcja emisji nowych pojazdów<sup>1</sup>



ciężarówki i autobusy



#### infrastruktura do ładowania do końca 2030 r.

ładowniki min 350 kW co 60 km na bazowej sieci TEN-T, co 120 km na pozostałej sieci TEN-T

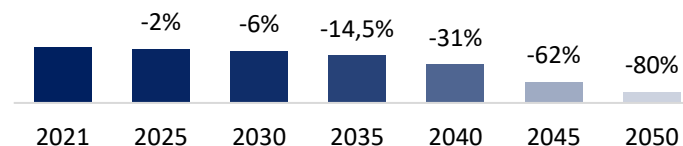


stacje tankowania wodoru co 200 km wzdłuż głównych dróg

#### Redukcja emisji ze zużycia energii podczas rejsu<sup>2</sup>



statki

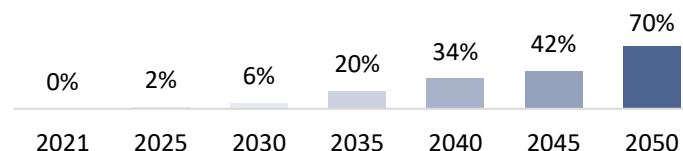


- statki pasażerskie i kontenerowce podczas postoju mają korzystać z energii elektrycznej portów do 2030 r. (do 2035 r. w mniejszych portach)

#### Udział „zrównoważonego<sup>3</sup>” paliwa dostarczanego w portach lotniczych



lotnictwo



- zaopatrzenie w energię elektryczną zapewniane przez porty lotnicze: do 2025 r. dla samolotów przy terminalach, do 2030 r. dla pozostałych
- obowiązek optymalizacji ilości paliwa zabieranego przez samoloty

- Również w Europie transport należy do najbardziej emisyjnych gałęzi gospodarki, co stawia go na pierwszej linii jeżeli chodzi o unijne regulacje środowiskowe, w tym ambitne cele wyznaczone w pakiecie Fit For 55.

- Wspomniany pakiet w największym stopniu dotyczy pojazdów osobowych i vanów (które zresztą są największym źródłem emisji w ramach unijnego transportu, którą powodują w około 60%). Zakłada on, że już w 2030 r. emisja nowych pojazdów<sup>4</sup> zostanie ograniczona o połowę vs 2021 r., a pod 2035 r. spadnie do zera.

- Cele wyznaczone dla pojazdów ciężarowych i autobusów są nieco mniej ambitne – przewidują one, że jeszcze w 2040 r. redukcja vs 2021 r. nie będzie pełna, co pozostawia furtkę dla sprzedaży pojazdów z tradycyjnym napędem przynajmniej do końca przyszłej dekady. Trzeba jednak zwrócić uwagę na tendencję do zaostrzania tych wymogów – na początku 2023 r. pojawiła się m.in. inicjatywa podniesienia wymogu na 2030 r. do 45% z wcześniejszych 30%. Oznaczałoby to potrzebę szybszego niż wcześniej zakładano dostosowania struktury floty, lecz również szybszych inwestycji w infrastrukturę do ładowania.

- Niższe – i bardziej rozłożone w czasie – wymogi stawiane są przed unijnym transportem morskim i lotniczym. W obu przypadkach uzupełnieniem wolniejszego tempa wymiany floty mają być jednak różnej działania towarzyszące (np. optymalizacja zużycia energii i paliwa).

1) Z uwzględnieniem inicjatywy podniesienia celów zgłoszonej na początku 2023 r.; wcześniej zakładano 30% jako cel redukcji na rok 2030 2) W odniesieniu do rejsów wewnątrzunijnych wskaźniki stosowane do 100% zużywanej energii, w stosunku do rejsów poza/spoza UE-27 – do 50% energii 3) Przyszłość lotnictwa pod kątem użytkowanych alternatywnych paliw jest na tę chwilę niepewna ze względu na ich zazwyczaj wczesny etap technologiczny; duże nadzieje w Europie wiąże się z syntetycznym e-paliwem produkowanym na bazie wodoru.

4) Przy czym jest ona liczona średnio w odniesieniu do całej floty, co oznacza, że wymogi będzie można osiągnąć nie tylko poprzez zmianę struktury nowych pojazdów od danego roku, lecz również obniżając emisyjność już istniejącej floty pojazdów.



## W kontekście transportu drogowego pomysł zaostreżenia celów redukcji budzi obawy o stan infrastruktury do ładowania pojazdów i założone tempo jej rozbudowy, choć zdania na ten temat są silnie podzielone.

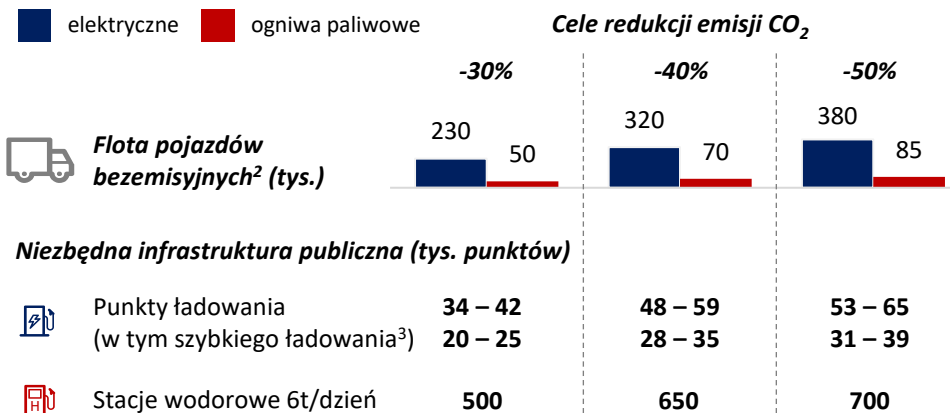


W opublikowanym w mar'23 raporcie zrzeszenie unijnej branży motoryzacyjnej ACEA oceniało, że **podniesienie wymogu redukcji emisji na 2030 r. z 30% do 45% przełoży się na wzrost minimalnej liczby pojazdów bezemisyjnych w użytku w UE-27 z ok. 280 do ponad 400 tys.** Towarzyszyć temu będzie odpowiedni wzrost potrzeb w zakresie publicznie dostępnej infrastruktury do ładowania pojazdów.

Obecnie wymogi unijne (AFIR) zakładają **obligatoryjną instalację do 2030 r. publicznie dostępnych stacji ładowania dla ciężarówek wzdłuż autostrad UE-27 co 60 km na głównej sieci TEN-T i co 120 km na pozostałej sieci w obie strony**, a do tego w największych miastach oraz w sieci tzw. bezpiecznych i strzeżonych parkingów (SSTPA). **Dodatkowo, co 200 km sieci TEN-T mają być instalowane stacje tankowania wodoru.**

Potencjał sieci infrastruktury przewidzianej w ramach AFIR jest niższy od postulowanego przez ACEA, według której przy dotychczasowych propozycjach realizacja nawet 30% celu będzie trudne. Nie brakuje jednak odmiennych opinii, m.in. **Europejska Federacja Transportu i Środowiska (T&E) szacuje, że cele AFIR w połączeniu z działaniami „na wyrost” deklarowanymi przez niektóre państwa<sup>5</sup> pozwolą na uzyskanie do 2030 r. mocy wystarczających nie tylko do osiągnięcia celu 45% redukcji emisji nowych pojazdów, lecz nawet do podniesienia go do 65%.**

### Wpływ redukcji emisji CO<sub>2</sub> na unijną flotę ciężarówek i zapotrzebowanie na publiczną infrastrukturę do ładowania ciężarówek – scenariusze ACEA<sup>1</sup>



### Infrastruktura ładowania dla ciężkich pojazdów elektrycznych – unijne wymogi AFIR (na podstawie T&E)



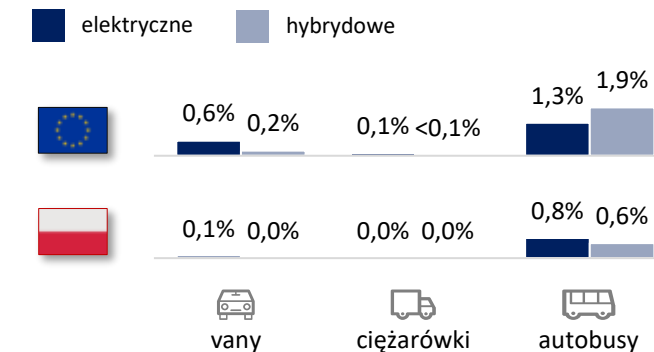
⚡ minimalna gęstość instalacji ⚡ minimalna moc na 1 hub

	2025	2030	Liczba stacji <sup>3</sup> 60
<b>Bazowa sieć TEN-T</b>	⚡ co 120 km ⚡ 1400 kW na 15% dróg	⚡ co 60 km ⚡ 3600 kW na 100% dróg	1565
<b>Pozostała sieć TEN-T</b>	⚡ co 120 km ⚡ 1400 kW na 15% dróg	⚡ co 100 km ⚡ 1500 kW na 100% dróg	1239
<b>Węzły miejskie</b>		⚡ 1800 kW	424
<b>SSTPA<sup>6</sup></b>		⚡ 400 kW	726

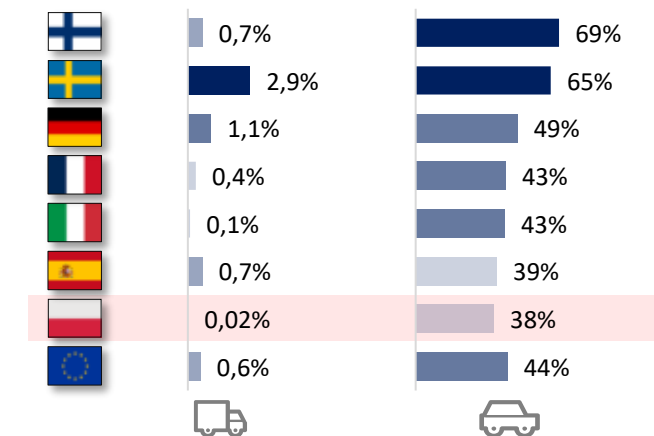
### Elektryczne i hybrydowe pojazdy komercyjne w Polsce i UE-27



Udział w parku pojazdów na koniec 2021 r.



Udział w sprzedaży w 2022 r. – ciężarówki<sup>6</sup> vs sam. osobowe



1) Review of CO<sub>2</sub> emission standards regulation for heavy-duty trucks, ACEA, marzec 2023 2) Minimalna liczba floty pozwalająca na osiągnięcie założonych poziomów redukcji emisji w 2030 r. 3) >800kW 4) Fully charged for 2030. Enough infrastructure for more electric trucks in 2030, Transport&Environment, kwiecień 2023 5) Po rozbudowie sieci według obecnie przyjętych regulacji obligatoryjnych (stacja ładowania co 60 km sieci bazowej i co 120 km pozostałej sieci TEN-T), przy założeniu, że część krajów UE-27 podejmie działania wykraczające poza oficjalne wymogi (działania takie podejmują Niemcy, są one też planowane w Austrii i Holandii) 6) Tzn. pojazdy komercyjne powyżej 3,5 tony 6) Safe and Secure Truck Parking Area



Szacunki ACEA bazujące na wymogu 30% redukcji w 2030 r. przewidywały, że do tego czasu sprzedaż elektrycznych ciężarówek w UE-27 wzrośnie do 70 tys. rocznie. Po podniesieniu celu do 45% liczba ta przekroczy zapewne 100 tys.

Oczekiwana sprzedaż i park komercyjnych pojazdów elektrycznych<sup>1</sup> w Europie do 2030 r. - scenariusz redukcji emisji o 30% dla ciężarówek i autobusów<sup>2</sup>



- Obecnie udział pojazdów dostawczych i autobusów z napędami alternatywnymi w unijnym parku jest bardzo niski (odpowiednio poniżej 1% i około 3%), a w przypadku ciężarówek – niemal zerowy. Również w sprzedaży nowych pojazdów napędy elektryczne odgrywają zauważalną rolę jedynie w przypadku lekkich pojazdów dostawczych.
- Sytuacja ta będzie musiała ulec znaczącej zmianie przed końcem dekady. Według szacunków ACEA, nawet w scenariuszu 30% redukcji sprzedaż elektrycznych ciężarówek w UE-27 musiałaby w 2030 r. wynieść około 70 tys. ciężarówek i 1 mln lekkich pojazdów dostawczych. Podniesienie wymogu do 45% przełoży się na jeszcze szybszy wzrost, pozwalający – według ACEA – na osiągnięcie parku liczącego około 400 tys. pojazdów. Przy tym, biorąc pod uwagę kierunek zmian unijnej polityki klimatycznej oraz wspomnianą wcześniej dyskusję odnośnie faktycznego zapotrzebowania na infrastrukturę, nie można wykluczyć nawet silniejszego zaostżenia celów w przyszłości.
- Gdyby przyjęć założenie proporcjonalnego rozkładu względem obecnej liczebności parku pojazdów, przewidziany przez ACEA dla scenariusza -45% wzrost liczby bezemisyjnych pojazdów do ponad 400 tys. w całej UE-27 oznaczałoby, że w Polsce do końca dekady powinno się ich pojawić ok. 80-90 tys. Trzeba jednak pamiętać, że wymóg ogólny dotyczy produkcji nowych pojazdów w całej Wspólnocie, a decyzje przewoźników odnośnie zakupów będą podejmowane na podstawie czynników ekonomicznych (m.in. rosnących kosztów użytkowania pojazdów z klasycznym napędem).

1) Dane dotyczą wyłącznie pojazdów z bateriami elektrycznymi i hybrydowych, bez pojazdów napędzanych ogniwami paliwowymi i hybrydowych 3) Tzn. proporcjonalnie do liczebności floty pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych  
Źródło: ACEA – European EV Charging Infrastructure Masterplan (marzec'22), Analizy Pekao

2) Uwzględniając pojazdy napędzane ogniwami paliwowymi; na wykresach poniżej przedstawiono prognozy tylko dla pojazdów elektrycznych

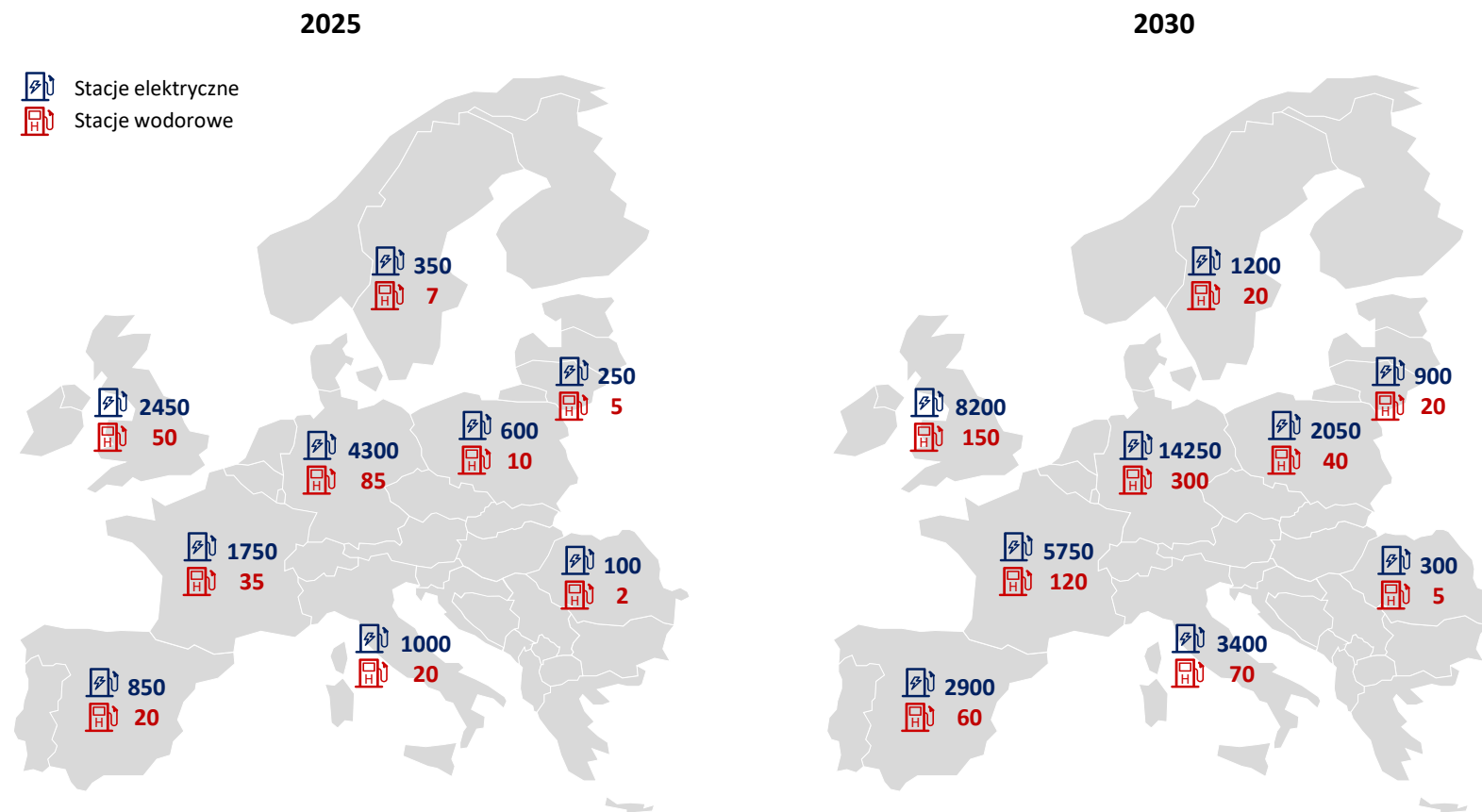


## Znaczne wymagania infrastrukturalne skłaniają kolejne kraje do podjęcia działań inwestycyjnych we własnym zakresie, niezależnie od zaleceń ogólnounijnych. W Polsce jak na razie temat ten ustępuje innym priorytetom.



- Niemcy** – ze względu na największą długość dróg TEN-T, wysoką aktywność transportu drogowego w tym kraju oraz jego tranzytowy charakter – **będą w największym stopniu obciążone zapotrzebowaniem na infrastrukturę dla bezemisyjnych ciężkich pojazdów**. W odpowiedzi na wyzwania infrastrukturalne, **kraj ten przystąpił do realizacji własnego planu rozbudowy sieci ładowarek** (masterplan opublikowany w 4Q22). Przyjmuje się, że efekty jego realizacji będą **znacząco wykraczać poza zaproponowane w mar’23 uzgodnienia ogólnounijne** zarówno pod względem gęstości sieci, jak i udostępnionej mocy. **Podobne plany opracowywane są obecnie przez inne kraje UE-27, m.in. Austrię i Holandię.**
- Polska jest trzecim krajem UE pod względem długości dróg należących do korytarzy TEN-T** – wynosi ona w naszym kraju ok. 7,7 tys. km, z czego 3,9 tys. przypada na sieć bazową, a 3,8 tys. na pozostałą. Biorąc pod uwagę proponowane unijne wymogi, **oznacza to konieczność instalacji do 2025 r. przynajmniej 130 publicznych stacji ładowania ciężarówek, a do 2030 r. ich liczba na samych tylko drogach TENT-T (nie licząc węzłów miejskich i parkingów) powinna wzrosnąć do ponad 200.**
- Z kolei według projekcji ACEA, do 2030 r. Polska powinna zainstalować ponad 2 tys. publicznych szybkich ładowarek dla ciężarówek i około 40 punktów tankowania wodoru.** Liczba ta może wydawać się nieproporcjonalna w porównaniu z Niemcami, trzeba jednak pamiętać, że **ponad 2/3 pracy polskich przewoźników generuje transport międzynarodowy, w związku z czym bardzo duża część ich zapotrzebowania na ładowanie z infrastruktury publicznej (tzn. na trasie) będzie zaspokajana poza granicami kraju.**

Przewidywane zapotrzebowanie na publiczne punkty ładowania ciężkich pojazdów (ciężarówka, autobusy) w wybranych państwach UE do 2030 r. – scenariusz ACEA<sup>1</sup>, założenie redukcji emisji w 2030 r. o 30%

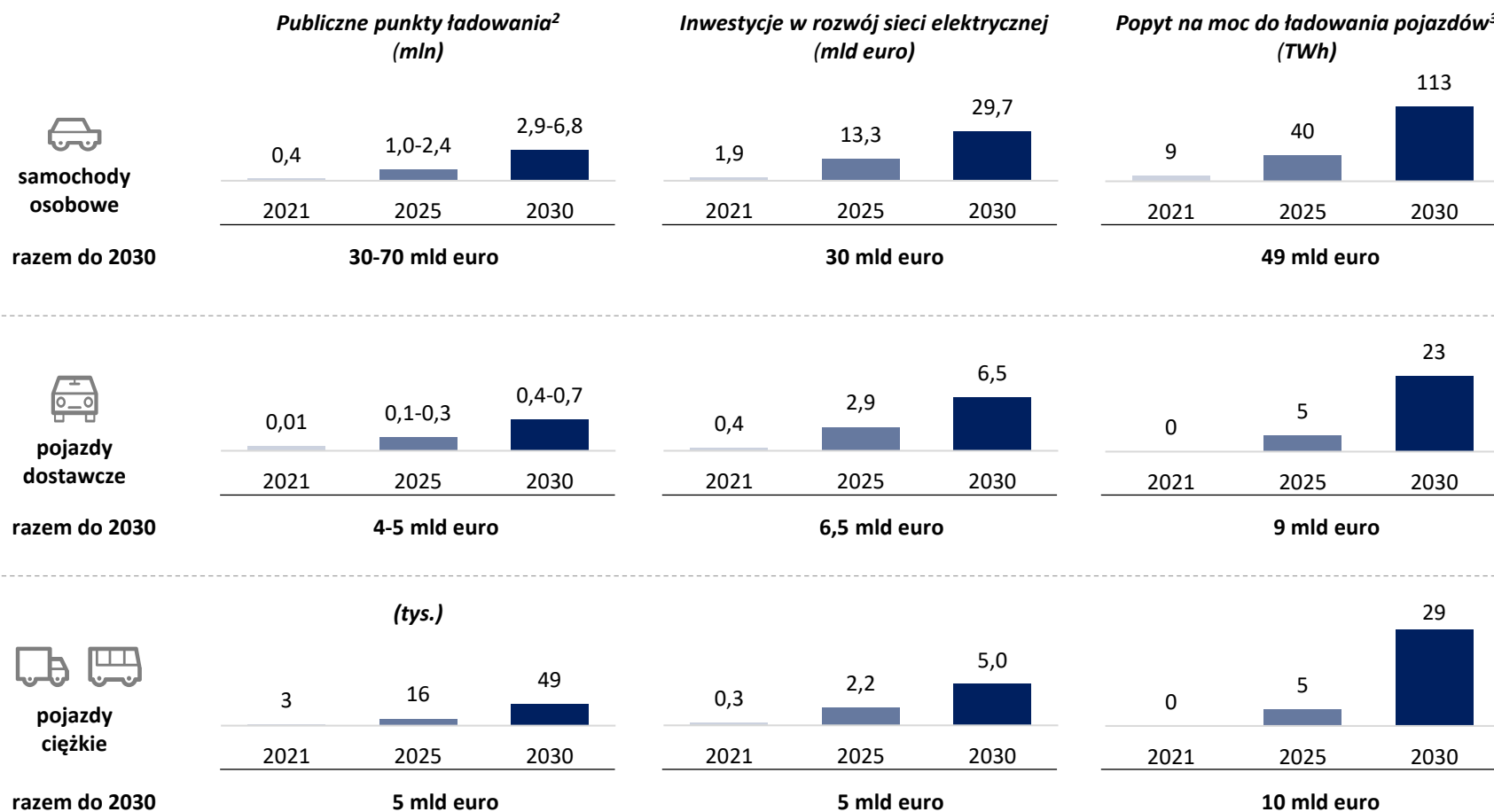


1) ACEA Position Paper, Heavy-duty vehicles: Charging and refuelling infrastructure, Maj 2021  
Źródło: ACEA, Analizy Pekao



Szacunki ACEA z marca 2022 r. przewidywały, że łączne nakłady na unijną infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych do 2030 r. mogą wynieść 280 mld euro, z czego 1/3 przypadają na pojazdy dostawcze i ciężkie.

Projekcja nakładów inwestycyjnych związanych z budową publicznie dostępnej sieci ładowania pojazdów elektrycznych w UE-27 według ACEA<sup>1</sup>, scenariusz redukcji 55% dla samochodów osobowych i dostawczych, 30% dla pojazdów ciężkich



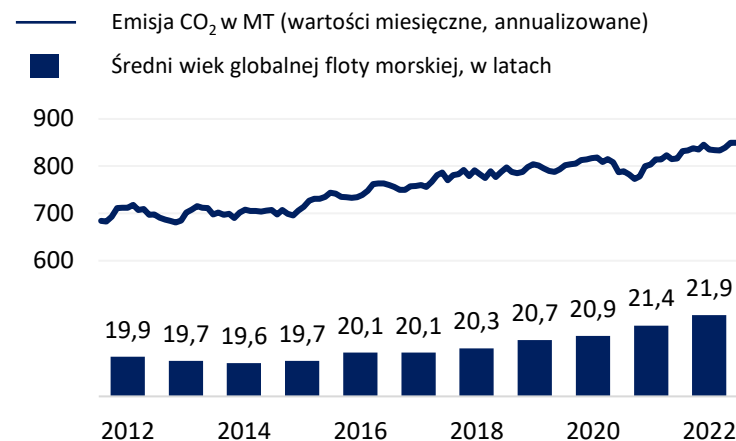
- Projekcje ACEA z mar'22<sup>1</sup> szacowały, że do spełnienia celów redukcji emisji -55% dla samochodów osobowych i dostawczych i -30% dla pojazdów ciężkich do 2030 r. **potrzebne będą nakłady na infrastrukturę do ładowania (ładowarki, rozbudowa sieci i dostosowanie wytwarzanej mocy) w wysokości 280 mld euro.** Zdecydowaną większość (66%) miałyby generować infrastruktura dla samochodów osobowych.
- Przytoczone wartości mogą obecnie służyć jedynie szacunkowej ilustracji skali inwestycji niezbędnych do wdrożenia unijnych celów elektromobilności. Zostały one skalkulowane w oparciu o dane i założenia z 2021 r., a zatem nie uwzględniają choćby zjawisk inflacyjnych i wzrostu kosztów budowy infrastruktury energetycznej w Europie, a do tego nie obejmują inicjatywy zwiększenia celu redukcji emisji dla pojazdów ciężkich do 45%. Z drugiej strony, **propozycje infrastrukturalne ACEA są bardziej ambitne od celów dotyczących gęstości i mocy stacji ładowania wyznaczanych przez projekt regulacji AFIR.**
- Przedmiotem ożywionych dyskusji jest rozkład popytu na moc pomiędzy publiczne i niepubliczne stacje ładowania. Przykładowo ACEA przyjmuje, że w 2030 r. **ponad 46% mocy pobieranej przez ciężarówki będzie pochodzić z sieci publicznej.** Nie brakuje jednak opinii, że **udział ten może być znacznie niższy, od nawet 10 do 30%.** Założenia odnośnie tej struktury przyjęte finalnie przy budowie sieci mogą mieć **duże znaczenie dla płynności ruchu na trasach** (zbyt rozproszona sieć lub zbyt mała liczba/moc ładowarek może przekładać się na kolejki w publicznych stacjach ładowania).



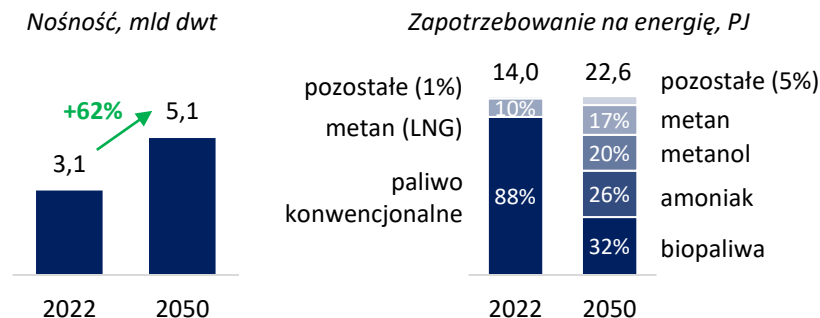
## Dostosowania w transporcie morskim będą przebiegać wolniej niż w transporcie drogowym, stąd przynajmniej w krótkim okresie możliwe jest wykorzystywanie rozwiązań „przejściowych” w postaci napędów LNG.

- Jak wspomniano wcześniej, **cele redukcji emisji dla floty morskiej są mniej ambitne niż te stawiane przed transportem drogowym** (dla przypomnienia, w UE jest to 6% redukcji do 2030 r., niespełna 15% do 2035 r. i 80% do 2050 r.). Jest to związane z faktem, że **kluczowe technologie postrzegane jako przyszłość branży** (tzn. wytwarzane na bazie wodoru syntetyczne e-paliwa i „błękitny amoniak”<sup>2)</sup> **są jeszcze na dość wczesnym etapie rozwoju** (zwłaszcza pod kątem ich ekologicznej produkcji na masową skalę z wykorzystaniem energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych).
- W związku z powyższym, **„paliwowa” przyszłość branży jest wciąż mocno niepewna**. W analizie DNV<sup>2</sup> z 2022 r. przedstawiono aż 24 różne scenariusze energy mix branży na rok 2050 r. Z kolei **MAN Energy Solutions przewiduje w tym horyzoncie szeroką dywersyfikację i podział pomiędzy klasyczne biopaliwa, paliwa syntetycznych, amoniak i LNG**.
- Jak na razie – z braku lepszych opcji – **armatorzy sięgają głównie po rozwiązania „przejściowe” w postaci LNG**. Na chwilę obecną statki z tym napędem odgrywają marginalną rolę w liczebności globalnej floty, jednak już całkiem pokaźną w jej łącznym zapotrzebowaniu na energię (wyposaża się w nie głównie większe jednostki) oraz w portfelu nowych zamówień. W tym drugim coraz mocniejszą pozycję mają także napędy elektryczne i hybrydowe, choć są one stosowane głównie w małych jednostkach pływających na krótkich trasach. **W UE-27 szersze wykorzystanie LNG powinno na razie pozwolić na wypełnienie dość niskich celów na najbliższe lata, jak również pomóc branży ograniczyć koszty związane z objęciem transportu morskiego systemem handlu emisjami gazów cieplarnianych EU ETS (stopniowane w latach 2024-2026).**

### Emisja CO<sub>2</sub> przez globalną flotę morską na tle przeciętnego wieku statków<sup>1</sup>



### Projekcja nośności globalnej floty morskiej i zapotrzebowania na energię według MAN Energy Solutions<sup>4</sup>

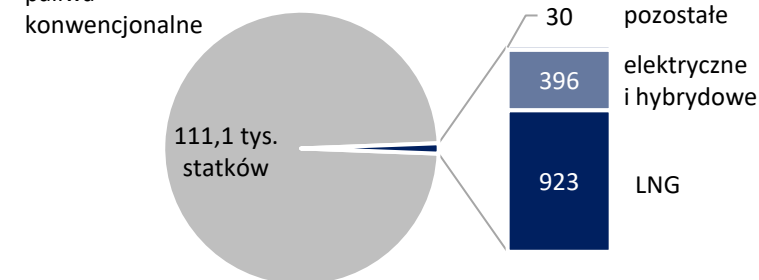


### Udział statków napędzanych paliwami alternatywnymi we flocie i portfelu zamówień<sup>3</sup>



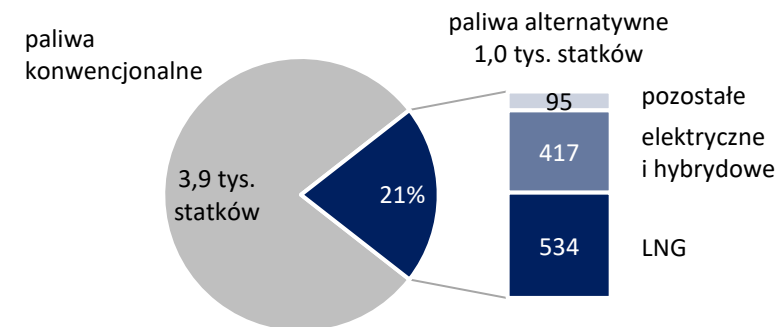
#### Flota w eksploatacji

paliwa konwencjonalne



#### Portfel zamówień

paliwa konwencjonalne



1) Review of Maritime Transport, Unctad 2022 3) Maritime Forecast to 2050, DNV 2022  
wytwarzanego z wykorzystaniem zielonych źródeł energii elektrycznej

Źródło: UNCTAD, DNV, MAN Energy Solutions, Analizy Pekao

4) Shipping en route to Paris Agreement overshoot, MAN Energy Solutions 2022

2) Paliwa syntetyczne (głównie e-metanol) i „błękitny amoniak” mają być produkowane z wodoru,



## W lotnictwie poprawa efektywności paliwowej ma być nie mniej ważnym czynnikiem redukcji emisji niż zastosowanie biopaliw, rozwój produkowanych z wodoru paliw syntetycznych czy zastosowanie ogniwo paliwowych.

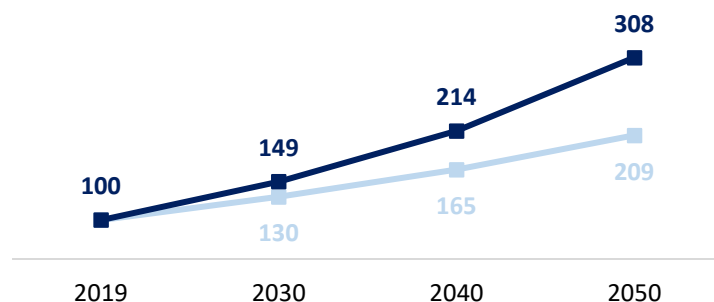


### Projekcja globalnego lotniczego ruchu pasażerskiego wyrażonego w pasażerokilometrach według ICCT<sup>1</sup>



Indeks, 2019=100

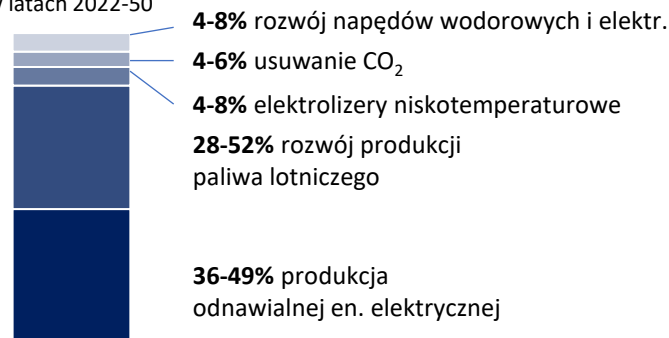
— scenariusz ostrożny — scenariusz optymistyczny



### Projekcja struktury kosztów globalnych inwestycji koniecznych do osiągnięcia Net Zero 2050<sup>4</sup> w lotnictwie



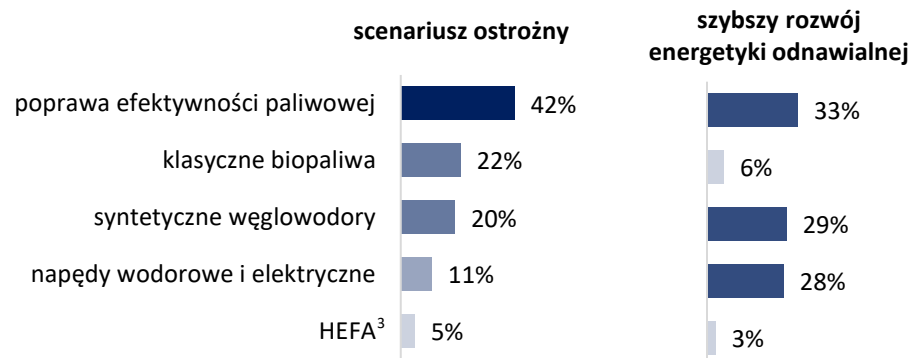
175 mld USD rocznie w latach 2022-50



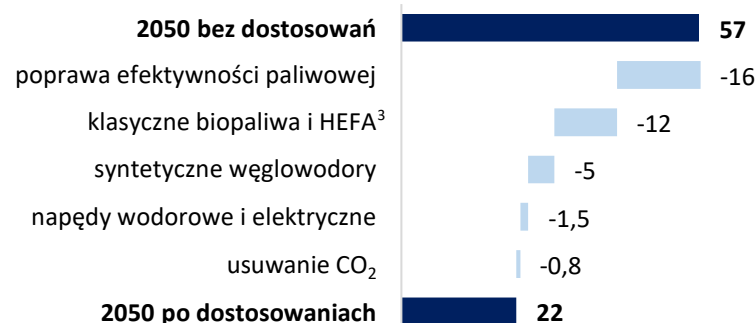
### Projekcje ścieżek dojścia globalnej branży lotniczej do założeń Net Zero 2050<sup>2</sup>



Czynniki redukcji emisji według stopnia ich wkładu w 2050 r.



Skala redukcji emisji według czynników w ujęciu skumulowanym dla lat 2022-50 (scenariusz ostrożny), w Gt CO<sub>2</sub>



W przypadku transportu lotniczego scenariusze dojścia do Net Zero są jeszcze ostrożniejsze niż w transporcie morskim. Znamienny jest fakt, że w regulacjach unijnych wyznaczono tutaj cele w postaci skali wykorzystania „równoważonych” paliw, a nie wymogów redukcji samej emisji.

Jest to pochodna nie tylko barier technologicznych i wysokiej niepewności co do tempa rozwoju paliw alternatywnych, lecz również bardzo wysokiej dynamiki samej branży. Pomimo zawirowań wywołanych pandemią COVID-19, prognozy dla globalnego lotnictwa pozostają optymistyczne, przewidując nawet 3-4 krotny wzrost ruchu pasażerskiego do 2050 r.

Ścieżki dojścia do Net Zero 2050 przedstawiane w projekcjach są obecnie uzależniane od tempa rozwoju energetyki odnawialnej i jej mocy wytwórczych, przez co opierają się albo w większym stopniu na klasycznych biopaliwach, albo na produkowanych z wodoru paliwach syntetycznych (kierunek preferowany w UE-27) i ogniwo paliwowych. Co jednak ciekawe, według niektórych analiz (np. MPP i McKinsey) **bardzo ważnym czynnikiem redukcji emisji – niezależnie od rozwoju odnawialnych źródeł paliw – może być sama poprawa efektywności paliwowej.** Rozwój produkcji „równoważonego” paliwa z wykorzystaniem energii elektrycznej z odnawialnych źródeł ma być przy tym w ponad 90% źródłem koniecznych do poniesienia kosztów inwestycyjnych.

1) Projekcje opublikowane w czerwcu 2022 r. 2) Na podstawie raportu „Making Net-Zero Aviation Possible”, opublikowanego w 2022 r. przez Mission Possible Partnership (MPP) i będącego wspólnym projektem MPP, Energy Transmissions Commission, McKinsey & Company, Clean Skies for Tomorrow i World Economic Forum; przedstawiono dane oparte na tzw. ostrożnym scenariuszu, zakładającym powolne tempo spadku kosztów produkcji odnawialnej energii elektrycznej i tym samym opóźnione upowszechnienie bazujących na niej paliw 3) Przetwarzanie estrów i kwasów tłuszczowych w biopaliwo lotnicze 4) „Making Net-Zero Aviation Possible”; udziały w zależności od scenariusza (ostrożny lub szybki rozwój energetyki odnawialnej).

Źródło: The International Council on Clean Transportation, MPP, ETC, McKinsey, WEF, Analizy Pekao

## Nota prawna

Niniejsza publikacja (dalej „Publikacja”) przygotowana przez Departament Analiz Makroekonomicznych Banku Polska Kasa Opieki Spółka Akcyjna (dalej „Pekao S.A.”) stanowi publikację handlową i ma charakter wyłącznie informacyjny. Żadna z jej części nie stanowi podstawy do zawarcia jakiejkolwiek umowy lub powstania zobowiązania, w szczególności nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu Cywilnego. Publikacja nie stanowi rekomendacji udzielanej w ramach usługi doradztwa inwestycyjnego, analizy inwestycyjnej, analizy finansowej oraz innej rekomendacji o charakterze ogólnym dotyczącej transakcji w zakresie instrumentów finansowych, rekomendacji inwestycyjnej w rozumieniu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r, w sprawie nadużyć na rynku ani porady inwestycyjnej o charakterze ogólnym dotyczącej inwestowania w instrumenty finansowe, a informacje w niej zawarte nie mogą być traktowane, jako propozycja nabycia jakichkolwiek instrumentów finansowych, usługa doradztwa inwestycyjnego, podatkowego lub jako forma świadczenia pomocy prawnej. Publikacja nie została przygotowana zgodnie z wymogami prawnymi zapewniającymi niezależność badań inwestycyjnych i nie podlega żadnym zakazom w zakresie rozpowszechniania badań inwestycyjnych i nie stanowi badania inwestycyjnego.

Przedstawiona w publikacji analiza oparta jest na informacjach publicznie dostępnych – do jej sporządzenia nie wykorzystano żadnych informacji poufnych. Pekao S.A. dołożył należytej staranności w celu zapewnienia, iż zawarte informacje nie są błędne lub nieprawdziwe w dniu ich publikacji, jednak Pekao S.A. ani jego pracownicy nie ponoszą odpowiedzialności za ich prawdziwość i kompletność jak również za jakiegokolwiek szkody powstałe w wyniku wykorzystania niniejszej publikacji lub zawartych w niej informacji. Pekao S.A. nie udziela w odniesieniu do niniejszej publikacji żadnych gwarancji, wyraźnych ani dorozumianych, dotyczących wartości handlowej, przydatności do określonego celu lub nienaruszania własności intelektualnej lub innego nienaruszania praw.

Niektóre treści objęte niniejszą publikacją mogą zawierać odesłania do stron internetowych i materiałów opracowanych przez podmioty trzecie. Pekao S.A. nie dokonuje weryfikacji takich stron internetowych i materiałów, w szczególności pod kątem ich prawdziwości i rzetelności zawartych w nich informacji, a wszelkie korzystanie z takich stron internetowych i materiałów następuje na wyłączne ryzyko i odpowiedzialność użytkownika. Odsyłanie przez Pekao S.A. w publikowanych treściach do zewnętrznych stron internetowych i materiałów nie oznacza również, że Pekao potwierdza lub podziela zawarte w nich poglądy i informacje.

Niniejsza publikacja może zawierać wypowiedzi prognozujące. Wypowiedzi te, oparte na bieżących planach, założeniach, ocenach, prognozach, oczekiwaniach oraz historycznych danych, jako odnoszące się do zdarzeń przyszłych są ze swej natury niepewne i obciążone ryzykiem błędu. Z tego względu nie stanowią one gwarancji przyszłych zdarzeń, sytuacji gospodarczej w ujęciu makroekonomicznym ani w odniesieniu do jakiegokolwiek konkretnego podmiotu lub grupy podmiotów, cen instrumentów finansowych lub jakichkolwiek przyszłych wyników i wskaźników finansowych. Wszelkie prognozy dotyczące poziomu kursów walutowych nie odnoszą się do instrumentów finansowych opartych o te kursy walutowe.

Informacje zawarte w tej publikacji są aktualne na datę utworzenia dokumentu i mogą ulec zmianie w przyszłości. Pekao S.A. nie zobowiązuje się do ich aktualizowania po dniu utworzenia dokumentu.

Pekao S.A. oświadcza, że jest animatorem rynku lub dostawcą płynności w odniesieniu do Skarbowych Papierów Wartościowych wyemitowanych przez Ministerstwo Finansów oraz dokonuje transakcji na Skarbowych Papierach Wartościowych na własny rachunek. Pekao S.A. na mocy zawartych umów pełni funkcję Dealera Rynku Pieniężnego oraz Dealera Skarbowych Papierów Wartościowych.

Departament Analiz Makroekonomicznych jest wydzieloną jednostką organizacyjną, niezależną od jednostki zawierającej w imieniu Banku transakcje na instrumentach finansowych. Jednocześnie wprowadzone wewnętrzne rozwiązania administracyjne oraz bariery informacyjne mają na celu zapobieganie konfliktom interesów. Wynagrodzenie pracowników sporządzających Publikację nie jest i nie będzie bezpośrednio lub pośrednio powiązane z wynikami finansowymi uzyskiwanymi przez Pekao S.A. w ramach transakcji na instrumentach finansowych. Pracownicy sporządzający Publikację nie są zaangażowani kapitałowo w instrumenty finansowe będące przedmiotem Publikacji oraz nie pełnią żadnej funkcji w organach emitenta oraz nie otrzymują od niego wynagrodzenia. Zgodnie z najlepszą wiedzą pracowników sporządzających Publikację, nie występują powiązania, które mogłyby rodzić konflikt interesów.

Niniejsza publikacja nie jest przeznaczona do użytku prywatnych inwestorów. Decyzja inwestycyjna w odniesieniu do papieru wartościowego, produktu finansowego lub inwestycji powinna być podjęta na podstawie opublikowanego prospektu emisyjnego lub kompletnej dokumentacji dla papieru wartościowego, produktu finansowego lub inwestycji. Ostateczna decyzja zawarcia transakcji należy wyłącznie do inwestora. Pekao S.A. nie występuje w roli pośrednika ani przedstawiciela inwestora. Przed zawarciem każdej transakcji inwestor powinien, nie opierając się na informacjach przekazanych przez Pekao S.A., określić jej ryzyko, potencjalne korzyści oraz straty z nią związane, jak również w szczególności charakterystykę, konsekwencje prawne, podatkowe i księgowo-transakcyjne oraz konsekwencje zmieniających się czynników rynkowych, a także w sposób niezależny ocenić czy jest w stanie sam lub po konsultacjach ze swoimi doradcami podjąć takie ryzyko.

Nadzór nad działalnością Pekao S.A. sprawuje Komisja Nadzoru Finansowego.

Powielanie bądź publikowanie niniejszego dokumentu lub jego części bez pisemnej zgody Pekao S.A. jest zabronione.



## Departament Analiz Makroekonomicznych

*dr Ernest Pytlarczyk, CFA, Główny Ekonomista*

☎ +48 724 417 216    ✉ [ernest.pytlarczyk@pekao.com.pl](mailto:ernest.pytlarczyk@pekao.com.pl)

## Zespół Analiz Sektorowych

---

*Krzysztof Mrówczyński, Kierownik Zespołu*

☎ +48 727 410 488    ✉ [krzysztof.mrowczynski@pekao.com.pl](mailto:krzysztof.mrowczynski@pekao.com.pl)

*Paweł Kowalski*

☎ +48 697 771 278    ✉ [pawel.kowalski1@pekao.com.pl](mailto:pawel.kowalski1@pekao.com.pl)

*Grzegorz Rykaczewski*

✉ [grzegorz.rykaczewski@pekao.com.pl](mailto:grzegorz.rykaczewski@pekao.com.pl)