


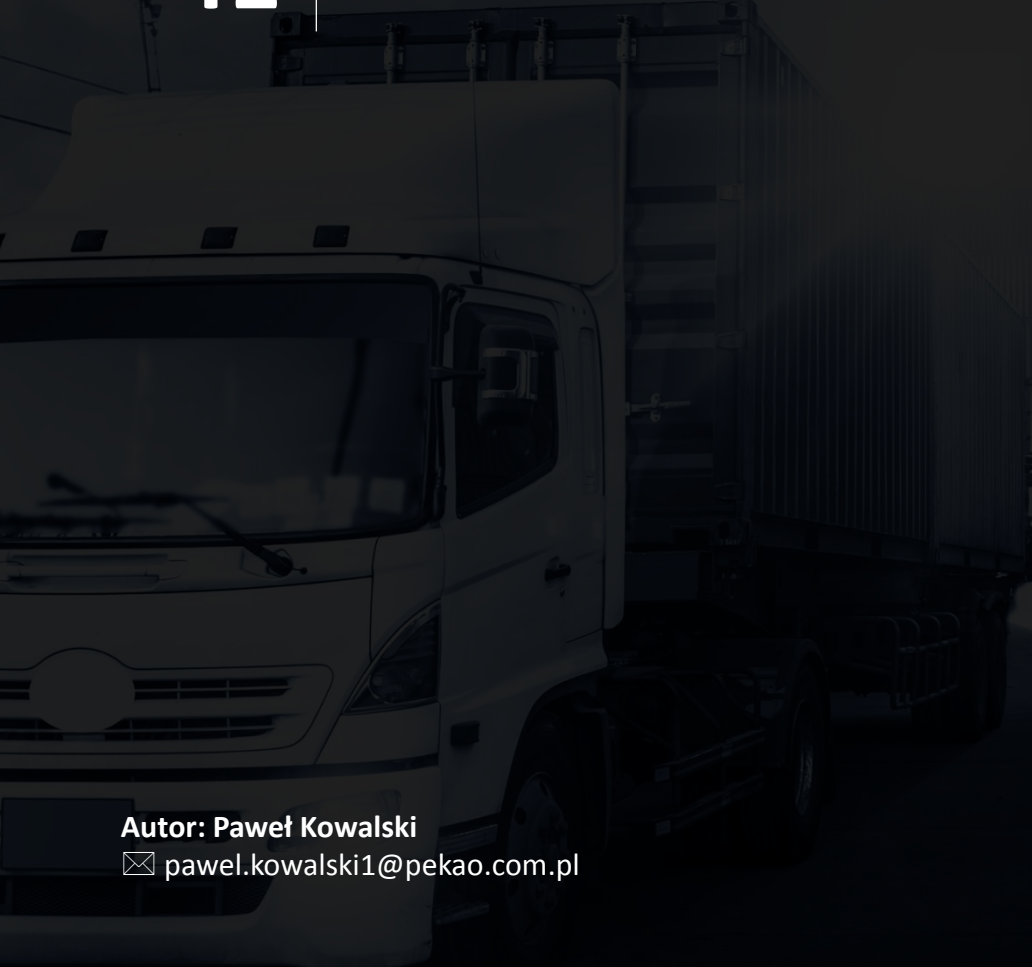

# Nadchodzi czas zawirowań

Jak poradzi sobie z nimi polska  
branża transportowa?

Listopad 2019



# Spis treści

- 
- 
- 
- 5** | Wprowadzenie
- 9** | Obraz transportu i logistyki w Polsce
- 19** | Czempioni i liderzy wzrostu
- 41** | Branże o niewykorzystanym potencjale

Autor: Paweł Kowalski

✉ [pawel.kowalski1@pekao.com.pl](mailto:pawel.kowalski1@pekao.com.pl)

 | Bank Pekao



## POLSKA BRANŻA TRANSPORTU I LOGISTYKI W LICZBACH

**> 150 tys.**

aktywnych podmiotów działających w branży (2018)

**274 mld PLN**

zagregowanych obrotów (2018)

**>7%**

całkowitej wartości dodanej brutto wytworzonej w Polsce (vs 5% w UE 28, 2018)

**3/4**

obrotów generowanych przez towarowy transport drogowy i działalność wspierającą transport

**blisko 3x**

wzrost łącznych przychodów (2005-2018)

**>2x**

wzrost pracy w drogowych przewozach towarowych (2008-2018)

**blisko 2x**

wzrost obrotów ładunkowych w polskich portach morskich (2008-2018)

**>2x**

wzrost liczby pasażerów na polskich lotniskach (2009-2018)

**>2x**

wyższa dynamika obrotów branży w porównaniu ze średnią UE (2005-2018)

**blisko 1/3**

unijnych międzynarodowych przewozów w towarowym transporcie drogowym (lider w UE; 2018)

**1.**

miejsce Gdańska w przeładunkach kontenerowych portów unijnych na Bałtyku (2018)

**>5x**

wyższe tempo wzrostu liczby pasażerów w transporcie lotniczym od średniej UE (2009-2018)



## KLUCZOWE MOTORY WZROSTU W PRZYSZŁOŚCI

### Stabilne otoczenie makroekonomiczne

Solidny wzrost gospodarczy i dynamika handlu zagranicznego

**PKB +3-4%**

rocznie w latach 2019-2021

### Strategiczne położenie w regionie

Rosnący w siłę regionalny hub na przecięciu unijnych korytarzy transportowych

**blisko 13 tys. km**

długość biegnących przez Polskę korytarzy transportowych (TEN-T i Via Carpatia)

### Kontynuacja inwestycji infrastrukturalnych

Domknięcie projektów drogowych, modernizacja infrastruktury torowej, projekty megalotniska i dużych portów morskich

**>150 mld PLN**

wartość inwestycji realizowanych i przewidzianych do 2023 roku

### Wykorzystanie potencjału przewozów kolejowych i rzecznych

Jeden z kluczowych punktów obecnej polityki transportowej państwa

**<10% vs 30%**

udział innych niż transport drogowy gałęzi w długodystansowych przewozach towarowych (stan obecny vs cel Komisji Europejskiej na 2030 rok)

## Wprowadzenie

### Za nami lata dynamicznego rozwoju branży

Branża transportowo-logistyczna była w ostatnich latach jednym z motorów napędowych polskiej gospodarki. Rozwijając się w ponadprzeciętnie szybkim tempie, systematycznie zwiększała udział w wytwarzanej w naszym kraju wartości dodanej brutto. **Szczególnie dynamiczny rozwój miał miejsce w przypadku działalności transgranicznej.** Polskie przedsiębiorstwa umiejętnie wykorzystały kluczowe międzynarodowe przewagi konkurencyjne naszego kraju: niskie na tle Europy Zachodniej koszty pracy oraz strategiczne położenie Polski na mapie Starego Kontynentu. W rezultacie, **Polska stała się ważnym ogniwem systemu transportowego całej Unii Europejskiej.**

Liczne sukcesy odniesione przez polską branżę transportowo-logistyczną obrazuje szereg statystyk:

1. Od początku XXI wieku branża była 2. najszybciej rozwijającym się szerokim sektorem polskiej gospodarki pod względem wytwarzanej wartości dodanej brutto (ponad 8% średniorocznie), ustępując jedynie usługom biznesowym. W rezultacie, jej udział w łącznej wartości dodanej brutto wytwarzanej w naszym kraju wzrósł o blisko 2,5 punktu procentowego, do ponad 7%. Średnio w całej UE wynosi on niespełna 5%.



2. W latach 2005-2018 obroty polskich firm transportowo-logistycznych rosły ponad dwukrotnie szybciej w porównaniu ze średnią dla Unii Europejskiej (8% vs niewiele ponad 3% średniorocznie). Dynamika ta była wyższa, niż w którymkolwiek z państw Europy Zachodniej.



3. W drogowym transporcie towarów Polska pod względem pracy przewozowej rywalizuje o 1. miejsce w UE z Niemcami. W przewozach międzynarodowych (eksport, import, tranzyt i kabotaż) jest niekwestionowanym liderem, obsługując blisko 1/3 pracy przewozowej wszystkich ciężarówek zarejestrowanych w krajach UE.



4. Polskie porty w szybkim tempie zyskują na znaczeniu na mapie Europy. W 2018 roku Gdańsk był największym unijnym portem kontenerowym nad Bałtykiem, awansując do TOP-15 tej klasyfikacji w Europie.



5. Pod względem tempa wzrostu lotniczego ruchu pasażerskiego po 2009 roku Polska zajmuje 4. miejsce w Europie, z dynamiką 5-krotnie wyższą od średniej UE. Pomimo silnej zagranicznej konkurencji, korzystają na tym krajowe linie lotnicze – liczba przewożonych przez nie pasażerów w latach 2009-18 rosła o 10% rocznie.



6. Rozwój branży transportowej stymuluje wspierające ją usługi logistyczne (spedycja, magazynowanie, przeładunki itp.). Od 2005 roku liczba firm z tego segmentu rynku wzrosła w Polsce blisko dwukrotnie, a ich łączne obroty ponad trzykrotnie – najszybciej spośród dużych państw UE.

Poza niewątpliwymi sukcesami osiągniętymi w wymienionych obszarach, ostatnie lata przyniosły jednak również pewne rozczarowania, takie jak:

- A. Nie w pełni wykorzystywany potencjał transportu kolejowego. Statystyczny Polak podróżuje pociągiem 8 razy w roku, podczas gdy Niemiec robi to 34, a Brytyjczyk 27 razy. W przewozach towarów zajmujemy wprawdzie 2. miejsce w UE (za Niemcami), lecz na 1 km sieci kolejowej przypada w Polsce tylko 10 pociągokilometrów pracy dziennie – o około połowę mniej niż w Niemczech czy Austrii.



- B. Marginalna rola transportu rzeczno-wodnego. Kształt i gęstość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce powinny zapewniać tej gałęzi znaczącą rolę w krajowym systemie transportowym (np. w Niemczech przypada na nią 9% przewozów towarowych). Uniemożliwiają to jednak wieloletnie zaniedbania infrastrukturalne.



## Kumulacja zagrożeń na horyzoncie

Niezależnie od sukcesów w ostatnich latach, polska branża transportowo-logistyczna **należy do sektorów gospodarki najsilniej eksponowanych na zmiany** w krajowym i międzynarodowym otoczeniu regulacyjnym, gospodarczym oraz technologicznym. **Niektóre z tych zmian mają rewolucyjny charakter i mogą całkowicie zmienić warunki gry.** Z punktu widzenia polskich firm, **niekoniecznie muszą to być zmiany na lepsze. Wśród kluczowych „game-changerów”** wymienić można m.in.:

- 1. niekorzystne zmiany w otoczeniu regulacyjnym transportu drogowego** (Pakiet Mobilności, polityka środowiskowa UE preferująca kolej vs transport drogowy), grożące zahamowaniem rozwoju towarowych przewozów drogowych;
- 2. sytuację na polskim rynku pracy i niedobory personelu** przekładające się na wzrost płac i podkopujące ekonomikę firm;
- 3. rosące bariery przepustowości portów lotniczych**, przy zaostrzającej się konkurencji pomiędzy europejskimi liniami lotniczymi i ich ewoluującymi modelach biznesowych;
- 4. rosnącą rolę ładunków kontenerowych w globalnym transporcie**, przy malejącej roli ładunków masowych (krajowa infrastruktura przystosowana głównie do obsługi tych drugich);
- 5. już zachodzącą lub nadciągającą rewolucję technologiczną w szeregu obszarów** (np. rozwój napędów elektrycznych, autonomizacja pojazdów, digitalizacja i wykorzystanie sztucznej inteligencji w zarządzaniu procesami logistycznymi).

**W najbliższych latach istotny wpływ na branżę będzie wywierać także odwrócenie cyklu koniunkturalnego i oczekiwane – choć względnie płytkie – spowolnienie tempa wzrostu gospodarczego w Polsce i całej UE.**

Ze względu na dużą liczbę czynników niepewności, prognozowanie długoterminowych trendów w branży jest bardzo trudne. Nie ulega wątpliwości, że **wysoka dynamika notowana przez nią w bieżącej dekadzie (wzrost obrotów średnio o 9% rocznie pomiędzy 2010 a 2018 rokiem) nie będzie możliwa** m.in. właśnie ze względów koniunkturalnych. Wg długoterminowych prognoz Banku Pekao średnie tempo wzrostu PKB Polski w latach 2019-2030 będzie oscylować wokół

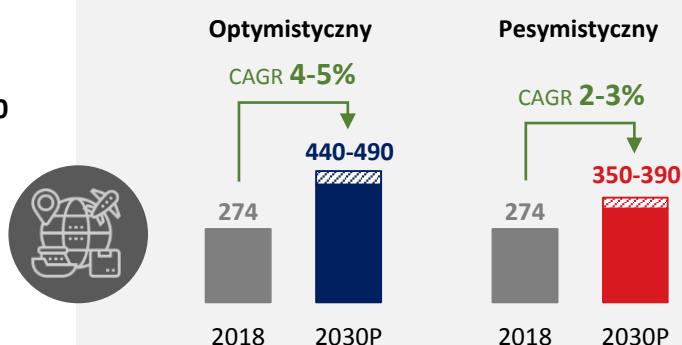
2,5-3% (vs 3,6% w latach 2010-2018). Co więcej, udział branży transportowo-logistycznej w polskim PKB już dzisiaj jest ponadprzeciętnie wysoki. **Trudno zatem zakładać, aby mogła ona utrzymywać w kolejnych latach tempo wzrostu znacznie wyższe od dynamiki PKB.** Na to nakładają się inne bariery, m.in. ograniczające możliwość rozwoju przewozów międzynarodowych (główny motor napędowy towarowego transportu drogowego w ostatnich latach).

Z drugiej strony pewne jest również, że **rozwój gospodarczy naszego kraju będzie generować wzrost popytu na przewozy transportowe** zarówno w kraju, jaki i w relacjach eksport-import. Do tego **rola Polski jako regionalnego hubu tranzytowego będzie się zapewne stopniowo wzmacniać.**

Bazując na tych przesłankach, zakładamy 2 scenariusze:

- 1. optymistyczny**, w którym polscy przewoźnicy drogowi dostosowują się do nowych przepisów unijnych i utrzymują – choć przy niższej dynamice – trend wzrostowy w przewozach międzynarodowych, inwestycje infrastrukturalne stymulują zaś rozwój transportu kolejowego, lotniczego oraz przeładunków w portach morskich. **Dynamika obrotów branży w latach 2019-2030 mogłaby wówczas wynieść około 4-5% średniorocznie;**
- 2. pesymistyczny**, w którym regulacje unijne prowadzą do stopniowego wypierania polskich przewoźników drogowych z unijnego rynku kabotażu i cross-trade, a inwestycje infrastrukturalne ulegają opóźnieniu lub mają jedynie ograniczone przełożenie na aktywizację innych gałęzi transportu. **W takim wariancie dynamika obrotów branży w latach 2019-2030 mogłaby spowolnić do 2-3% rocznie.**

### Scenariusze rozwoju branży transportowej do 2030 roku (łącznie obroty w mld PLN)



# Rys. 1 Perspektywy głównych segmentów polskiej branży transportowo-logistycznej

↗ Perspektywy rozwojowe (horyzont 5-letni)

 Działania firm  Rozwiązania systemowe

Segment działalności	Kluczowe szanse i wyzwania	Pożądane działania
 <b>Drogowy transport towarowy</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Stabilny wzrost popytu na usługi transportowe</li> <li>✓ Dominująca pozycja w transporcie towarów przy mocno ograniczonej konkurencji innych segmentów</li> <li>✓ Przewagi kosztowe vs inne segmenty (przewozy krajowe)</li> <li>✗ Niedobory kierowców i presja płacowa</li> <li>✗ Protekcjonizm w UE („Pakiet mobilności”, Brexit) – ryzyko spadku konkurencyjności (przewozy międzynarodowe)</li> <li>✗ Polityka transportowa UE (preferująca przewozy intermodalne realizowane przez inne segmenty)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maksymalizacja efektywności, optymalizacja kosztowa</li> <li>▪ Internacjonalizacja (zagraniczne filie)</li> <li>▪ Ewolucja biznesu (kompleksowe usługi logistyczne)</li> <li>▪ Konsolidacja (ekonomia skali)</li> <li>▪ Wsparcie dla branży na szczeblu UE</li> <li>▪ Stymulowanie rozwoju działalności logistyczno-magazynowej w kraju</li> </ul>
 <b>Transport kolejowy</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Inwestycje infrastrukturalne i poprawa konkurencyjności</li> <li>✓ Wytyczne UE odnośnie wzrostu wykorzystania innych niż drogowy gałęzi transportu towarowego</li> <li>✓ Rosnące przewozy towarowe pomiędzy UE i Chinami</li> <li>✗ Zapóźnienie inwestycyjne (infrastruktura, tabor)</li> <li>✗ Wciąż słabe warunki lokalne dla rozwoju transportu intermodalnego</li> <li>✗ Strukturalne przewagi kosztowe transportu drogowego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modernizacja taboru, dostosowanie do potrzeb transportu intermodalnego</li> <li>▪ Nacisk na poprawę jakości usług</li> <li>▪ Optymalizacja kosztowa i uatrakcyjnienie cen usług</li> <li>▪ Wsparcie inwestycji infrastrukturalnych</li> <li>▪ Korzystne regulacje dla rozwoju transportu intermodalnego</li> </ul>
 <b>Transport lotniczy</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Relatywnie niskie (vs Europa Zachodnia) nasycenie rynku</li> <li>✓ Rosnąca dostępność przewozów i zmiana nawyków społ.</li> <li>✓ Wsparcie państwa (koncepcja rozwoju silnego przewoźnika narodowego)</li> <li>✗ Silna konkurencja ze strony zagranicznych linii</li> <li>✗ Globalny trend spadkowy marż w transporcie lotniczym</li> <li>✗ Relatywnie niewielka skala działalności przewoźników</li> <li>✗ Bariera przepustowości niektórych lotnisk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dalsze umacnianie pozycji regionalnego przewoźnika tranzytowego</li> <li>▪ Kontynuacja strategii zdyscyplinowanego rozwoju organicznego w czarterach</li> <li>▪ Uwzględnienie oczekiwanego spowolnienia w Europie pod kątem rozwoju sieci połączeń</li> <li>▪ Zapewnienie wzrostu przepustowości lotnisk adekwatnego do popytu</li> </ul>
 <b>Porty lotnicze, obsługa transportu lotniczego</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dynamiczny rozwój transportu lotniczego, rosnące zapotrzebowanie na rozwój lotnisk</li> <li>✓ Silne wsparcie sektora publicznego</li> <li>✓ Ambitny krajowy przewoźnik narodowy – możliwość synergii płynących ze wspólnych celów rozwojowych</li> <li>✗ Silne uzależnienie niektórych portów regionalnych od tanich linii lotniczych (b.niskie stawki opłat lotniskowych)</li> <li>✗ Nierentowny model biznesowy części mniejszych lotnisk</li> <li>✗ Ryzyko kanibalizacji części rynku przez Centralny Port Komunikacyjny (zagrożenie długookresowe)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optymalizacja kosztów</li> <li>▪ Maksymalizacja przychodów z usług dodatkowych (wynajem powierzchni)</li> <li>▪ Umiejętna koordynacja inwestycji infrastrukturalnych związanych z CPK</li> <li>▪ Zapewnienie możliwości rozwoju portom regionalnym</li> <li>▪ Wypracowanie optymalnego modelu współdziałania portów (porty regionalne vs CPK) w przyszłości</li> </ul>
 <b>Porty morskie</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Położenie geograficzne (istotna rola w korytarzach TEN-T)</li> <li>✓ Rozwój przewozów kontenerowych na świecie</li> <li>✓ Inwestycje w infrastrukturę dowozową</li> <li>✓ Inwestycje infrastrukturalne w portach</li> <li>✗ Konkurencja zagraniczna</li> <li>✗ Ryzyko nasilenia konkurencji pomiędzy portami krajowymi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dalsze inwestycje w potencjał przeładunkowy i różnorodność usług</li> <li>▪ Inwestycje technologiczne (np. IT)</li> <li>▪ Wsparcie inwestycji infrastrukturalnych w portach (własność sektora publicznego)</li> <li>▪ Zapewnienie rozwoju infrastruktury dowozowej / wywozowej</li> </ul>
 <b>Magazyny, spedycja, logistyka</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Oczekiwany stabilny wzrost przewozów towarowych na i przez terytorium Polski</li> <li>✓ Wysoka międzynarodowa konkurencyjność kosztowa</li> <li>✓ Szybki rozwój e-commerce</li> <li>✗ Wzrost kosztów pracy</li> <li>✗ Zagrożenia dla dalszego rozwoju drogowego transportu towarowego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Automatyzacja, optymalizacja kosztów</li> <li>▪ Ewolucja biznesu (kompletna usługa transportowo-logistyczna)</li> <li>▪ Zaawansowane technologie cyfrowe</li> <li>▪ Wsparcie rozwoju infrastruktury intermodalnej</li> <li>▪ Przyciąganie zagranicznych inwestycji</li> </ul>

\* Perspektywy w horyzoncie przekraczającym 2-3 lata niepewne ze względu na trudny do przewidzenia ostateczny wpływ zmian w otoczeniu regulacyjnym  
 Źródło: Analizy Pekao

# >270 mld zł

Suma obrotów firm z polskiej branży transportowo-logistycznej w 2018 r.

# 76%

Udział transportu drogowego ładunków oraz działalności magazynowej i wspierającej transport w sumie obrotów polskiej branży transportowo-logistycznej (+11 pkt proc. vs 2008 rok)

# >80%

Wzrost obrotów w latach 2008-2018

# 3,4%

Udział Polski w obrotach firm z branży transportowo-logistycznej w całej UE w 2017 roku (vs 2,5% dla całego sektora usług)

# x2,0

Wzrost obrotów firm w transporcie drogowym ładunków w latach 2008-2018

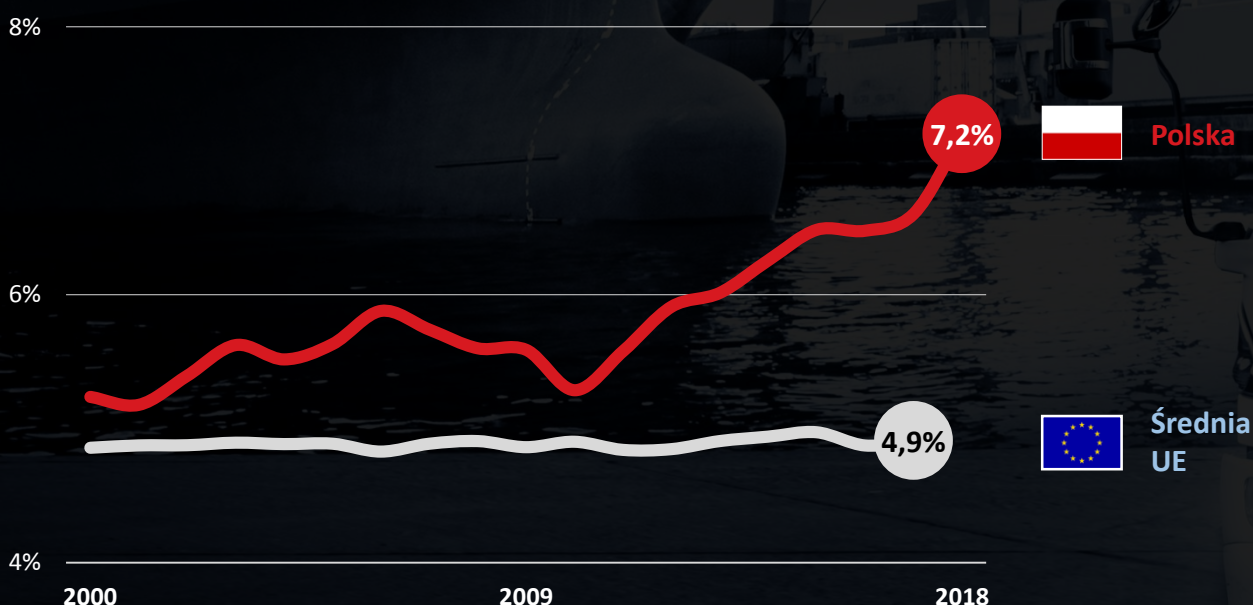
# #9

Miejsce Polski w UE pod względem obrotów firm z branży transportowo-logistycznej (awans o 2 pozycje od 2005 roku)

# x2,4

Wzrost obrotów firm w magazynowaniu i usługach wspierających transport w latach 2008-2018

Udział branży transportowo-logistycznej w wartości dodanej brutto (%), 2000-2018





# 1 Obraz transportu i logistyki w Polsce

Obroty polskiej branży transportowo-logistycznej od kilkunastu lat rosną w tempie około dwukrotnie przewyższającym średnią unijną. Jej znaczenie dla polskiej gospodarki zwiększa się, czego wyrazem jest wzrost udziału w wytwarzanej wartości dodanej brutto (+2,4 pkt proc. w latach 1999-2018). Dominującą rolę w branży odgrywają transport drogowy towarów oraz działalność magazynowa i wspierająca. Bardzo dynamicznie rozwijają się również lotnicze przewozy pasażerskie.



## Transport i logistyka wśród najszybciej rosnących obszarów polskiej gospodarki

Polska branża transportu i logistyki w 2018 roku wygenerowała 134 mld PLN wartości dodanej brutto (WDB), co stanowiło ponad 7% całkowitej WDB wytworzonej w naszym kraju. W ciągu ostatnich 20 lat proporcja ta zwiększyła się z niespełna 5%, co świadczy o rosnącej roli odgrywanej przez ten sektor w polskiej gospodarce. W latach 1999-2018 jego tempo wzrostu wyniosło ponad 8% średniorocznie, co stawia go na drugim miejscu wśród szerokich sekcji gospodarki.

**W branży transportowo-logistycznej w naszym kraju działa około 155 tys. podmiotów, zatrudniających ponad 800 tys. osób. W 2018 roku podmioty te osiągnęły łączne przychody ok. 275 mld PLN. Licząc od 2005 roku ich obroty rosły średnio o 8% rocznie.** Dynamika ta była nieco wyższa od średniego tempa wzrostu wszystkich polskich firm, która wyniosła w omawianym okresie 6% rocznie. Należała przy tym do najszybszych wśród państw UE, przewyższając tempo wzrostu całej unijnej branży ponad dwukrotnie. Udział polskich firm w łącznych obrotach branży

transportowo-logistycznej w UE wynosi około 3,5% - o 1 punkt procentowy więcej niż analogiczny udział całego polskiego sektora usług.

## Motorami napędowymi branży są drogowy transport towarowy, działalność magazynowa i wspierająca transport

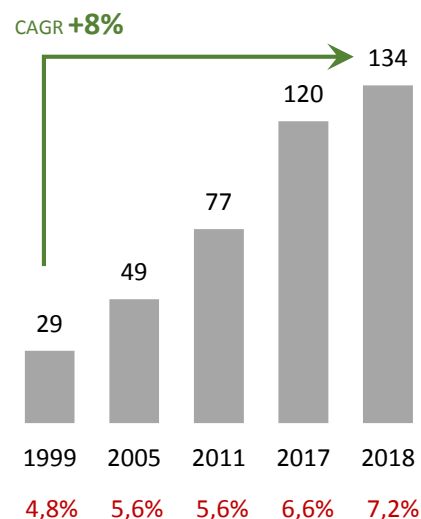
**Ponad połowa obrotów w polskim transporcie i logistyce generowana jest przez drogowy transport towarowy. Dalsze 25% przypada na działalność magazynową i wspierającą transport.** Oba segmenty razem odpowiadają za 77% przychodów całej branży. W ostatnich 10 latach ich udział zwiększył się o 12 pkt proc., a suma obrotów wzrosła około dwukrotnie.

Podobną skalę wzrostu notował w tym czasie transport lotniczy (zdominowany przez przewozy pasażerskie). Jest to jednak stosunkowo mały segment całej branży, z niespełna 5% udziałem w jej łącznych przychodach. **Każdy z wymienionych obszarów odnotował przy tym dynamikę obrotów kilkakrotnie wyższą od odpowiadającej jej średniej unijnej** (w transporcie drogowym – aż siedmiokrotnie).

**Rys. 2** Wartość dodana w krajowej branży transportowo-logistycznej w Polsce

### WDB wytworzona w transporcie i logistyce (mld złotych nominalnie, 1999-2018)

# Udział w całkowitej WDB gospodarki



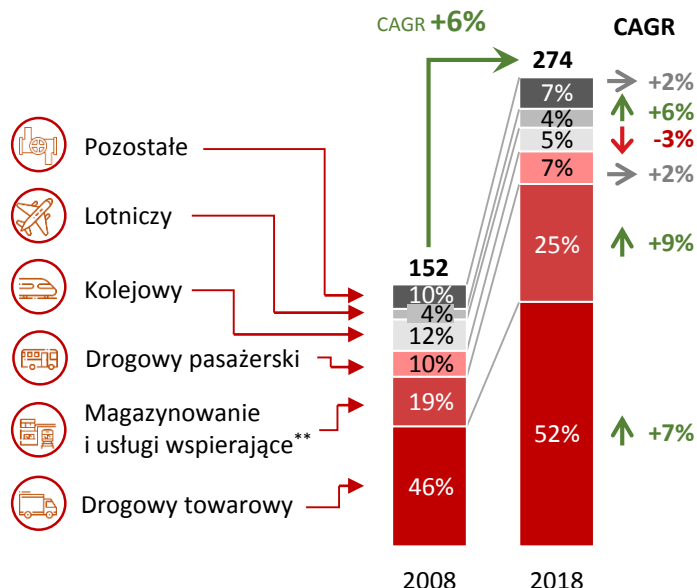
### Dynamika nominalnej WDB według głównych sektorów gospodarki, 1999-2018

Sektor	Dynamika w %	Udział w całkowitej WDB		
		1999	2018	Zmiana p.p.
Dział. profesjonalna	9,0	5%	8%	↑ 3,3
<b>Transport i logistyka</b>	<b>8,4</b>	5%	7%	↑ 2,4
Informacja i komunikacja	7,0	3%	4%	↑ 0,5
HoReCa	6,8	1%	1%	↑ 0,2
Przemysł	6,4	25%	26%	↑ 0,8
Finanse i ubezpieczenia	6,2	4%	4%	→
Pozostałe usługi	6,2	14%	14%	→
Handel i naprawa pojazdów	5,6	20%	18%	↓ 1,9
Budownictwo	5,4	9%	8%	↓ 1,2
Obsługa rynku nieruchomości	4,4	7%	5%	↓ 1,8

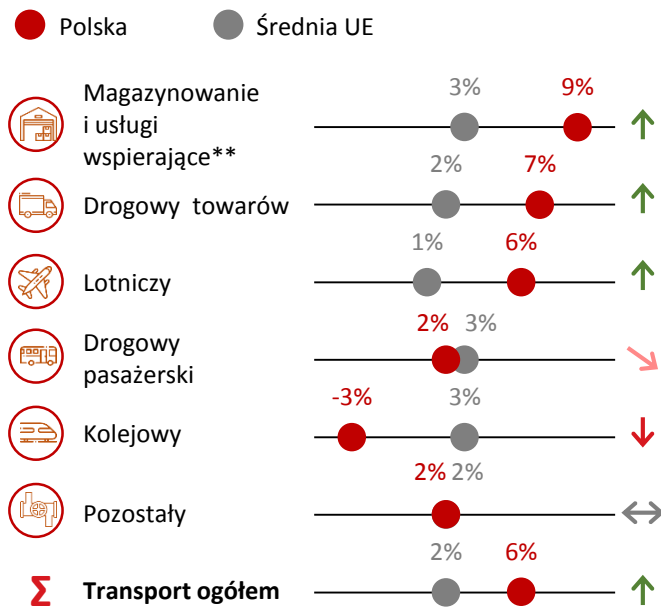
Średnia dla całej gospodarki (6,2%)

**Rys. 3** Obroty polskich firm transportowo-logistycznych

**Przybliżona struktura obrotów według segmentów\* (mld złotych)**



**Dynamika obrotów według segmentów, 2008-2017 Polska vs UE**



\* Szacunki własne w oparciu o dane GUS i Eurostatu \*\* Dotyczy usług wspierających wszystkie gałęzie transportu  
Źródło: GUS, Eurostat, Analizy Pekao

Na przeciwnym biegunie znalazły się pozostałe segmenty sektora transportowego:

- obroty firm zajmujących się **transportem kolejowym spadły o blisko 1/4**, podczas gdy
- przychody firm świadczących **drogowe przewozy pasażerskie rosły jedynie o 2% średniorocznie**.

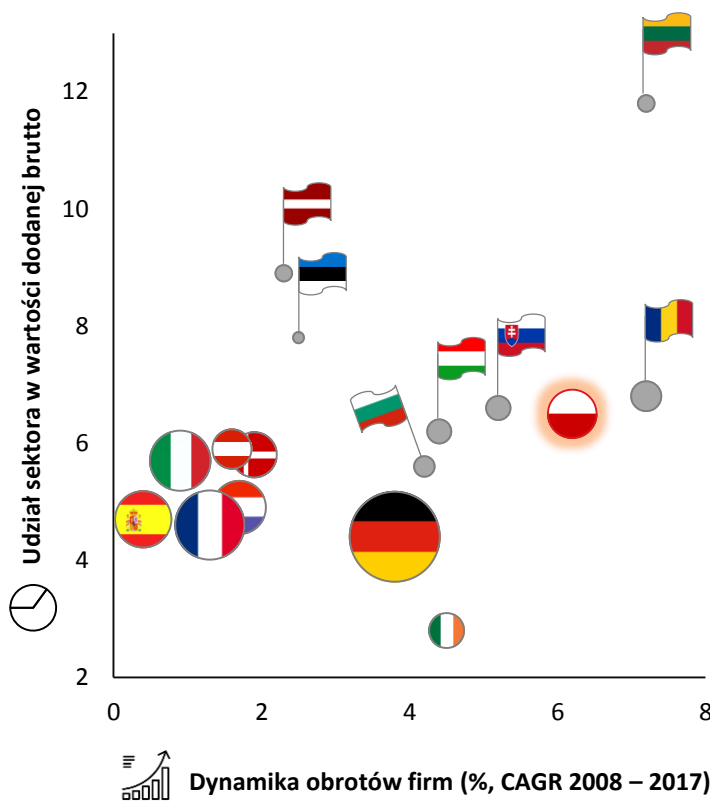
Oba segmenty traciły w ostatnich latach na znaczeniu w polskim systemie transportowym, a dynamiki ich wzrostu były niższe od średniej UE.

**W przewozach towarów zdecydowanie dominuje transport drogowy, przy spadającym udziale kolei i marginalnej roli transportu rzeczno-**

**Transport drogowy odpowiada w Polsce za ponad 85% przewozów towarów lądem<sup>1</sup>. Drugą istotną gałęzią jest transport kolejowy, lecz jego udział systematycznie spada – w 2018 roku wyniósł on 14% (wobec ok. 40% na przełomie wieków). Wynika to z faktu, iż transport drogowy przejmuje niemal w całości wzrost popytu na przewozy towarów na rynku krajowym, a do tego dynamicznie rozwija się na rynkach międzynarodowych. Transport kolejowy pogrążony jest zaś w trwającej od lat stagnacji.**

1) Nie uwzględniając transportu rurociągowego

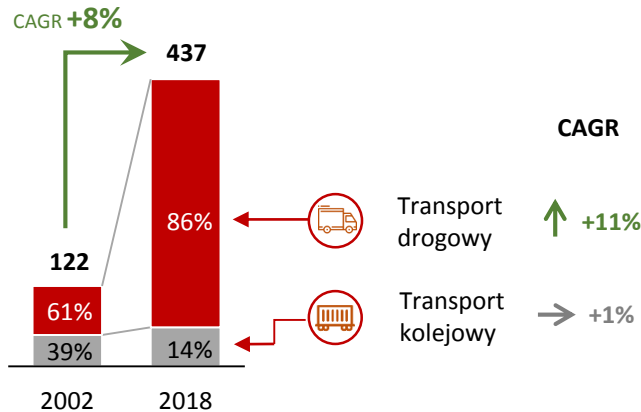
**Rys. 4** Pozycja i dynamika sektora transportowo-logistycznego w państwach UE\*



\* Rozmiar pola odzwierciedla skalę zagregowanych obrotów firm z sektora transportowo-logistycznego  
Źródło: Eurostat, GUS, Analizy Pekao

**Rys. 5** Transport towarów w Polsce według segmentów, 2002-2018

### Segmenty dominujące (mld tonokilometrów)

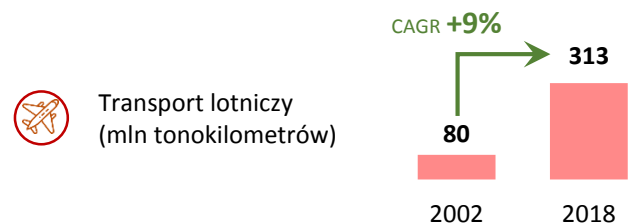
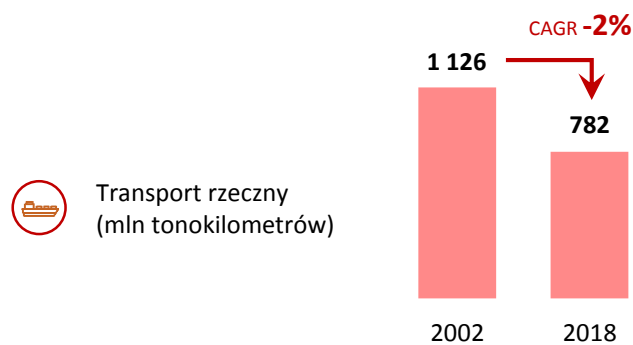
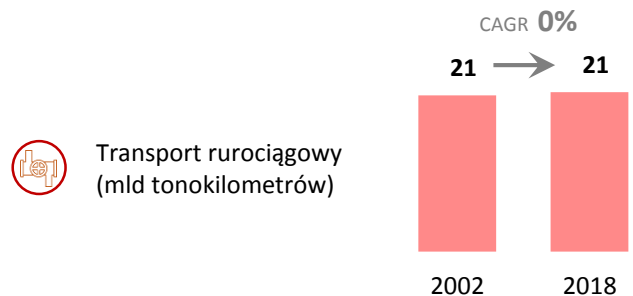


**Bardzo słabo wykorzystywany jest w Polsce towarowy transport rzeczny.** Odgrywa on w naszym kraju marginalną rolę, pomimo korzystnych uwarunkowań geograficznych. Jest to wynik wieloletnich zaniedbań infrastrukturalnych, skutkujących słabą drożnością dróg wodnych, na których tylko pojedyncze, krótkie odcinki przystosowane są do przewożenia towarów na większą skalę. Tymczasem w niektórych państwach europejskich transport rzeczny jest istotnym elementem systemu transportowego – przykładowo w Holandii jego udział w przewozach ładunków wynosi 40%, a w Niemczech 9%.

### Pozostałe gałęzie transportu towarowego mają w naszym kraju charakter niszowy:

- **transport rurociągowy** specjalizuje się w obsłudze przemysłu naftowego oraz branży gazowniczej i pozostaje względnie stabilny;
- **towarowy transport lotniczy**, pomimo wysokiej dynamiki (9% średniorocznie w latach 2002-2018), sprowadza się do specjalistycznych przewozów wąskiej grupy towarów, w których priorytetem jest krótki czas dostaw na duże odległości;
- z kolei większość **przewozów towarowych do i z polskich portów morskich** wykonują statki pływające pod obcymi banderami.

### Segmenty niszowe



**Na tle międzynarodowym nasz kraj jest unijnym potentatem w towarowych przewozach drogowych.** Polska zajmuje drugie miejsce w UE (po Niemczech) pod względem łącznej pracy przewozowej. Trzecia pozycja pod względem pracy na 1 tys. mieszkańców jedynie potwierdza zaś silną specjalizację krajowych firm w tym obszarze.

**W kolejowych przewozach towarów Polska również zajmuje drugie miejsce w UE** pod względem wykonywanej pracy przewozowej. W tym przypadku można jednak mówić o **nie w pełni wykorzystywanym potencjale**. Odzwierciedleniem tego faktu są:

- o połowę niższe w porównaniu z Niemcami czy Austrią wykorzystanie infrastruktury kolejowej<sup>2)</sup>;
- b. niski na tle większości państw UE udział kontenerów w strukturze przewożonych ładunków. W Polsce dominują w niej ładunki masowe, głównie produkty kopalnictwa (węgiel, rudy metali, żwir i piasek) oraz przemysłu petrochemicznego.

Źródło: GUS, Eurostat, Analizy Pekao

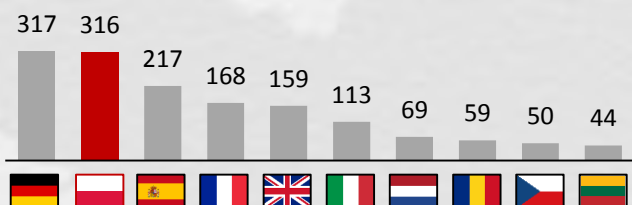
2) Wyrażone w pociągokilometrach pracy pociągów towarowych, przypadających na 1 kilometr linii kolejowych

**Rys. 6** Transport towarów w Polsce na tle UE

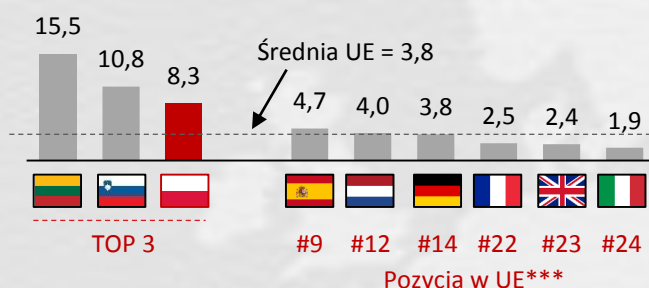


**Transport drogowy\***

**Praca przewozowa; mld tonokilometrów (TOP 10\*\* UE)**



**Mln tonokilometrów na 1 tys. mieszkańców\***



**Kluczowe czynniki sukcesu:**

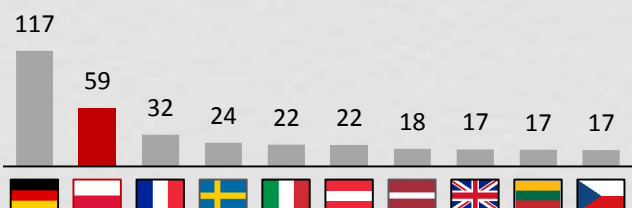
- ✓ Międzynarodowa konkurencyjność kosztowa
- ✓ Inwestycje w infrastrukturę drogową
- ✓ Ograniczona rola barier infrastrukturalnych

\* Dane dla Polski zgodnie z metodologią badania reprezentatywnego GUS \*\* Dane z lat 2016-2018, zależnie od dostępności  
 \*\*\* Nie licząc Luksemburga (dane niereprezentatywne ze względu na rozmiary kraju) i Irlandii (brak danych)

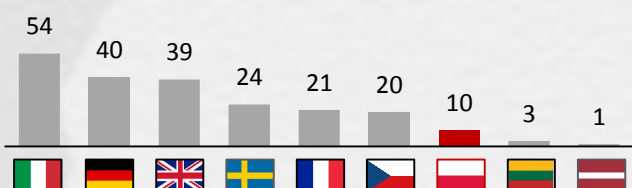


**Transport kolejowy**

**Praca przewozowa; mld tonokilometrów (TOP 10 UE; 2018)**



**Przewozy intermodalne jako % pracy przewozowej (największe kraje – przewoźnicy towarowi)**



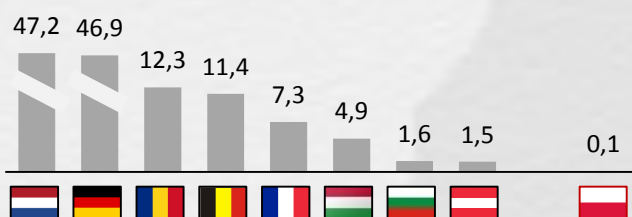
**Główne bariery rozwoju:**

- ✗ Zły stan infrastruktury torowej i taboru
- ✗ Niskie prędkości przejazdów pociągów
- ✗ Wolne tempo i niska efektywność inwestycji infrastrukturalnych

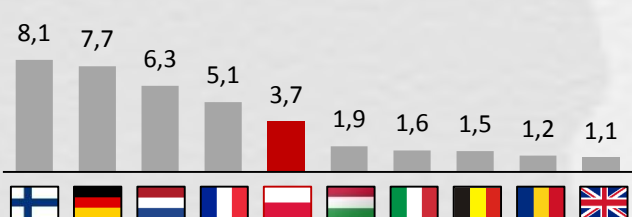


**Transport rzeczny**

**Praca przewozowa; mld tonokilometrów (2018)**



**Długość splewnych dróg wodnych, tys. km (TOP 10)**



#12 w UE



**Główne bariery rozwoju:**

- ✗ Zły stan infrastruktury rzecznej
- ✗ Wieloletni brak strategii rozwoju transportu rzecznej
- ✗ Znaczące zaniedbania inwestycji infrastrukturalnych

**W przewozach pasażerskich słabnie rola transportu autobusowego. Rosnąca dostępność usług i niska penetracja stymulują z kolei dynamiczny wzrost w transporcie lotniczym**

**W przewozach pasażerskich – podobnie jak to ma miejsce w przewozach towarowych – dominują transport drogowy (autobusowy) i kolejowy.** W 2018 roku przypadło na nie blisko 95% łącznej liczby pasażerów obsłużonych w Polsce. W tym przypadku lepiej radzi sobie jednak transport kolejowy (wzrost liczby pasażerów o 1/5 między 2005 a 2018 rokiem), podczas gdy transport drogowy systematycznie traci na znaczeniu (spadek o blisko 60% w tym okresie).

Przyczyną załamania w przewozach autobusowych były:

- odejście od modelu transportu zapewnianego przez przedsiębiorstwa państwowe i w znacznej mierze finansowanego ze środków publicznych;
- reorganizacja i znaczne „odchudzenie” sieci połączeń subsydiowanych przez państwo;
- postępująca koncentracja prywatnych przewoźników zastępujących firmy państwowe na obsłudze wybranych, najbardziej dochodowych tras.

W ostatnim czasie podjęto próbę reaktywacji części zlikwidowanych wcześniej linii autobusowych poprzez ponowne dofinansowanie ich obsługi ze środków

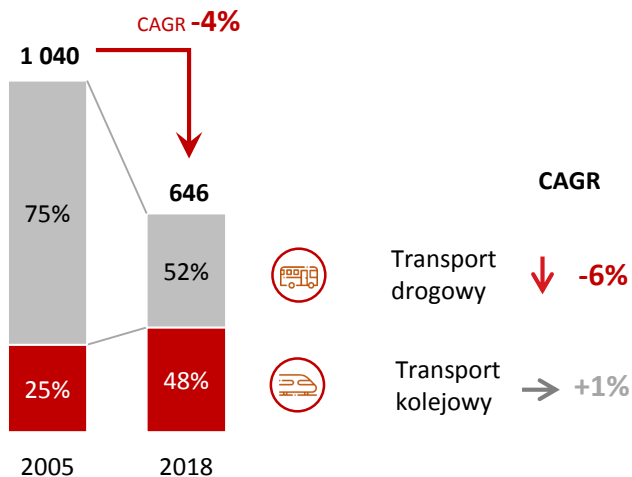
publicznych. Założenia przyjęte w rządowej Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu przewidują, że po 2025 roku uda się odwrócić trend spadkowy w przewozach autobusowych. Biorąc jednak pod uwagę kwestie środowiskowe, politykę UE promującą kolej oraz wysokie i wciąż rosnące nasycenie samochodami osobowymi, za sukces należałoby uznać już samo zahamowanie spadku liczby pasażerów.

**Odwroćenie trendu spadkowego miało z kolei miejsce w przypadku transportu kolejowego.** Był to efekt poprawy komfortu i skrócenia czasu podróży (inwestycje infrastrukturalne, wymiana i modernizacja taboru przewoźników). Porównując liczbę pasażerów przypadających na 1 mieszkańca w Polsce i Europie Zachodniej, można jednak mówić o wciąż znacznym, niewykorzystanym potencjale.

**Bardzo dynamicznym obszarem przewozów pasażerskich jest transport lotniczy. Liczba pasażerów obsługiwanych przez polskie porty lotnicze w latach 2005-2018 wzrosła 4-krotnie.** Tak silny wzrost jest pochodną rosnącej dostępności usług (większa przystępność cen dzięki tanim liniom lotniczym, rosnąca oferta połączeń, wzrost dochodów społeczeństwa) oraz bardzo niskiej penetracji (o blisko połowę niższej od średniej unijnej). **Specyfika rynku sprawia jednak, że tylko 1/4 ruchu pasażerskiego na polskich lotniskach obsługują krajowi przewoźnicy.**

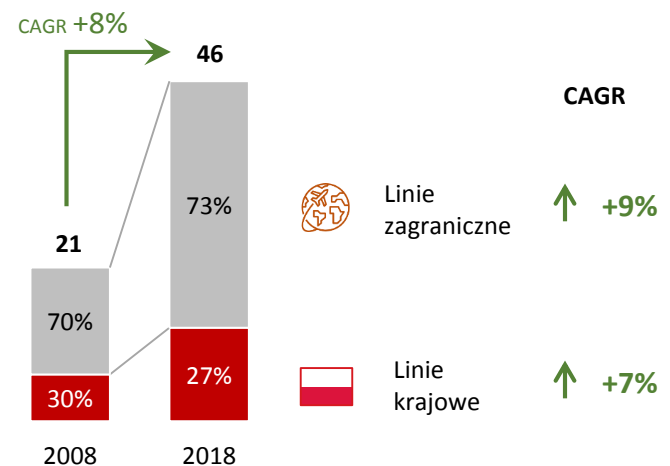
**Rys. 7 Przewozy pasażerskie w transporcie drogowym i kolejowym**

**Liczba przewiezionych pasażerów (mln osób)**



**Rys. 8 Lotnicze przewozy pasażerskie według pochodzenia przewoźnika**

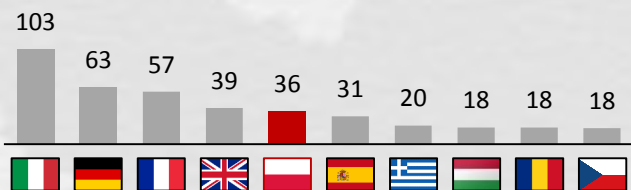
**Liczba przewiezionych pasażerów (mln osób)**



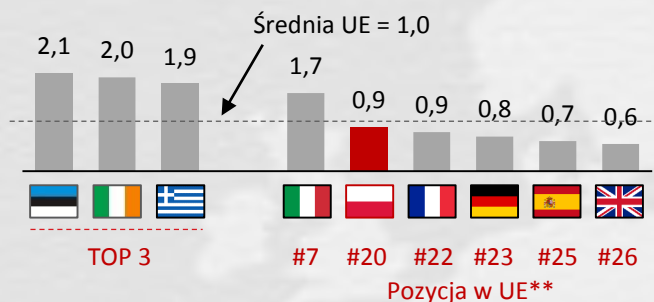


Transport autokarowy i autobusowy\*

Praca przewozowa; mld pasażerokilometrów (TOP 10 UE, 2017)



Mln pasażerokilometrów na 1 tys. mieszkańców\*



Główne bariery rozwoju:

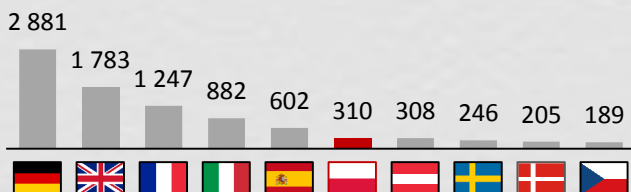
- ✗ Wzrost nasycenia samochodami osobowymi
- ✗ Ograniczenie dofinansowania przez państwo
- ✗ Koncentracja przewoźników prywatnych na najbardziej rentownych trasach

\* Razem z komunikacją miejską \*\* Nie licząc Luksemburga

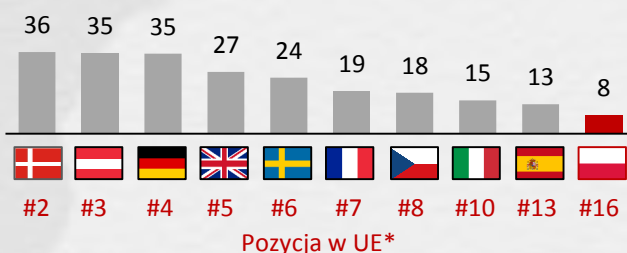


Transport kolejowy

Liczba przewiezionych pasażerów; mln osób (TOP 10 UE\*, 2018)



Liczba pasażerów na 1 mieszkańca w największych państwach – przewoźnikach UE (2018)



Główne czynniki wpływające na rozwój:

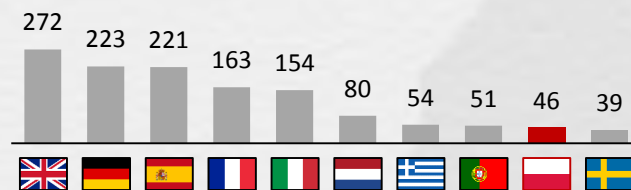
- ✓ Inwestycje infrastrukturalne i modernizacja taboru w ostatnich latach
- ✗ Czas podróży często wciąż nieatrakcyjny vs podróż samochodem
- ✗ Ugruntowana przez lata zła opinia społeczeństwa o jakości usług

\* Brak danych dla Holandii, Belgii, Węgier, Cypru i Malty

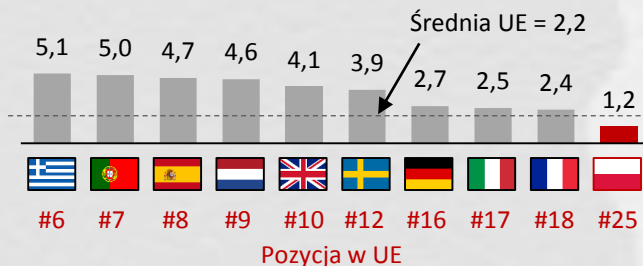


Transport lotniczy

Liczba pasażerów obsługiwanych w portach lotniczych; mln osób (TOP 10 UE, 2018)



Liczba pasażerów na 1 mieszkańca w największych państwach – przewoźnikach UE (2018)



Główne motory rozwoju:

- ✓ Wzrost dostępności usług (niższe ceny, szersza oferta)
- ✓ Wzrost dochodów społeczeństwa
- ✓ Globalizacja (skłonność do podróżowania, turystyka przyjazdowa, podróże służbowe)

### Oczekiwane spowolnienie gospodarcze w Polsce i strefie euro obniża ocenę perspektyw branży w najbliższych 2-3 latach...

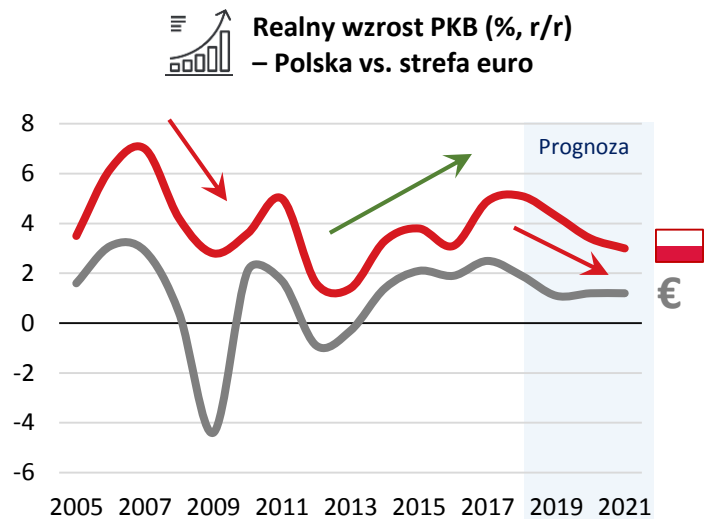
Prognozy makroekonomiczne zgodnie przewidują, że po okresie względnie korzystnej koniunktury, **najbliższe lata przyniosą spowolnienie tempa wzrostu gospodarki strefy euro**. Komisja Europejska oczekuje, że do 2021 roku PKB strefy będzie rósł w tempie 1,2% średniorocznie, a zatem o blisko połowę wolniej, niż w latach 2015-2018. **Podobna skala spowolnienia przewidywana jest w odniesieniu do importu i eksportu strefy** (spodziewany wzrost o 2-3% średniorocznie do 2021 roku vs blisko 4% w ostatnich 3 latach). Negatywny wpływ na wymianę handlową państw Europy Zachodniej wywierać mogą – poza osłabieniem popytu na rynku wewnętrznym UE – także narastające w wielu kluczowych regionach świata tendencje protekcyjności.

Pogorszenie koniunktury w Europie Zachodniej nie może pozostać bez wpływu na polską gospodarkę, oddziałując przede wszystkim na eksport naszego kraju. **Według prognoz Banku Pekao, w latach 2019-2021 wartość polskiego eksportu będzie rosła o niespełna 5% rocznie vs 8% w latach 2016-2018**. W odniesieniu do całej gospodarki można jednak liczyć na to, że negatywny wpływ otoczenia zewnętrznego zostanie w znacznym stopniu zneutralizowany przez silny popyt krajowy. Ten ostatni stymulowany będzie m.in. przez dobrą sytuację na rynku pracy i ekspansywną politykę fiskalną państwa. W rezultacie, **prognoza Banku Pekao zakłada stosunkowo nieznaczne spowolnienie średniorocznej dynamiki PKB naszego kraju w okresie 2019-2021, o 0,6 punktu procentowego w stosunku do średniego tempa wzrostu z lat 2016-18**.

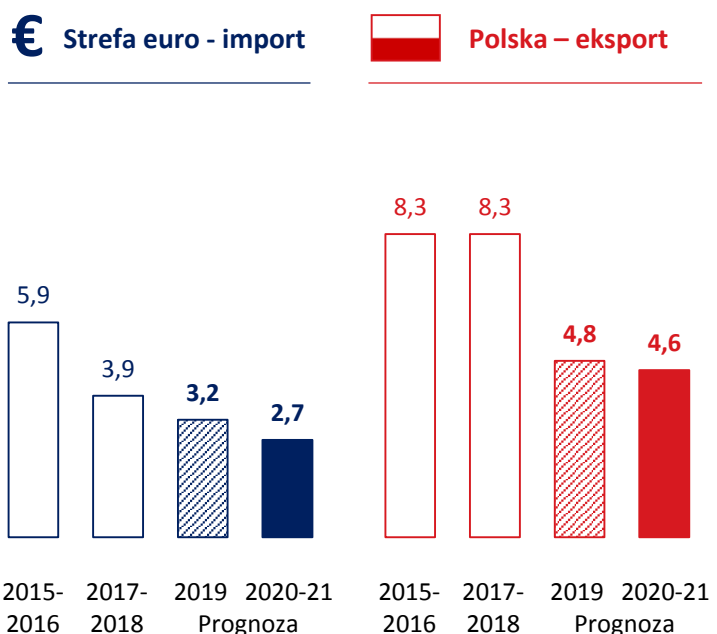
**Branża transportowo-logistyczna jest jedną z najbardziej wrażliwych na wahania koniunktury gospodarczej gałęzi gospodarki**. Wolumeny przewozów towarowych są w głównej mierze pochodną aktywności gospodarczej, a przewozy pasażerskie uzależnione są od sytuacji dochodowej społeczeństwa. Okresy spowolnienia mają silne przełożenie na osiągnięte przez branżę poziomy marż i jej rentowność. Potwierdzają to dane finansowe polskich firm z lat 2008-2018. W poprzednich okresach dekonunktury (lata 2008-2009 i 2012-2013) branża notowała głębokie spadki

Rys. 10

### Prognozy wzrostu gospodarczego i handlu zagranicznego w Polsce i UE



### Handel zagraniczny towarów i usług Średnioroczna zmiana r/r

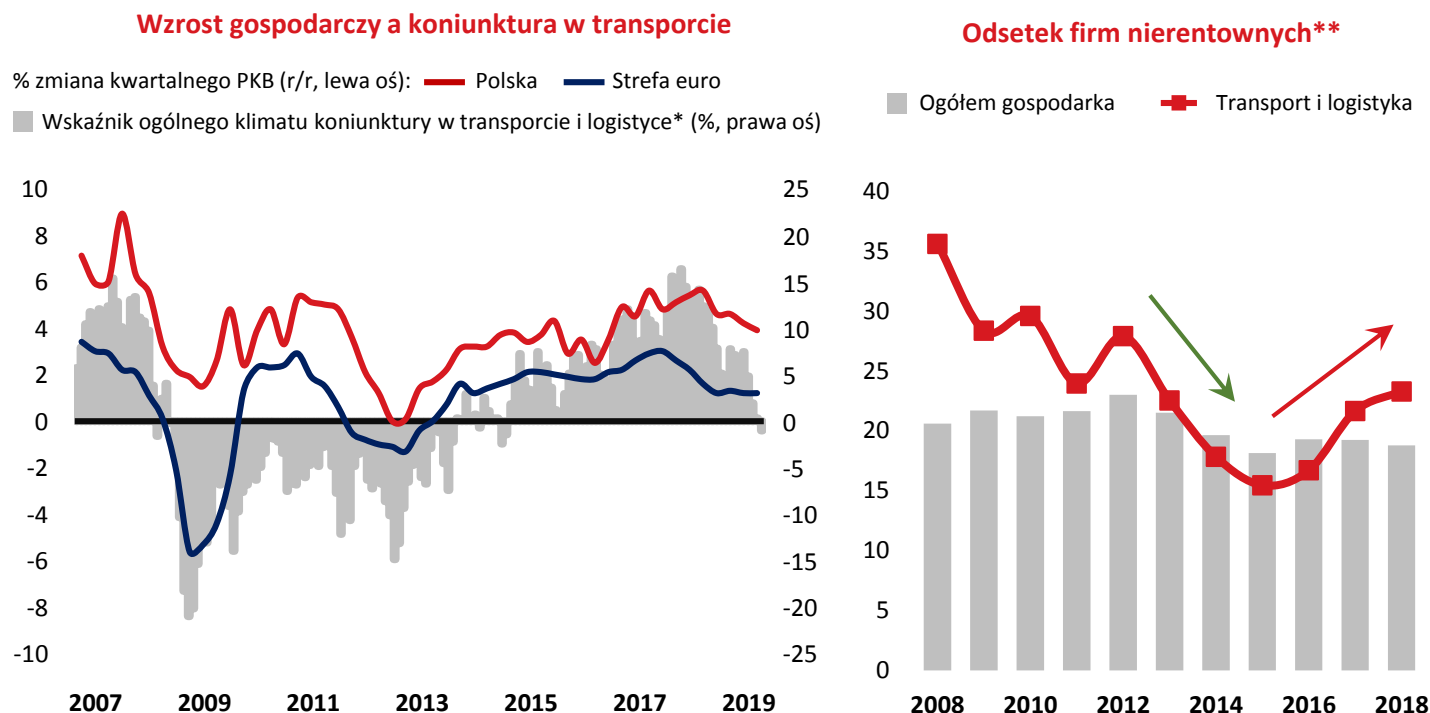


\* Saldo wskazań pozytywnych i negatywnych      \*\* wykazujących stratę brutto  
Źródło: GUS, Eurostat

rentowności i ponadprzeciętny – na tle ogółu polskich firm – wzrost odsetka przedsiębiorstw wykazujących ujemny wynik finansowy. W tym kontekście **oczekiwane ochłodzenie koniunktury gospodarczej obniża ocenę perspektyw branży w horyzoncie najbliższych 2-3 lat**.



**Rys. 11** Cykliczność branży transportowo-logistycznej



\* Saldo wskaźników pozytywnych i negatywnych \*\* wykazujących stratę brutto  
Źródło: GUS, Eurostat

**...co znajduje odzwierciedlenie także w nastrojach panujących wśród przedstawicieli branży**

Sama branża również wykazuje pesymizm odnośnie oceny swojej sytuacji w kontekście najbliższej przyszłości – i to już od pewnego czasu. Wskaźnik koniunktury w transporcie i magazynowaniu od 2. kwartału 2018 roku znajduje się w trendzie spadkowym, a w październiku 2019 roku przyjął wartość ujemną po raz pierwszy od 5 lat. O rosnących obawach przedsiębiorców świadczy również wskaźnik prognozowanej koniunktury, który spadł do poziomów najniższych od przełomu lat 2012 i 2013.

Chociaż zmiany w otoczeniu makroekonomicznym w najbliższych latach nie powinny doprowadzić do załamania polskiej branży transportowo-logistycznej, nie ulega raczej wątpliwości, że **wysoka dynamika przewozów notowana w ostatnich latach nie będzie możliwa do utrzymania.** Tym bardziej, że głównym motorem napędowym dla branży był w ostatnich latach międzynarodowy transport drogowy towarów. Segment ten znajdzie się nie tylko pod wpływem niekorzystnych

zmian makro, lecz także zacieśniających się przepisów ograniczających swobodę zagranicznych przewozów.

**Można jednak wskazać czynniki do pewnego stopnia rozjaśniające pesymistyczny obraz sytuacji**

Jak wspomniano wcześniej, w przypadku polskiej gospodarki oczekiwane jest jedynie stosunkowo nieznaczne spowolnienie dynamiki PKB. Oznacza to, że **można pozwolić sobie na umiarkowany optymizm w odniesieniu do popytu na przewozy krajowe.** Co więcej, w strefie euro nie przewiduje się recesji ani załamania handlu zagranicznego. Tym razem **sytuacja nie powinna zatem przypominać szczególnie ciężkiego dla polskiej branży transportowej okresu 2008-2009.**

Bieżące dane statystyczne – pomimo odczuwalnego już spowolnienia w strefie euro – wykazują wciąż przyzwoitą dynamikę w wielu segmentach branży transportowej. Przykładowo, w okresie styczeń – wrzesień 2019 roku masa towarów przewożonych transportem drogowym wzrosła o 5% r/r, podobnie jak przeładunki w portach morskich.

# 11%

Średnioroczny wzrost drogowych międzynarodowych przewozów towarów w latach 2004-2018 (vs 1% średnio w UE)

# #1

Pozycja w UE pod względem drogowych międzynarodowych przewozów towarów

# 10%

Średnioroczny wzrost liczby pasażerów przewożonych transportem lotniczym w latach 2009-2018 (vs 2% średnia UE)

# x2

Potencjał wzrostu lotniczych przewozów pasażerskich mierzony relacją nasycenia rynku względem średniej unijnej

# 4%

Średnioroczny wzrost masy towarów przeładowanych w portach morskich w latach 2004-2018 (vs <1% średnia UE)

# #1

Pozycja Gdańska wśród portów kontenerowych na Bałtyku w UE

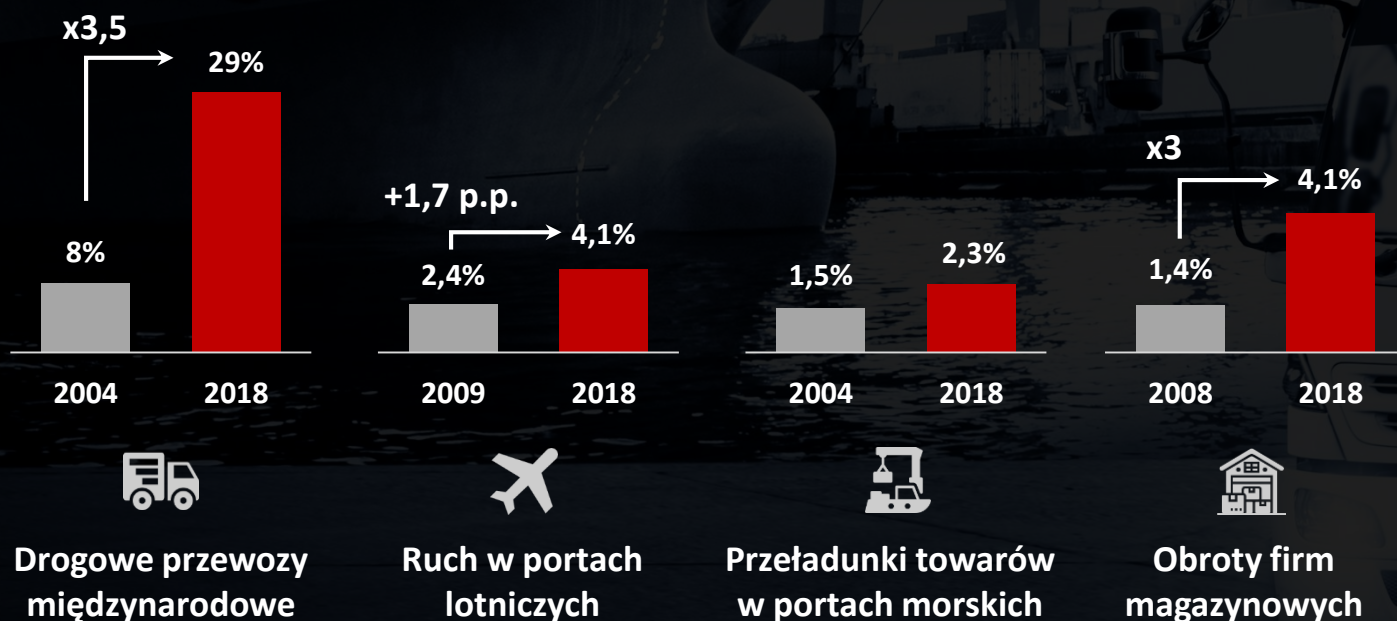
# 13%

Średnioroczny wzrost obrotów firm w działalności magazynowej w latach 2004-2017 (vs 4% średnia UE)

# #3

Pozycja Polski w UE pod względem wynajętej powierzchni magazynowej w 2017 roku

## Udział wybranych gałęzi polskiej branży transportowo-logistycznej w rynku unijnym



## **2 Czempioni i liderzy wzrostu**

**Wykorzystując przewagi kosztowe i duże zasoby pracy, Polska osiągnęła wiodącą pozycję w UE w transporcie drogowym towarów. Te same czynniki w połączeniu ze strategicznym położeniem geograficznym napędzają wzrost polskiego rynku magazynowego. Dynamicznie rozwijają się także pasażerskie przewozy lotnicze i działalność portów morskich, w szybkim tempie nadrabiając zaległości względem wysoko rozwiniętych państw Europy Zachodniej. Każda z tych gałęzi stoi jednak w obliczu wyzwań, a zachodzące w ich otoczeniu zmiany mogą znacząco wpłynąć na dotychczasowe reguły gry.**

## Drogowy transport towarów



	Szacunkowe przychody segmentu (mld PLN, 2018)	~140
	CAGR (2008-2018)	+7%
	Udział w przychodach branży transportowej (2018)	~50%
	Liczba firm (tys., 2017)	88*
	Udział Polski w unijnych przewozach(2018)	16%
	Miejsce Polski w UE (2018)	#2

Silne strony / szanse



- ✓ Stabilny wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe w kraju
- ✓ Dominująca pozycja w transporcie towarów przy wciąż silnie ograniczonej konkurencji innych segmentów
- ✓ Utrzymujące się przewagi kosztowe względem innych segmentów w przewozach krajowych

Słabe strony / zagrożenia



- ✗ Niedobory kierowców i wzrost płac
- ✗ Ryzyko osłabienia pozycji w przewozach międzynarodowych - rosnący protekcyjizm w UE („Pakiet mobilności”, Brexit)
- ✗ Kierunek polityki transportowej UE (promocja przewozów intermodalnych realizowanych przez inne segmenty branży transportowej)

\* Według danych Eurostatu, uwzględniających mikrofirmy i działalność jednoosobową.

## Polska unijną potęgą w obsłudze przewozów międzynarodowych

Pod względem pracy przewozowej wykonanej przez firmy towarowego transportu drogowego **Polska w 2018 roku zajęła 2. pozycję w całej UE**. Krajowi przewoźnicy odgrywają **wiodącą rolę przede wszystkim w transporcie międzynarodowym** – odpowiadają oni za **29% wszystkich transgranicznych przewozów towarów** wykonywanych przez pojazdy zarejestrowane w Unii. Druga w tej klasyfikacji Hiszpania ma jedynie 12% udział.

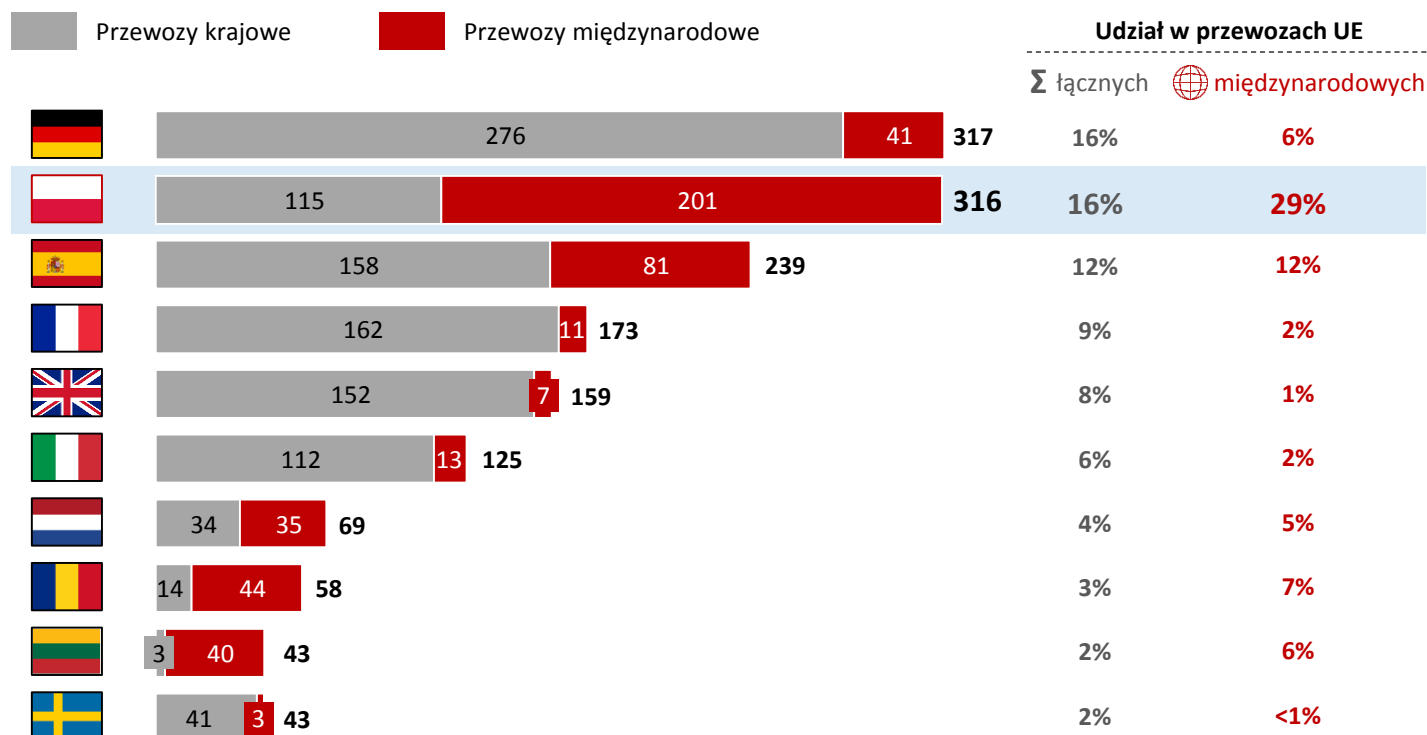
**Przewozy międzynarodowe były w ostatnich latach głównym motorem napędowym omawianej gałęzi.**

W latach 2004-2018 ich dynamika (11% średniorocznie) była ponad dwukrotnie wyższa w porównaniu z tempem wzrostu przewozów krajowych. W rezultacie, **odpowiadają one obecnie za blisko 2/3 całkowitej pracy przewozowej w polskim transporcie drogowym towarów**, podczas gdy w 2004 roku było to tylko 43%.

Szczególnie istotną kwestią jest struktura samych przewozów międzynarodowych wykonywanych przez polskie firmy. Ich wzrost był **w znacznej mierze stymulowany rozwojem zagranicznej wymiany handlowej naszego kraju** (w latach 2004-2018 wzrost przewozów eksportowo-importowych średnio o 9%). **Bardzo duże znaczenie miał jednak również rozwój przewozów świadczonych poza granicami Polski – tranzytowych (cross-trade) i kabotażowych<sup>3</sup>.** W omawianym okresie rosły one aż o 21% średniorocznie. W rezultacie ich udział w przewozach międzynarodowych wzrósł z 12% w 2004 roku do 38% w 2018 roku. Jeszcze bardziej obrazowy jest udział tych przewozów w całkowitej pracy przewozowej polskich firm transportowych – w 2018 roku wynosił on blisko 25%, podczas gdy w 2004 roku było to jedynie 5%.

**Tak duża rola przewozów wykonywanych poza Polską oraz fakt, że w ostatnich latach były one bardzo ważnym motorem rozwoju branży, są istotne w związku z niekorzystnymi zmianami w unijnych regulacjach dotyczących tego obszaru drogowego transportu towarowego** (szczegóły w dalszej części podrozdziału).

3) Tzn. przewozów pomiędzy dwoma lub więcej krajami trzecimi, w tym przez terytorium Polski, lecz nie kończących się ani nie zaczynających w naszym kraju (tranzyt) oraz przewozów wykonywanych w całości (od załadunku do wyładunku) na terytorium pojedynczego kraju trzeciego.

**Rys. 12 Przewozy drogowe towarów w Polsce na tle UE, 2018****Praca przewozowa przewoźników według rodzaju przewozów (mld tonokilometrów)**

Źródło: Eurostat, GUS, Analizy Pekao

**W przeszłości decydujące znaczenie dla rozwoju branży miała jej wysoka konkurencyjność kosztowa...**

O szybkim rozwoju przewozów międzynarodowych w drogowym transporcie towarów zadecydowała – poza rosnącym popytem związanym ze wzrostem handlu zagranicznego – głównie jego **konkurencyjność kosztowa**. Można tu mówić o 2 wymiarach:

- krajowej konkurencyjności międzygałęziowej; w Polsce **koszty organizacji transportu drogowego towarów bezpośrednio dla nadawcy/odbiorcy ładunków<sup>4</sup> są znacznie niższe w porównaniu z transportem kolejowym**. Jest to związane przede wszystkim z niższymi kosztami dostępu do infrastruktury. Do tego sama usługa jest bardziej elastyczna (przewóz „od drzwi do drzwi”);
- konkurencyjności międzynarodowej, zapewnianej przede wszystkim przez **znacząco niższe w porównaniu z Europą Zachodnią koszty pracy kierowców** – przeciętne jednostkowe koszty pracy w towarowym transporcie drogowym w 2016 roku wynosiły około 10 tys. EUR rocznie, wobec blisko trzykrotnie wyższej średniej unijnej.

Dzięki tym przewagom, **przewoźnicy drogowi mogli „przechwycić” większość nowego popytu generowanego przez rozwijającą się polską gospodarkę, a jednocześnie potrafili wejść na lokalne rynki w Europie Zachodniej, skąd zaczęli wypierać tamtejsze firmy transportowe.**

**...jednak dzisiaj stoi ona przed wyzwaniami takimi jak wzrost kosztów pracy, zmiany regulacji UE czy Brexit**

Drogowy transport towarowy w Polsce **stanął w ostatnim czasie przed szeregiem wyzwań** natury ekonomicznej, demograficznej i regulacyjnej. **Najpoważniejsze z nich dotyczą:**

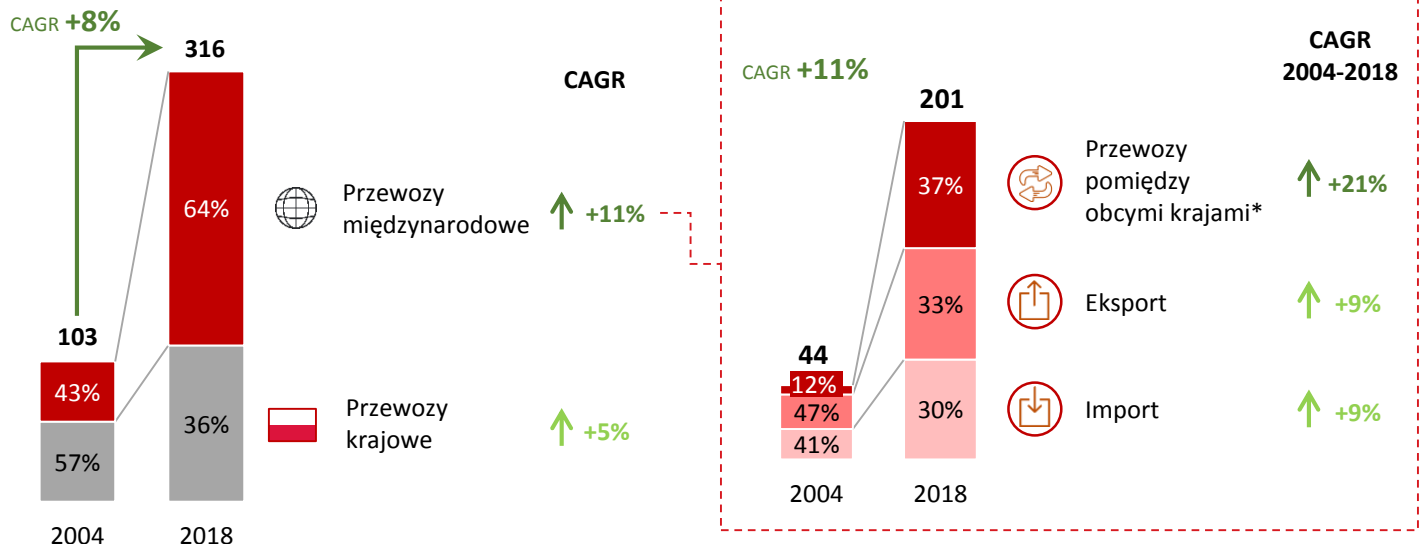
- 1. Kurczących się zasobów pracy,**
- 2. Oczekiwanych zmian regulacji unijnych,**
- 3. Wciąż nierozwiązanej kwestii Brexitu.**

**Problem rosnącego niedoboru zasobów pracy jest odczuwalny we wszystkich branżach polskiej gospodarki, jednak sektor transportowy należy do najbardziej wrażliwych. Deficyt wykwalifikowanych**

4) Tzn. z pominięciem kosztów utrzymania infrastruktury drogowej, kosztów środowiskowych, związanych z wypadkami drogowymi, jak również nie biorąc pod uwagę ogólnego stopnia zatłoczenia infrastruktury drogowej wpływającego na komfort innych użytkowników pojazdów samochodowych

**Rys. 13** Przewozy krajowe i międzynarodowe w polskim transporcie drogowym towarów

## Praca przewozowa przewoźników według rodzaju przewozów (mld tonokilometrów)



\* Tranzyt pomiędzy krajami trzecimi (w tym przez terytorium Polski) i kabotaż  
 Źródło: GUS, Analizy Pekaó

kierowców zawodowych szacuje się dzisiaj na ponad 100 tys., a według niektórych prognoz do połowy przyszłej dekady może on wzrosnąć do 200 tys. Trendy demograficzne i niska liczba młodych osób wchodzących obecnie do zawodu nie roszą dobrze jeśli chodzi o możliwość odwrócenia tej negatywnej tendencji. Niedobory kadr uzupełniane są dzięki zatrudnianiu kierowców zza granicy wschodniej, głównie z Ukrainy. Sytuacja przekłada się jednak na silną presję płacową. W latach 2014-2018 wynagrodzenia i wydatki z tytułu ubezpieczeń społecznych w branży rosły średnio o 16% rocznie, wobec 9% wzrostu w latach 2008-2014<sup>5</sup>. Co gorsza, znaczna część firm transportowych wskazuje niedobór kierowców jako najbardziej istotną barierę dla rozwoju działalności. Tymczasem to właśnie duże zasoby pracy i niskie jej koszty stanowiły główną międzynarodową przewagę konkurencyjną pozwalającą polskim przewoźnikom na osiągnięcie wiodącej pozycji w międzynarodowych przewozach UE.

Bardzo ważnym czynnikiem, prawdopodobnie zmieniającym reguły gry będą oczekiwane zmiany regulacji unijnych dotyczących swobody prowadzenia działalności, zasad delegowania kierowców do pracy za granicą i wynagradzania ich za tę pracę. Kluczowe

znaczenie dla przyszłości branży może mieć tzw. **Pakiet Mobilności**. Obecnie proponowane rozwiązania zmierzają w kierunku znacznie ograniczającym możliwość realizowania usług przewozowych poza granicami kraju – a pamiętać trzeba, że blisko 25% pracy polskich przewoźników przypada na tranzyt pomiędzy krajami trzecimi i kabotaż.

**Trudny do przewidzenia wpływ na działalność przewoźników drogowych ma również wciąż nierozwiązana kwestia Brexitu.** Termin opuszczenia Unii Europejskiej przez Wlk. Brytanię został ostatnio ponownie przesunięty na 31 stycznia 2020 roku. Droga do porozumienia i ustalenia warunków odłączenia wciąż wydaje się daleka. **Wielka Brytania odpowiada za 5% rocznej pracy przewozowej z tytułu obsługi eksportu i importu przez polskich przewoźników** (5-ty największy pod tym względem partner handlowy naszego kraju), a każdego dnia przyjmuje ona szacunkowo 1200 ciężarówek z Polski. **Utrata tego rynku w wyniku niekontrolowanego Brexitu czy choćby spadek efektywności transportu w związku z kontrolami celnymi również byłyby poważnym obciążeniem dla branży.**

5) Dane dla firm zatrudniających 10 i więcej pracowników

### W długim okresie narastać będą też wyzwania w postaci czynników środowiskowych i technologicznych

W dłuższym okresie branża znajdzie się pod coraz silniejszym wpływem unijnej polityki środowiskowej, oddziałującej dwoma głównymi kanałami, tzn. poprzez:

- **zaostrzające się normy emisyjności silników** pojazdów ciężarowych i rosnącą rygorystyczność ich przestrzegania – trendy te wymagały będą dostosowań poprzez modernizację taboru;
- postulowany przez Komisję Europejską **rozwój transportu intermodalnego**.

KE oczekuje, że udział innych niż transport drogowy gałęzi w długodystansowych przewozach towarów (powyżej 300 km) wzrośnie powyżej 30% w 2030 roku i ponad 50% w 2050 roku. Tymczasem obecnie w Polsce wynosi on niespełna 10%. Konieczność dostosowania się do oczekiwań KE może zmusić Polskę do stosowania **administracyjnych rozwiązań promujących przewozy intermodalne względem transportu drogowego**, co dla branży byłoby kolejnym obciążeniem godzącym w jej konkurencyjność i rentowność.

W długim horyzoncie silny wpływ na branżę może wywrzeć także **rewolucja technologiczna**. Reguły gry w branży w największym stopniu zmienić może **autonomizacja pojazdów**. Do połowy przyszłej dekady oczekuje się upowszechnienia rozwiązań częściowo autonomicznych (tzn. wsparcie kierowców przez komputery pokładowe), a w dalszej przyszłości rosnąć zacznie nasycenie pojazdami w pełni autonomicznymi. Pojawiają się jednak również głosy, że zróżnicowana w poszczególnych państwach europejskich (w tym tych spoza UE) infrastruktura drogowa nie pozwoli na masowe wykorzystywanie pojazdów całkowicie autonomicznych jeszcze przynajmniej przez 10-15 lat.

Na dzień dzisiejszy trudno jest jednoznacznie ocenić potencjalny wpływ pełnej autonomizacji pojazdów na polską branżę transportu drogowego towarów.

**Z jednej strony, wyeliminowałoby to problem niedoboru kadr, pozwalając przy tym obniżyć koszty pracy. Z drugiej, niższe w porównaniu z Europą Zachodnią koszty pracy stanowią główną przewagę konkurencyjną zapewniającą polskim firmom mocną pozycję w przewozach międzynarodowych.**

Umasowienie pojazdów autonomicznych w całej Europie pozbawiłoby polskich przewoźników tej przewagi. Inna sprawa, że regulacje unijne zmieniające warunki gry w przewozach międzynarodowych mogą zmienić pozycję Polski lub zniwelować jej przewagi kosztowe w tym obszarze w znacznie krótszym horyzoncie czasowym, niż autonomizacja pojazdów.

### Wzrost kosztów wydaje się nieuchronny, co wymusi dostosowania i konsolidację

**Najbliższe lata przyniosą także najprawdopodobniej utrzymującą się presję na wzrost płac.** Ponieważ marże w branży – zwłaszcza wśród mniejszych firm – już dzisiaj są niskie, może to skutkować **eliminacją z rynku grupy najmniej efektywnych podmiotów.**

Dla zniwelowania rosnących kosztów pracy pożądane byłyby **działania zmierzające do zwiększenia efektywności.** Powinny się one koncentrować m.in. na:

- **usprawnianiu organizacji** prowadzonej działalności w celu maksymalnego wykorzystania zasobów,
- **automatyzacji** procesów nie związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów,
- **wykorzystanie zaawansowanych systemów zarządzania transportem i telematyki** do optymalizacji ekonomiki przewozów (w szczególności – minimalizowania udziału „pustych” przejazdów).



# Otoczenie regulacyjne branży towarowego transportu drogowego

Zmiany regulacyjne:  implementowane  planowane na szczeblu unijnym\*

## 1 Lokalne przepisy chroniące rynki państw UE

- przepisy wdrażane oddzielnie przez poszczególne państwa UE, dotyczące m.in.
  - płac minimalnych dla kierowców (np. MiLoG w Niemczech, Loi Macron we Francji)
  - zakazu odbierania odpoczynku w kabinie pojazdu
  - obowiązków rejestracyjnych

Wpływ na branżę w Polsce

- × wzrost kosztów wynagrodzeń
- × uciążliwe obowiązki formalne
- × „szum informacyjny” – częste zmiany przepisów

## 2 Zasady prowadzenia działalności międzynarodowej

- silne związanie działalności z krajem-siedzibą:
  - załadunek / rozładunek na terytorium kraju-siedziby min. 1 raz na 4 tygodnie
  - kabotaż dozwolony przez 3 dni po 60. godzinnym przymusowym „schłodzeniu” w kraju-siedzibie

Wpływ na branżę w Polsce

- × bariera dla kabotażu i cross-trade\*\*
- × ograniczenie dla przewozów długodystansowych

## 4 Mechanizmy kontrolne

- inteligentne tachografy – skuteczniejsze monitorowanie aktywności kierowcy (czas i miejsce pracy)
- połączenie krajowych rejestrów elektronicznych
- powołanie Europejskiego Urzędu ds. Pracy

Wpływ na branżę w Polsce

- × wzrost uciążliwości formalnych
- × ryzyko kar za nieświadome nieprzestrzeganie nowych przepisów (nadmiar, niska przejrzystość, silne zróżnicowanie regulacji)

## 3 Czas pracy i wynagrodzenia

- przynajmniej 1 regularny odpoczynek na 4 tygodnie w miejscu zamieszkania kierowcy
- zakaz odbierania regularnego odpoczynku w kabinie
- kabotaż i cross-trade\*\* jako delegacja pracowników
- kierowcy zatrudnieni i wynagradzani według prawa kraju, w którym wykonują większość pracy

Wpływ na branżę w Polsce

- × dalsze bariery dla kabotażu i cross-trade\*\*
- × wzrost kosztów
- × utrudnienia formalne

## 5 Kwestie środowiskowe

- ograniczenie emisji gazów cieplarnianych przez pojazdy ciężarowe o 15% do 2025 r., 30% do 2030 r.
- ujednocnianie przepisów o homologacji pojazdów
- zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie
- ograniczenia lokalne (np. zakazy wjazdu ciężarówek)

Wpływ na branżę w Polsce

- × wzrost kosztów (wymiana floty na droższe pojazdy napędzane gazem lub elektryczne)

\* Uwzględniają m.in. przyjęte w kwietniu 2019 r. przez Parlament Europejski propozycje dla „Pakietu Mobilności” \*\* Tranzyt pomiędzy krajami trzecimi w stosunku do siedziby przewoźnika



Biorąc pod uwagę wysoką zmienność cen paliw i coraz bardziej restrykcyjną politykę klimatyczną UE (opłaty środowiskowe) koniecznością będą również **inwestycje w nowoczesny tabor o niskim zużyciu paliwa i niskiej emisji spalin** (a docelowo – wykorzystujący alternatywne źródła energii, tzn. gaz, a w dalszej przyszłości być może w pojazdy elektryczne). W Polsce, pomimo zachodzącej stopniowo modernizacji, w 2017 roku wciąż 41% zarejestrowanych ciągników siodłowych i aż 82% pojazdów ciężarowych o masie powyżej 1,5 tony miało więcej niż 11 lat.

### **W dłuższym horyzoncie kluczowa będzie zdolność branży do przystosowania się do nowych regulacji unijnych**

Regulacje dotyczące branży transportu drogowego, nad którymi pracuje obecnie Komisja Europejska (w szczególności Pakiet Mobilności) mogą mieć poważne reperkusje dla branży. **Najbardziej niepokojące są zapisy ograniczające swobodę prowadzenia działalności poza granicami kraju pochodzenia przewoźnika.** Stawiają one pod znakiem zapytania opłacalność przewozów kabotażowych i tranzytu pomiędzy krajami trzecimi, co z kolei może mieć negatywny wpływ także na część przewozów eksportowo-importowych. Oprócz tego, zmiany przepisów będą oddziaływały **w kierunku wzrostu kosztów pracy** (nowe zasady wynagradzania pracowników delegowanych) **a także uciążliwości i kosztów organizacyjnych** (wymogi formalne, dokumentacja i rejestrowanie działalności, inteligentne tachografy, wzmożone kontrole).

Wymienione czynniki mogą nie tylko ograniczyć możliwość dalszego rozwoju przewozów międzynarodowych realizowanych przez polskie firmy, lecz także zagrozić ich obecnej pozycji. Można wskazać **pewne rozwiązania częściowo neutralizujące zagrożenia związane z nowymi regulacjami**, m.in.:

- **zakładanie zagranicznych przedstawicielstw** w różnych krajach Europy Zachodniej w celu obejścia ograniczeń związanych z „przywiązaniem” działalności do kraju pochodzenia przewoźnika;
- **rozwijanie działalności magazynowo-logistycznej w Polsce**, tak aby większa część przewozów



zaczynała się lub kończyła na terytorium naszego kraju zyskując dzięki temu status przewozów eksportowo-importowych;

- ewolucję modeli biznesowych przez **odejście od prostego, niskomarżowego przewozu towarów w kierunku oferowania całych pakietów usług logistyczno-transportowych**. Osiągnięta dzięki temu poprawa marżowości mogłaby przynajmniej częściowo wypełnić lukę powstałą w wyniku spadku przychodów z przewozów międzynarodowych.

Trzeba mieć jednak świadomość, że **działania takie mogą podejmować przede wszystkim duże firmy** (w szczególności międzynarodowe koncerny logistyczne), dysponujące odpowiednimi zasobami, wiedzą czy odpowiednią bazą logistyczną. **W gorszej sytuacji znajdują się mniejsze przedsiębiorstwa**.

Dla większości z nich internacjonalizacja działalności będzie nieosiągalna. W połączeniu z presją kosztową generowaną przez niedobór kierowców, przyspieszy to najprawdopodobniej procesy konsolidacyjne (eliminowanie najłabszych podmiotów, przejęcia firm średnich przez większe podmioty).

**Reasumując, krótkoterminowe (2-3 lata) perspektywy branży można uznać za wciąż umiarkowanie pozytywne...**

Prace nad Pakietem Mobilności wciąż trwają. Dokładna data jego wejścia w życie nie jest w związku z tym znana, choć prawdopodobnie nowe regulacje zaczną przynajmniej częściowo oddziaływać na rynek już w II połowie 2020 roku. Mimo to **przyjmuje się, że w najbliższych 2-3 latach niekorzystne zmiany powinny być jeszcze stosunkowo słabo odczuwalne** dla polskich przewoźników. Jednocześnie makroekonomiczne zakładają jedynie umiarkowane ochłodzenie koniunktury gospodarczej. Tempo wzrostu PKB w latach 2019-2021 powinno wynosić średnio około 3,5% rocznie, a dynamiki eksportu i importu mogą utrzymywać się w przedziale 4-5%. Rozwój gospodarczy kraju powinien zatem nadal zapewniać **wzrost popytu na usługi transportowe**. Różne źródła przewidują **utrzymanie trendu wzrostowego drogowych przewozów towarowych, choć przy znacząco niższej dynamice w porównaniu z ostatnimi kilkoma latami** (o około 4,5-5,0% rocznie w ujęciu masy, 2,5-3,0%

w ujęciu pracy przewozowej). **Branża powinna zatem notować dalszy wzrost przychodów. Głównym wyzwaniem w krótkim okresie będą rosnące koszty pracy, które mogą wpływać negatywnie na rentowność**. Przewoźnicy powinni wdrażać rozwiązania pro-efektywnościowe, a jednocześnie wykorzystywać okres względnie korzystnej (przynajmniej od strony popytowej) koniunktury na dostosowanie działalności do oczekiwanych zmian w przepisach unijnych.

**...jednak w dłuższym okresie ciąży nad nimi znaczna niepewność**

Ocena perspektyw branży po pełnym wejściu w życie Pakietu Mobilności jest bardzo trudna. Sytuacja będzie zależeć w dużym stopniu od **zdolności polskich firm do adaptacji do nowych warunków poprzez internacjonalizację i zmianę modeli biznesowych**. Mimo to, **nawet w optymistycznych scenariuszach należy zakładać pogorszenie warunków realizacji przewozów zagranicznych**. Skutkować to będzie zwiększeniem koncentracji przewoźników na obsłudze rynku krajowego i wzrostem jego udziału w strukturze przewozów. To z kolei przełoży się na **zaostrenie wewnętrznej konkurencji i przyspieszy konsolidację branży**. Ofiarami tych procesów będą przede wszystkim **małe i średnie firmy**, podczas gdy **pozycja dużych graczy najprawdopodobniej ulegnie wzmocnieniu**.

**W pesymistycznym scenariuszu należy liczyć się z bardziej dotkliwymi konsekwencjami**. Kabotaż i tranzyt pomiędzy krajami trzecimi stanowią blisko ¼ całkowitej pracy przewozowej polskich firm. Co więcej, wpływają one na ekonomikę części przewozów eksportowo-importowych. **Stopniowe wypieranie polskich firm z tego segmentu rynku byłoby zatem silnym wstrząsem dla branży**. Należy jednak żywić nadzieję, że duże przedsiębiorstwa logistyczno-transportowe będą w stanie wdrożyć rozwiązania niwelujące bariery w przewozach międzynarodowych. Pomocna w tej kwestii może być m.in. wysoka atrakcyjność polskiego rynku magazynowego. Przyciąga ona dużych graczy z branży logistycznej i stopniowo przekształca nasz kraj w hub o coraz większym zasięgu oddziaływania.

## Pasażerski transport lotniczy



	<b>Przychody segmentu (mld PLN, 2018)</b>	<b>~9</b>
	<b>CAGR (2008-2018)</b>	<b>+6%</b>
	<b>Udział w przychodach branży transportowej (2018)</b>	<b>4%</b>
	<b>Liczba firm (2017)</b>	<b>15*</b>
	<b>Udział polskich przewoźników w unijnych przewozach (2018)</b>	<b>~1%</b>



### Silne strony / szanse

- ✓ Niskie na tle krajów wysoko rozwiniętych nasycenie rynku
- ✓ Rosnąca dostępność przewozów i zmiana nawyków społeczeństwa
- ✓ Wsparcie państwa dla koncepcji rozwoju silnego przewoźnika narodowego



### Słabe strony / zagrożenia

- ✗ Konkurencja zagranicznych linii
- ✗ Trend spadkowy marż w globalnym transporcie lotniczym
- ✗ Ograniczone możliwości inwestycyjne ze względu na stosunkowo niewielką skalę działalności przewoźników
- ✗ Bariera przepustowości lotnisk

\* Dane dla firm zatrudniających 10 i więcej pracowników

## Pasażerski ruch lotniczy w Polsce rozwija się w szybkim tempie za sprawą rosnącej dostępności przewozów i zmian o charakterze społeczno-ekonomicznym

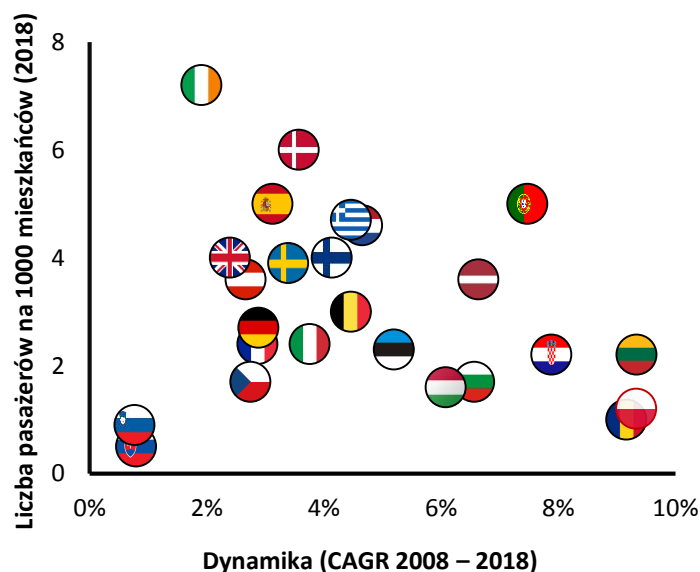
W 2018 roku transportem lotniczym w Polsce przewieziono (tzn. odprawiono z lub przyjęto na terytorium naszego kraju, włącznie z ruchem tranzytowym) **blisko 46 mln pasażerów**. **Od 2009 roku liczba ta wzrosła o 27 mln (średnio o 10% rocznie)**. Wzrost ten stymulowało przede wszystkim upowszechnienie się tanich linii lotniczych i wywierana przez nie presja na ceny biletów. Dodatkowym wsparciem były m.in. zmiana nawyków społeczeństwa, jego rosnąca zamożność i otwartość na podróże zagraniczne, zwiększająca się atrakcyjność naszego kraju dla obcokrajowców (turystyka przyjazdowa) oraz skutki biznesowej globalizacji (wzrost liczby zagranicznych podróży służbowych z i do Polski)

**Tempo wzrostu liczby pasażerów obsługiwanych w ruchu lotniczym w naszym kraju w omawianym okresie było 5-krotnie wyższe od średniej unijnej**. Bardzo szybki rozwój transportu lotniczego w Polsce jest pochodną niskiego nasycenia. W 2009 roku na

Rys. 14

### Pasażerskie przewozy lotnicze w państwach UE

#### Nasycenie i dynamika rynku pasażerskich przewozów lotniczych w państwach UE



Źródło: Eurostat, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Analizy Pekao

1 mieszkańca naszego kraju przypadało zaledwie 0,5 pasażera obsługanego w ruchu lotniczym – stanowiło to niespełna 1/3 średniej unijnej. Do 2018 roku proporcja ta wzrosła do 1,2 pasażera na 1 mieszkańca. W tym czasie średnia unijna wzrosła z 1,6 do 2,5 pasażera na mieszkańca, zatem potencjał do wzrostu jest w Polsce wciąż bardzo duży.

### Na wroście rynku korzystają wszyscy, jednak największymi beneficjentami są zagraniczne tanie linie lotnicze

Z łącznego przyrostu liczby pasażerów w latach 2009-2018 o 27 mln osób, aż 14 mln przypadło na zagraniczne tanie linie lotnicze. Obecnie obsługują one blisko 50% lotniczego ruchu pasażerskiego w Polsce, przy czym na 2 największych graczy – Ryanair i Wizz Air – przypada aż 46% (vs 35% w 2009 roku). Łącznie w lotach regularnych i czarterowych zagraniczni przewoźnicy obsługują niemal ¾ ruchu pasażerskiego do i z polskich portów lotniczych.

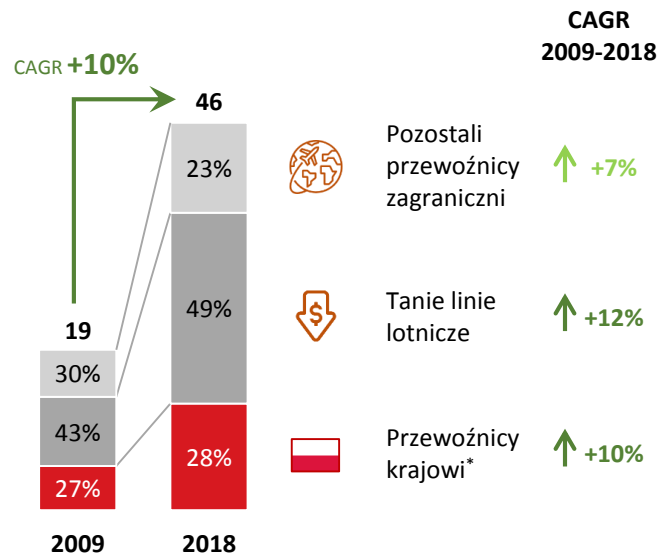
### W ostatnich latach przewoźnicy krajowi skutecznie walczyli o swoje miejsce na rynku

Pomimo silnej konkurencji ze strony tanich linii lotniczych, polski przewoźnik narodowy PLL LOT w ostatnich latach odbudowuje swoją pozycję rynkową. Po spadku jego udziału w przewozach regularnych do niespełna 21% w latach 2011-2015, w kolejnych 3 latach zwiększał się on stopniowo do 26%. W latach 2015 – 2018 liczba pasażerów LOT-u rosła dwukrotnie szybciej od liczby pasażerów wszystkich pozostałych linii lotniczych działających w Polsce. Był to efekt skutecznej redefinicji strategii (agresywna ekspansja na wszystkich dystansach, budowa pozycji regionalnego przewoźnika tranzytowego) i restrukturyzacji biznesu (m.in. optymalizacja kosztów, zakup samolotów długodystansowych Dreamliner, optymalizacja sieci połączeń).

Z powodzeniem o udziały rynkowe walczy również Enter Air. Specjalizująca się w czarterach linia zwiększyła liczbę obsługiwanych pasażerów z niespełna 200 tys. w pierwszym roku działalności (2010) do blisko 2 mln w 2018 roku. Zdobyła dzięki temu pozycję lidera

## Rys. 15 Pasażerskie przewozy lotnicze w Polsce

### Przewozy w Polsce według przewoźników 2009-2018 (w mln pasażerów)



\* W rozumieniu pochodzenia kapitału  
Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

krajowego rynku czarterowego, z udziałem blisko 25% w przewozach tego rodzaju.

### Perspektywy rozwojowe pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce oceniane są bardzo korzystnie, lecz przed rodzimymi przewoźnikami stoją również poważne wyzwania

Pasażerskie przewozy lotnicze rozwijają się w szybkim tempie na całym świecie. Prognozy dla rynku globalnego przewidują blisko dwukrotny wzrost ruchu do 2037 roku, przy czym stymulować go mają przede wszystkim kraje rozwijające się. **Polska ze względu na niskie nasycenie rynku lotniczego, należy do grupy krajów o wysokiej dynamice wzrostu.** Według prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **do 2035 roku liczba pasażerów obsługiwanych w Polsce w ciągu roku może ulec podwojeniu.**

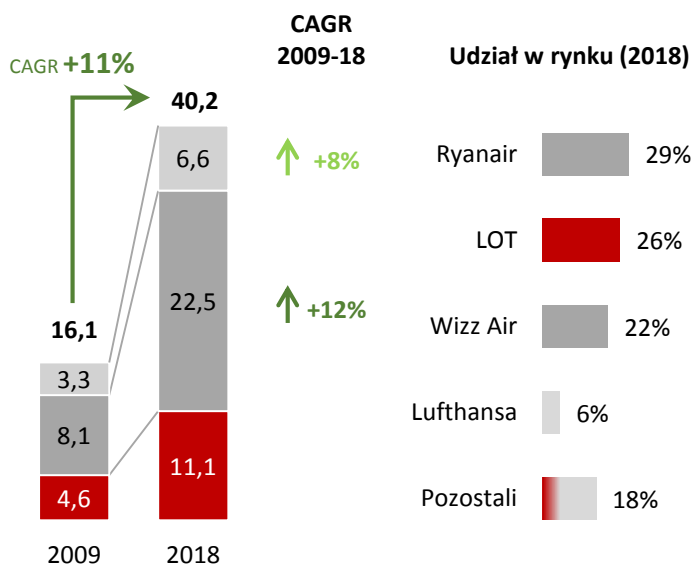
Pomimo korzystnych trendów popytowych, poważnym wyzwaniem dla przewoźników pozostaje **presja konkurencyjna, której towarzyszy wzrost kosztów działalności.** Rezultatem jest postępujący od kilku lat w skali globalnej spadek marży operacyjnej. To z kolei skutkuje znaczną liczbą upadłości linii lotniczych. W 2018 roku na świecie upadło, zakończyło działalność

Rys. 16

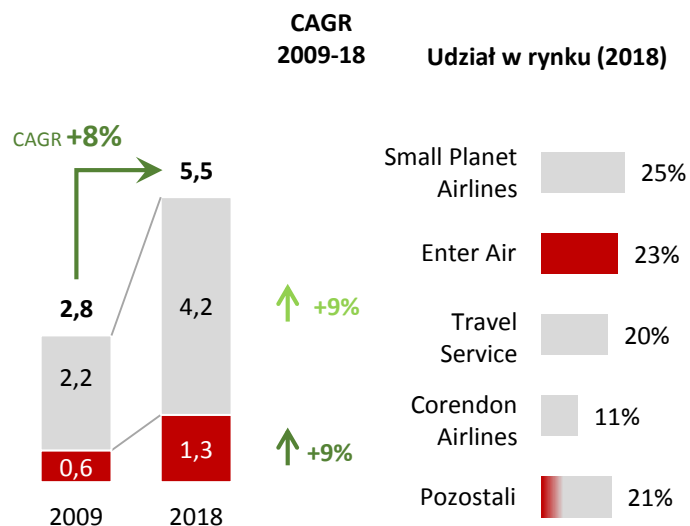
## Liderzy rynku pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce

■ Przewoźnicy krajowi\*   ■ Przewoźnicy niskokosztowi  
 ■ Pozostali przewoźnicy zagraniczni

### Przewozy regularne (w mln pasażerów)



### Przewozy czarterowe (w mln pasażerów)



\* W rozumieniu pochodzenia kapitału  
 Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

lub zostało sprzedanych 40 linii, a I półrocze 2019 roku przyniosło kolejne przypadki. Polski rynek został w ostatnim czasie bezpośrednio dotknięty upadkiem litewskiej grupy Small Planet Airlines. Przed upadkiem był to lider przewozów czarterowych w naszym kraju.

Źródeł presji ciężącej na przewoźnikach jest kilka. Są to m.in.:

- **czynniki kosztowe, oddziałujące głównie poprzez wzrost cen paliwa lotniczego** (na które przypada około 25% kosztów operacyjnych linii lotniczych) i **kosztów pracy**;
- **nadpodaż globalnych usług przewozowych**, skutkująca silną konkurencją cenową;
- **czynniki regulacyjne**, takie jak obowiązujące w UE przepisy dotyczące odszkodowań dla pasażerów za loty opóźnione lub odwołane;
- **przeinwestowanie**, wynikające ze zbyt ambitnych planów rozwojowych w stosunku do rzeczywistego potencjału.

### Presję najsilniej odczuwają mali i średni przewoźnicy

**Wśród wypadających z globalnego rynku podmiotów w ostatnim czasie dominowały podmioty małe i średnie.** Grupa ta jest obciążona obciążeniami strukturalnymi, spośród których najważniejsze obejmują:

- **ograniczoną bazę klientów na rynku macierzystym.** Utrudnia to konkutowanie na długich i średnich dystansach z dużymi przewoźnikami sieciowymi i tranzytowymi;
- **względnie wysokie koszty działania**, związane m.in. z koniecznością utrzymywania zróżnicowanej floty (do obsługi przewozów na różnych dystansach), utrudniającą optymalizację. Ogranicza to zdolność do konkutowania z tanimi liniami lotniczymi na krótkich i średnich dystansach;
- **zbyt małe możliwości inwestycyjne** w stosunku do potrzeb związanych z koniecznością podniesienia efektywności operacyjnej.

Przewoźnicy o średniej skali działalności obierają różne strategie pozwalające przetrwać w trudnym otoczeniu. Często przyjmują oni niskokosztowy model działalności upodabniający ich do tanich linii lotniczych, ograniczając działalność do specyficznych nisz (np. koncentracja sieci połączeń na określonych regionach geograficznych) czy szukają wsparcia w silnych aliansach.

### Choć LOT zalicza się do średniej wielkości przewoźników, jego perspektywy wspiera specyficzna pozycja w regionie i potencjał planowanego CPK

Do grupy średniej wielkości przewoźników zalicza się również LOT. W 2018 roku pod względem liczby obsługiwanych pasażerów (10,5 mln) zajmował on 19 miejsce w Europie. **Jednocześnie jest to jednak jedyny narodowy przewoźnik sieciowy z bazą w tym regionie Europy, prowadzący działalność na taką skalę.** Firma z powodzeniem rozwija sieć połączeń na wszystkich dystansach, m.in. tworząc zagraniczną bazę w Budapeszcie i zwiększając rolę tranzytu w swoich przewozach. Wyrazem jego skuteczności jest trzecia najwyższa dynamika liczby pasażerów wśród TOP 20 europejskich linii lotniczych w latach 2014-2018.

### Istotnym elementem strategii LOT-u jest także wykorzystanie potencjału, jaki może nieść ze sobą budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK).

Po przewidzianym na 2027 rok uruchomieniu, ma on mieć przepustowość 45 mln pasażerów rocznie, z możliwością rozbudowy do ponad 90 mln. CPK ma rozwiązać kwestię przepustowości warszawskiego lotniska na Okęciu, która jest już bliska pełnego wykorzystania, przy ograniczonych – ze względu na położenie w granicach miasta – możliwościach rozbudowy. Bazując na infrastrukturze CPK jako macierzystego lotniska i konsekwentnie rozszerzanej

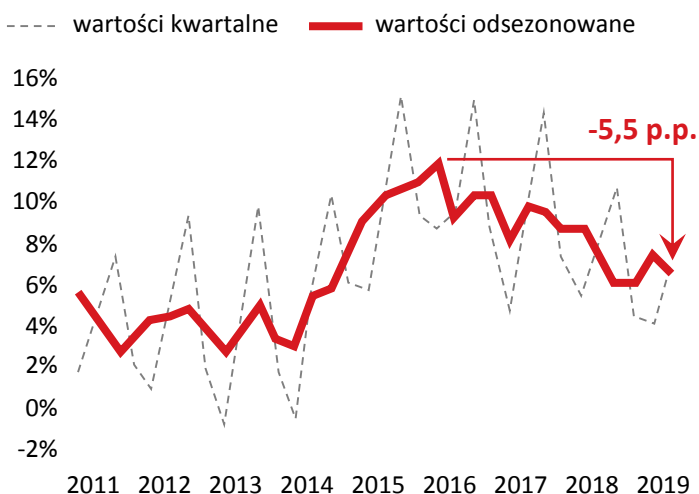
sieci połączeń, **LOT mógłby budować swoją pozycję regionalnego przewoźnika tranzytowego.** W kolejnych latach powinny utrzymywać się korzystne warunki popytowe dla takiego scenariusza. **Kluczem do sukcesu będzie jednak dyscyplina kosztowa i zdolność do utrzymania stabilnej marży operacyjnej.**

### Sprzyjające warunki popytowe panują także w segmencie czarterowym

**Rosnąca skłonność Polaków do podróżowania i duży potencjał krajowego rynku turystycznego tworzą korzystne warunki dla rozwoju przewozów czarterowych.** Choć rynek ten podlega podobnym czynnikom ryzyka jak regularnych przewozów, to jednak czynnikiem częściowo stabilizującym jest praktyka zawierania z dużym wyprzedzeniem umów z tour-operatorami. Z drugiej strony istotne zagrożenia wiążą się z możliwością upadku tour-operatorów, zwłaszcza w przypadku słabo zdywersyfikowanego portfela klientów. **Wśród potencjalnych źródeł problemów wskazać można ponadto zbyt ambitną politykę rozwojową** - w dłuższym okresie często nie do udźwignięcia dla stosunkowo małych podmiotów świadczących tego rodzaju usługi (świeżym przykładem jest bankructwo Small Planet Airlines). Z tego względu, duże znaczenie ma **dyscyplina finansowa i właściwa strategia działania, oparta na wzroście organicznym.**

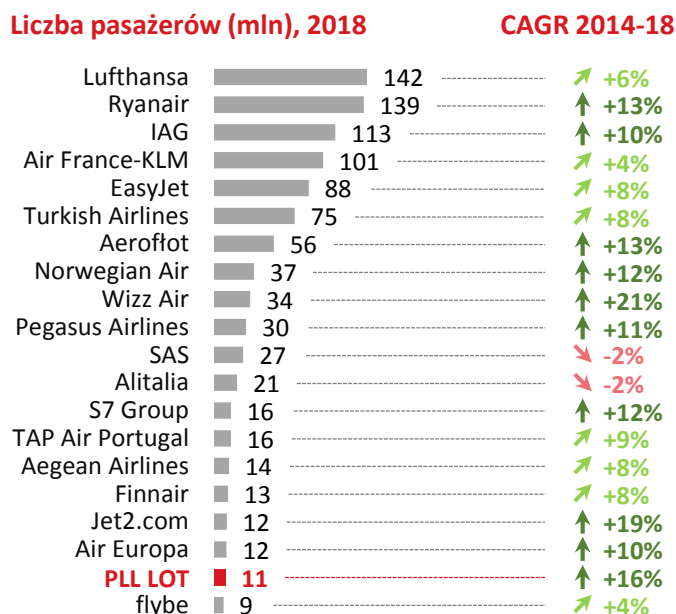
**Rys. 17** Marże w globalnej branży lotniczej

### Przeciętna marża operacyjna branży lotniczej na świecie (zysk jako % przychodów operacyjnych)



Źródło: IATA, Analizy Pekao

**Rys. 18** Największe linie lotnicze w Europie



Źródło: CAPA, dane linii, Analizy Pekao

## Magazynowanie i logistyka\*



	<b>Przychody segmentu (mld PLN, 2017)</b>	<b>~54</b>
	<b>CAGR (2008-2017)</b>	<b>+7%</b>
	<b>Udział w przychodach branży transportowej (2017)</b>	<b>21%</b>
	<b>Liczba firm (tys., 2017)</b>	<b>12,5</b>
	<b>Udział w obrotach segmentu w UE (2017)</b>	<b>~3%</b>
	<b>Miejsce Polski w UE (2018)</b>	<b>#10</b>



### Silne strony / szanse

- ✓ Oczekiwany stabilny wzrost przewozów towarowych na i przez terytorium Polski
- ✓ Wysoka międzynarodowa konkurencyjność kosztowa
- ✓ Szybki rozwój e-commerce



### Słabe strony / zagrożenia

- ✗ Ograniczone zasoby pracy i wzrost ich kosztów
- ✗ Zagrożenia dla dalszego rozwoju drogowego transportu towarowego, związane z kierunkiem zmian regulacyjnych w UE

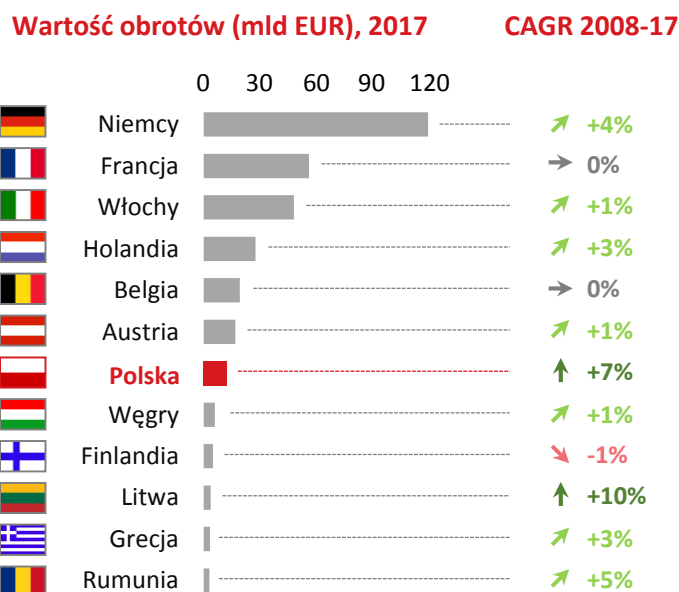
## Wzrost gospodarczy i rozwój transportu napędzają wspierające go usługi logistyczne

W latach 2008-2017 obroty firm specjalizujących się w magazynowaniu towarów, spedycji i innych usługach wspierających transport wzrosły blisko dwukrotnie. Na tle innych państw Polska odnotowała pod tym względem trzecią najwyższą dynamikę (7% średniorocznie), za Cyprem i Litwą.

Istotną cechą charakterystyczną omawianego segmentu jest postępujące **zacieranie się granic pomiędzy firmami spedycyjnymi, logistycznymi i transportowymi**. Znaczna część spedytorów posiada własne rozbudowane piony transportu, obejmujące wszystkie jego gałęzie (lądowy, morski, lotniczy), a do tego własną bazę magazynową. Z kolei firmy przewozowe coraz częściej obudowują niskomarkowe usługi przewozowe wspierającymi usługami organizującymi i zarządzającymi całym procesem transportowym. Z ekonomicznego punktu widzenia, obie grupy podmiotów stają się coraz trudniejsze do odróżnienia, a stosowane względem nich formalne podziały mają coraz bardziej teoretyczny wymiar. **Czynniki stymulujące rozwój tych podmiotów stają się coraz bardziej jednolite**, a większość z nich opisano już przy okazji drogowego transportu towarowego.

Rys. 19

## Magazynowanie i obsługa transportu lądowego w wybranych państwach UE



Źródło: Eurostat, Analizy Pekao

\* Magazynowanie i usługi wspierające transport lądowy

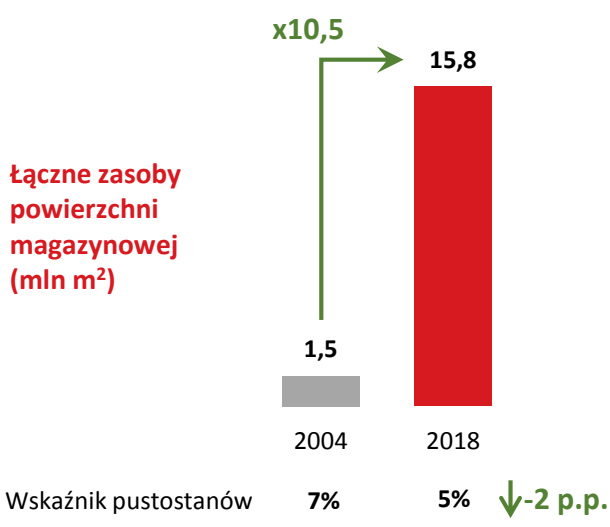
**Silny wzrost widoczny jest również w działalności magazynowej.** Od momentu przystąpienia Polski do UE zasoby powierzchni magazynowej w naszym kraju **wzrosły ponad 10,5. krotnie.** W 2018 roku wskaźnik pustostanów osiągnął najniższy od tamtego czasu poziom 5% (wobec około 7% w 2004 roku i około 16% w okresie dekoniunktury z lat 2009-2010). Podaż nowej powierzchni magazynowej w latach 2017 i 2018 kształtowała się na rekordowych poziomach 2-2,5 mln m<sup>2</sup> rocznie. Dane te świadczą o **bardzo dobrej koniunkturze, panującej obecnie w tym segmencie.**

Pomimo silnej regionalizacji (85% powierzchni magazynowej przypada na województwa mazowieckie, śląskie, wielkopolskie, łódzkie i dolnośląskie) w ostatnich latach działalność magazynowa rozwija się dynamicznie także w okolicach portów morskich, jak również w województwach wschodnich.

**W najbliższym czasie wyzwaniem dla segmentu będą kurczące się zasoby pracy i negatywne zmiany w otoczeniu transportu drogowego**

W działalności usługowej wspierającej transport w naszym kraju zatrudnionych jest ponad 130 tys. pracowników, a ich liczba w ostatnich 5 latach rosła średnio o 3% rocznie. **Sytuacja na polskim rynku pracy**

**Rys. 20** Powierzchnia magazynowa w Polsce



**skutkuje coraz większymi trudnościami ze znalezieniem pracowników, a trendy demograficzne mogą je jeszcze zaostrzyć w nadchodzących latach.**

Związana z tym presja na płace generuje wzrost kosztów pracy w branży (+5% w 2018 roku), a przy tym ogranicza możliwości organicznego rozwoju (niedobory wykwalifikowanych pracowników). Może to przekładać się na **trendy konsolidacyjne i stymulować inwestycje w automatyzację i optymalizację procesów.**

**W przypadku spedytorów odczuwalne mogą być te same negatywne czynniki dotyczące drogowych przewozów międzynarodowych** (zasady wynagradzania kierowców, bariery dla kabotażu, potencjalne skutki Brexitu), które zostały omówione w rozdziale poświęconym transportowi drogowemu. Mogą one wpływać niekorzystnie na ekonomikę spedytorów i wymuszać dostosowania ich modeli biznesowych, dotychczas opartych w przeważającej mierze na wykorzystaniu transportu drogowego.

**W dłuższym horyzoncie warunki gry w coraz większym stopniu zmieniać będzie postęp technologiczny**

**Przyszłością branży logistycznej będą zaawansowane rozwiązania cyfrowe,** w tym sztuczna inteligencja, Big Data i zdalna komunikacja pomiędzy urządzeniami (Internet of Things). Wymagają tego rosnące wolumeny przewozów, złożoność procesów i wymogów regulacyjnych, czy zmieniające się oczekiwania klientów (w szczególności rozwój e-commerce). **Firmy niezdolne do wdrożenia nowych technologii będą traciły udziały rynkowe. Na silniejszej pozycji znajdują się duże przedsiębiorstwa,** którym zasoby pozwolą na odpowiednie dostosowania. Z drugiej strony, elastyczne firmy małe i średnie mogą wdrażać innowacyjne rozwiązania specjalistyczne, szyte na miarę dla niszowych grup usług lub klientów.

Istotnym „game changerem” dla branży będą **zapewne giganci technologiczni wchodzący na rynek usług logistycznych** (np. Amazon, Uber). Dysponują oni rozwiązaniami, które mogą dostosować do działalności logistycznej. Do tego sama ich skala i synergie z pozostałymi liniami biznesowymi zapewnią bardzo mocną pozycję konkurencyjną względem tradycyjnych operatorów.



### Perspektywy rozwojowe na najbliższe lata są jednak korzystne, a szczególnie dobre warunki powinny panować w obsłudze transportu intermodalnego

Pomimo wyzwań obejmujących wybrane aspekty działalności wspierającej transport w naszym kraju, **jej perspektywy są korzystne**. Decydowały będą o tym przede wszystkim:

- dalszy **wzrost zapotrzebowania na transport** związany z rozwojem gospodarczym Polski;
- wzmocnienie roli naszego kraju jako **regionalnego hubu tranzytowego**;
- **rozwój e-commerce** i zmiany, jakie wprowadza on w łańcuchach logistycznych (na e-commerce przypada już 25% zasobu powierzchni magazynowej w Polsce).

Sprzyjającym czynnikiem jest również **konkurencyjność kosztowa Polski**, zapewniana nie tylko przez relatywnie niski poziom wynagrodzeń, lecz także najniższy w Europie Środkowo-Wschodniej poziom czynszów za powierzchnie typu „big box”).

Szczególnie **atrakcyjnym obszarem rozwojowym powinny być usługi wspierające transport intermodalny**. Obecnie barierą dla jego rozwoju są znaczące niedostatki infrastruktury, m.in.:

- **niska liczba i gęstość punktów przeładunkowych** (1 na 10 tys. km<sup>2</sup> wobec ponad 4 w Niemczech);
- **koncentracja istniejących punktów przeładunkowych w wybranych regionach** (ponad połowa zlokalizowana w okolicach Katowic, Poznania i Warszawy);
- **niedostatki infrastruktury umożliwiającej załadunek na pociągi naczep do ciągników siodłowych i całych samochodów ciężarowych**.

Kierunek polityki transportowej UE wymusi na Polsce rozwój transportu intermodalnego, w tym poprzez rozbudowę infrastruktury. To z kolei przekładać się powinno na **preferencyjne warunki prowadzenia tego rodzaju działalności**. W szczególności, wsparcia rozwoju można oczekiwać wzdłuż tras unijnych korytarzy TEN-T przechodzących przez terytorium Polski.

## Wiedza i kompetencje Banku Pekao pomogą branży transportowo-logistycznej sprostać czekającym ją wyzwaniom



Sylwester Stępień,  
Dyrektor Departamentu  
Klientów Korporacyjnych

Transport i logistyka to jedna z kluczowych gałęzi polskiej gospodarki. Od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, branża ta rozwija się bardzo dynamicznie, w niektórych obszarach zdobywając wiodącą pozycję w całej UE. Dzisiaj staje ona jednak przed szeregiem wyzwań natury ekonomicznej, regulacyjnej czy społecznej. Utrzymanie wysokiej dynamiki wymagać będzie transformacji, obejmującej m.in. zmiany modeli biznesowych, inwestycje w rozbudowę infrastruktury, zakup nowoczesnych

technologii, internacjonalizację działalności czy konsolidację.

W Banku Pekao SA posiadamy odpowiednią wiedzę, doświadczenie, kompetencje i bogatą paletę produktów, z pomocą których możemy efektywnie wesprzeć proces transformacji, a także dalszego rozwoju sektora transportu i logistyki. Zapewniamy dostosowane do specyfiki i skali działania Klienta indywidualne rozwiązania w zakresie finansowania bieżącego oraz inwestycyjnego, w tym obsługi działalności międzynarodowej, a także produktów treasury. Jesteśmy najlepszymi na rynku ekspertami z dziedziny doradztwa inwestycyjnego, które wspieramy kompleksową ofertą specjalistycznego finansowania transakcji M&A, a także Export Finance. Jestem głęboko przekonany, że łącząc kompetencje i doświadczenie, jakie posiadamy w Banku Pekao SA, z działaniami podejmowanymi przez Firmy z tego sektora, pomożemy w ich dalszym dynamicznym rozwoju i wzmocnieniu pozycji na mapie Europy.

## Porty lotnicze i usługi wspierające transport lotniczy



	Przychody segmentu* (mld PLN, 2018)	4,6
	CAGR (2009-2018)	+10%
	Udział w przychodach branży transportowej (2018)	2%
	Liczba firm* (2018)	31
	Udział Polski w liczbie pasażerów na lotniskach UE	~4%
	Miejsce Polski w UE (2018)	#9

### Silne strony / szanse

- ✓ Dynamiczny rozwój transportu lotniczego, rosnące zapotrzebowanie na rozwój lotnisk i obsługi przewozów
- ✓ Silne wsparcie sektora publicznego
- ✓ Ambitny krajowy przewoźnik narodowy – synergie płynące ze wspólnych celów rozwojowych

### Słabe strony / zagrożenia

- ✗ Silne uzależnienie niektórych portów regionalnych od tanich linii lotniczych
- ✗ Nierentowny model biznesowy części mniejszych lotnisk
- ✗ Ryzyko kanibalizacji części rynku przez Centralny Port Komunikacyjny (zagrożenie długookresowe)

\* Dane dla firm zatrudniających 10 i więcej pracowników

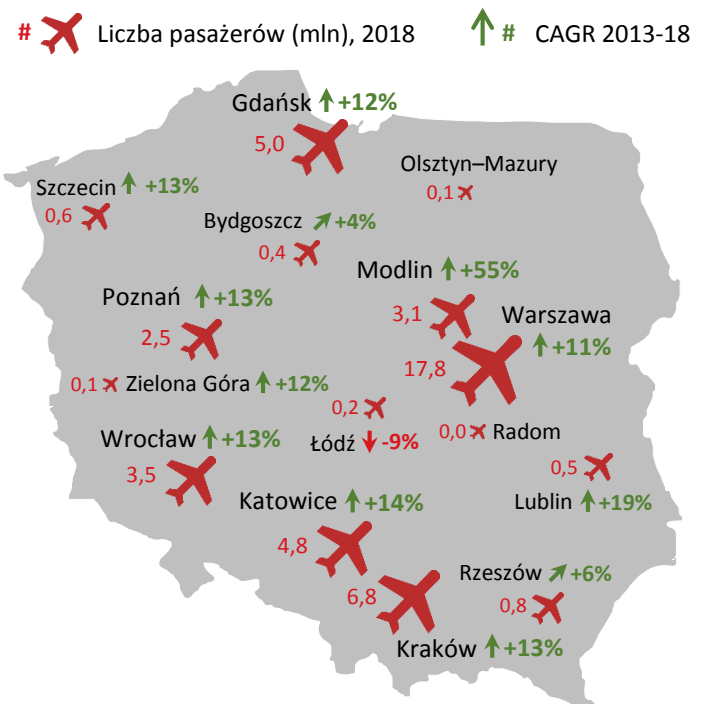
**Wzrost pasażerskich przewozów lotniczych przekłada się na ruch w polskich portach lotniczych, wspierając rozwój samych lotnisk, jak również usług związanych z obsługą transportu lotniczego**

**W 2018 roku w Polsce działało 15 międzynarodowych portów lotniczych.** W obecnej dekadzie w naszym kraju przybyły 4 nowe: Modlin, Lublin, Radom i Olsztyn-Mazury. Największy polski port lotniczy – im. F. Chopina w Warszawie – obsłużył w 2018 roku blisko 18 mln pasażerów, a od 2011 roku liczba ta wzrosła blisko dwukrotnie. Dwucyfrową średnioroczną dynamikę wzrostu notowano także w pozostałych największych polskich miastach. Duży sukces pod tym względem odniosło uruchomione w 2012 roku lotnisko w Modlinie, które dzięki przejściu obsługi lotów linii Ryanair od Okęcia, w szybkim tempie uplasowało się na 6-tej pozycji w kraju, wyprzedzając m.in. tak duże i dynamiczne miasto jak Poznań.

**Prognozy zakładają dalszy szybki wzrost ruchu lotniczego, nie zawsze przekłada się on jednak na sukces finansowy portów**

Jak już wspomniano przy okazji rynku linii lotniczych, prognozy odnośnie wzrostu ruchu pasażerskiego w Polsce są optymistyczne. Do 2035 roku liczba osób

**Rys. 21 Ruch pasażerski na polskich lotniskach**



Źródło: Urząd Transportu Lotniczego, Analizy Pekao

obsługiwanych na polskich lotniskach może się **podwoić**. Dla samego lotniska w Warszawie prognozuje się wzrost z niespełna 18 mln pasażerów w 2018 roku do przynajmniej 26 mln w roku 2028 (prognoza minimalna).

Pomimo szybkiego tempa wzrostu liczby obsługiwanych pasażerów, **wiele polskich portów lotniczych ma wciąż problemy z osiągnięciem rentowności**. Poza warszawskim lotniskiem Chopina, zysk regularnie notują jedynie porty w największych miastach – Krakowie, Katowicach, Wrocławiu i Gdańsku. Sytuacja ta jest pochodną dwóch czynników:

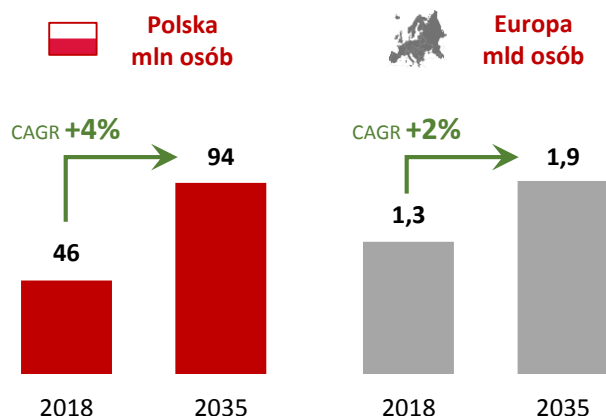
- **koncentracji bazy popytowej w kilku największych ośrodkach miejskich**, poza którymi trudno jest przyciągnąć dużą liczbę pasażerów. Dodatkowo, znaczny stopień gęstości lotnisk przekłada się na rywalizację o tych samych pasażerów;
- **modelu biznesowego mniejszych lotnisk regionalnych, opartego na współpracy z tanimi liniami lotniczymi**. Są one przyciągane promocyjnymi (poniżej progów opłacalności) stawkami opłat lotniskowych. Generowany przez nie ruch najczęściej jest jednak zbyt mały (a do tego zwykle silnie sezonowy), aby port mógł osiągnąć rentowność dzięki przychodom innym niż opłaty lotniskowe.

### Problemy z rentownością lotnisk regionalnych nie występują jedynie w Polsce

Niezdolność polskich małych lotnisk regionalnych do osiągnięcia rentowności operacyjnej wpisuje się w ogólnoeuropejskie trendy. **Blisko połowa portów lotniczych w Europie notuje regularne straty**, a problemy te w większości dotyczą mniejszych portów, obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie. Są one najczęściej własnością sektora publicznego (firm państwowych lub samorządów) i wymagają wsparcia ze środków publicznych.

Kwestia rentowności małych portów lotniczych jest w ostatnim czasie przedmiotem ożywionej dyskusji na szczeblu unijnym. Organizacje pro-środowiskowe proponują m.in., aby na terenie UE wprowadzono **zakaz wspierania ze środków publicznych portów lotniczych niezdolnych do osiągnięcia trwałego zysku**.

Rys. 22 Prognozy ruchu lotniczego



Źródło: IATA, Analizy Pekao

Zrzeszenia przedstawicieli branży lotniczej kontrargumentują, że **znaczna część małych portów regionalnych jest z założenia nierentowna – celem ich istnienia nie jest generowanie zysków, lecz zapewnienie komunikacji i wsparcie rozwoju regionów, które obsługują**. Z tego względu utrzymanie możliwości wsparcia publicznego (niezaburzającego zasad zdrowej konkurencji) jest według przedstawicieli branży nieodzowne. Jednocześnie, ruch lotniczy generowany przez małe lotniska regionalne jest stosunkowo niewielki. Korzyści płynące dla ochrony środowiska z wyeliminowania tych lotnisk byłyby zatem praktycznie niezauważalne na tle działalności całej branży lotniczej.

**Ewentualne zaostrzenie przepisów dotyczących wsparcia ze środków publicznych mogłoby być poważnym ciosem dla portów regionalnych w naszym kraju**. Ich zdolność do osiągnięcia zysku z działalności operacyjnej jest problematyczna i raczej nie ulegnie znaczącej poprawie nawet pomimo wysokiej dynamiki całego polskiego rynku lotniczego. Wydaje się jednak, że działania prowadzące do eliminacji portów regionalnych klóciłyby się z ogólnymi unijnymi wytycznymi dotyczącymi zasad wsparcia publicznego dla sektora lotniczego. Przewidują one, że wsparcie to powinno stymulować rozwój połączeń między regionami UE i wzrost mobilności jej obywateli, minimalizując jednocześnie negatywny wpływ na swobodę konkurencji. Małe lotniska regionalne zazwyczaj nie stanowią konkurencji dla dużych międzynarodowych hubów, łatwo spełniając unijne

wymogi w tym zakresie. **Jak na razie ryzyko zaostrezenia przepisów dotyczących finansowania deficytowych lotnisk regionalnych ze środków publicznych należy zatem traktować jako niewielkie.**

Osobną kwestią jest **obciążenie budżetu państwa i samorządów z tytułu wspierania deficytowych lotnisk.** Może być ono dotkliwie zwłaszcza **w okresie spowolnienia wzrostu gospodarczego i związanej z nim presji na dochody finansów publicznych,** jakie czekają Polskę w najbliższych kilku latach. Czynniki te mogą **ograniczać zdolność lotnisk regionalnych do**

**realizowania inwestycji zwiększających ich przepustowość lub poprawiających efektywność operacyjną.**

**Rosną też wyzwania związane z przepustowością, a ich rozwiązaniem ma być budowa CPK**

**Przepustowość warszawskiego lotniska Chopina, szacowana na maksymalnie 20 mln pasażerów rocznie, jest już niemal wykorzystana.** Położenie w obrębie miasta ogranicza możliwości inwestycji w rozbudowę infrastruktury. Tymczasem prognozy przewidują, że do 2028 roku zapotrzebowanie na jego usługi wyniesie co najmniej 26 mln osób rocznie. Rodzi to ryzyko utraty potencjału, przy jednoczesnym obniżeniu komfortu pasażerów korzystających z przepełnionego lotniska.

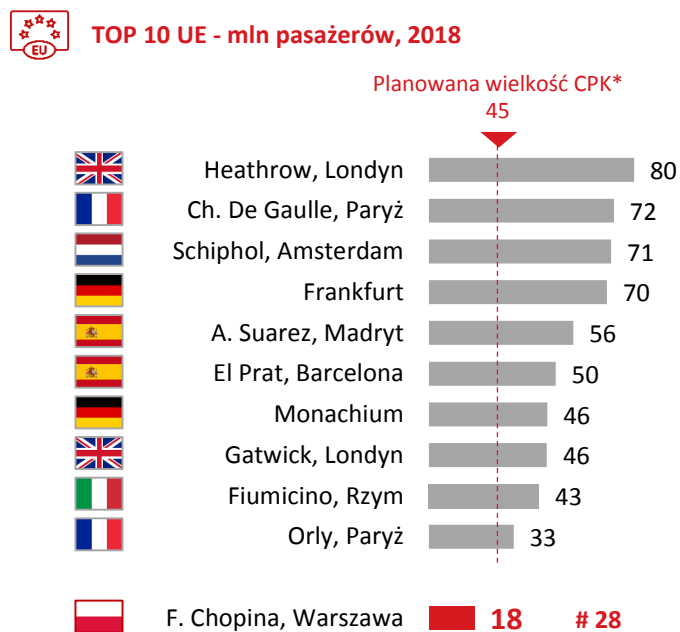
Rozwiązaniem problemu przepustowości warszawskiego lotniska ma być Centralny Port Komunikacyjny w Baranowie, którego oddanie do użytku jest planowane na 2027 rok. Po ukończeniu I etapu inwestycji mógłby on obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie, z opcją zwiększenia przepustowości nawet do 90 mln.

**Koncepcja budowy CPK jest atrakcyjna także z innego względu. Port ten aspiruje do roli lotniska tranzytowego dla regionu Europy Środkowej,** w oparciu o współpracę z LOT-em. Uzyskanie statusu portu tranzytowego mogłoby pozwolić CPK na przejęcie części ruchu od podobnego typu lotnisk w Europie Zachodniej. Podniosłoby to Polskę na nowy poziom na mapie europejskiego ruchu lotniczego.

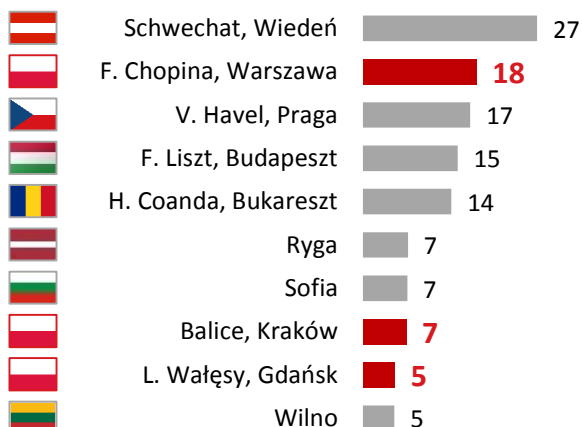
Realizacja koncepcji CPK niesie jednak **szereg wyzwań, których przezwyciężenie będzie wymagać starannego planowania i konsekwencji w realizacji.** Należą do nich zwłaszcza:

- **duża skala przedsięwzięcia** i konieczność koordynacji szeregu inwestycji towarzyszących
- **zapewnienie w okresie rozruchowym bazy** o odpowiedniej skali (przynajmniej dwukrotne zwiększenie ruchu obsługiwanego przez LOT)
- wypracowanie koncepcji funkcjonowania CPK w sposób **nie konkurujący z portami regionalnymi**
- **zapewnienie lotnisku w Warszawie wzrostu przepustowości** w okresie do powstania CPK.

**Rys. 23** Największe porty lotnicze w UE



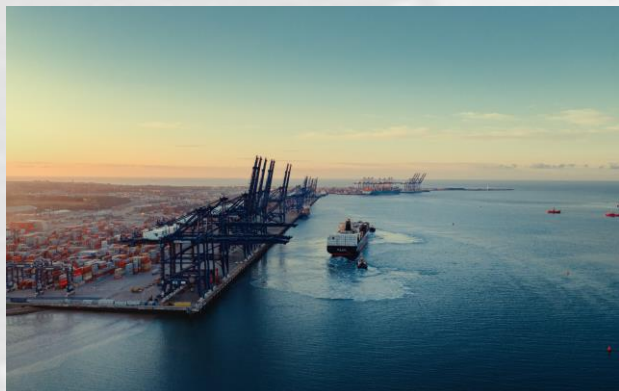
**CEE** TOP 10 Europa Środkowo-Wschodnia



\* Przy pełnym wykorzystaniu przepustowości planowanej na koniec I etapu budowy (najwcześniej w 2027 r.)

Źródło: Eurostat, Analizy Pekao

## Porty morskie



	<b>Przychody segmentu* (mln PLN, 2017)</b>	<b>~650</b>
	<b>CAGR (2008-2017)</b>	<b>+6%</b>
	<b>Liczba podmiotów* (2017)</b>	<b>14</b>
	<b>Udział Polski w przeładunkach w portach UE (2017)</b>	<b>~2%</b>
	<b>Miejsce Polski w UE (2017)</b>	<b>#12</b>



### Silne strony / szanse

- ✓ Istotne miejsce głównych polskich portów morskich na mapie europejskich korytarzy transportowych TEN-T
- ✓ Rozwój przewozów kontenerowych na świecie
- ✓ Inwestycje w infrastrukturę dowozową
- ✓ Inwestycje infrastrukturalne w portach



### Słabe strony / zagrożenia

- ✗ Konkurencja zagraniczna
- ✗ Ryzyko nasilenia konkurencji pomiędzy portami krajowymi

\* Dane dla zarządów polskich portów morskich. Formalnie prowadzą one działalność związaną z wynajmem nieruchomości i nie są częścią branży transportowej. Przytoczone wartości służą ilustracji dynamiki rozwoju portów morskich w naszym kraju.

## Przeładunki towarów w polskich portach morskich rosną bardzo dynamicznie, a Gdańsk umacnia swoją pozycję w bałtyckiej czołówce

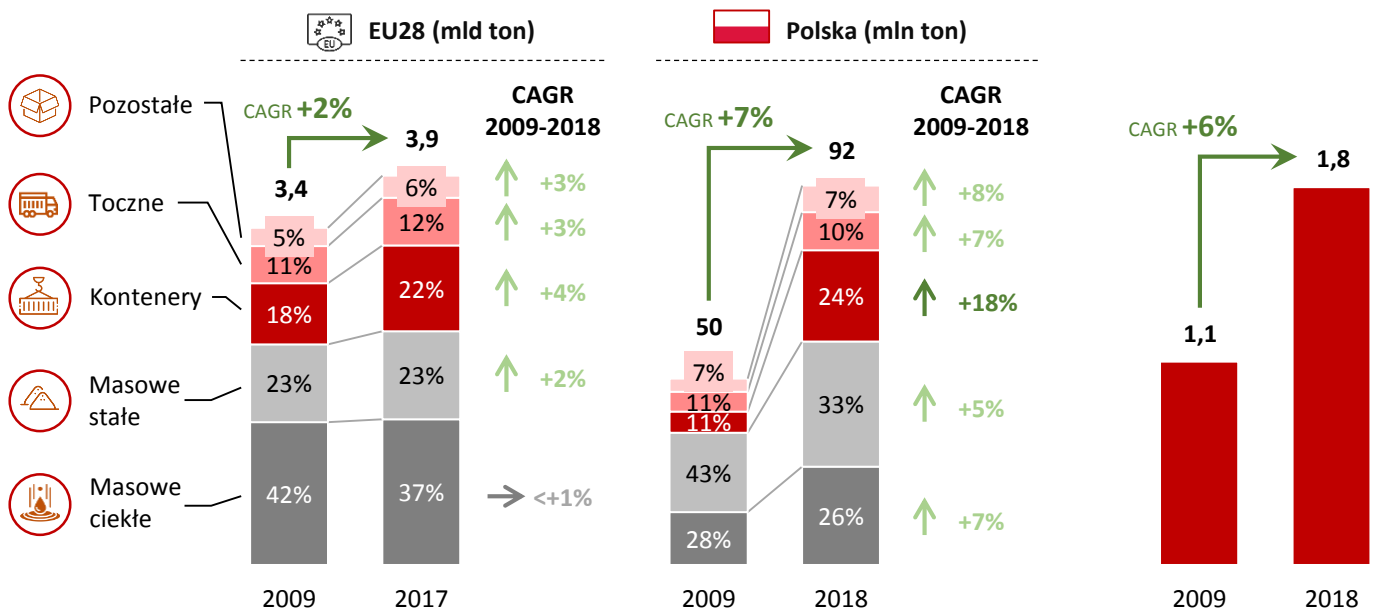
W 2018 roku w polskich portach morskich przeładowano ponad 90 mln ton towarów. **Licząc od 2009 roku wzrost wyniósł 7% średniorocznie.** Największy (blisko 50% udziału w łącznych przeładunkach) i najbardziej dynamiczny (wzrost średnio o 11% rocznie) jest port w Gdańsku.

**Na mapie Europy Polska nie jest potęgą pod względem obrotów portów morskich.** W ujęciu nominalnej masy ładunków zajmuje dopiero 12 pozycję wśród nadmorskich państw UE, a w przeliczeniu na 1 mieszkańca – ostatnią. Jest to jednak w dużej mierze uwarunkowane peryferyjnym położeniem – **unijne morskie obroty towarowe koncentrują się na wybrzeżach Morza Północnego, Atlantyku i Morza Śródziemnego.** Liderami w przeładunkach są Holandia, Hiszpania, Wlk. Brytania, Włochy, Francja, Niemcy i Belgia (łącznie 73% udziału w portowych przeładunkach towarowych wszystkich państw Unii). **Polska odznacza się natomiast najwyższą na tle UE dynamiką wzrostu,** która średnio dla całej Unii wyniosła w omawianym okresie niespełna 2%.

Wyrazem rozwoju polskich portów morskich – poza wysoką dynamiką przeładunków – jest **rosnąca pozycja Gdańska na Bałtyku.** W 2018 roku był on czwartym największym pod względem masy ładunków portem tego akwenu, ustępując jedynie rosyjskim portom Ust Ługa, St. Petersburg i Primorsk. Tymczasem jeszcze pod koniec ubiegłej dekady największy z polskich portów morskich plasował się dopiero pod koniec pierwszej dziesiątki tego zestawienia.

## Motorem napędowym wzrostu są przeładunki kontenerów

Wysoka dynamika przeładunków w polskich portach **napędzana jest przede wszystkim przez ładunki kontenerowe.** W latach 2009-2018 ich masa rosła blisko 3-krotnie szybciej, niż wszystkich pozostałych towarów. Stanowią one już blisko 1/4 całkowitej masy ładunków obsługiwanych w portach naszego kraju. Jednocześnie, **udział polskich portów w obsłudze ruchu kontenerowego na Bałtyku wzrósł w omawianym okresie z około 10 do blisko 25%.**

**Rys. 24 Trendy w transporcie morskim****Obroty towarowe w portach morskich w UE i w Polsce wg grup ładunków\* (2009-18)****Globalny morski transport kontenerowy\*\* (mld ton)**

\* Masa towarów załadowanych i rozładowanych \*\* Masa kontenerów załadowanych  
Źródło: GUS, Eurostat, UNCTAD, Analizy Pekao

W 2018 roku Gdańsk był pod względem przeładunków największym bałtyckim portem kontenerowym Unii Europejskiej i znalazł się w piętnastce największych portów kontenerowych całej UE.

**Polskie porty budują pozycję konkurencyjną w oparciu o duży lokalny rynek, korzystną lokalizację, atrakcyjne ceny usług i inwestycje infrastrukturalne**

**O atrakcyjności polskich portów morskich decyduje szereg czynników.** Najważniejsze z nich obejmują:

- **duży rynek wewnętrzny i rozbudowaną bazę eksportową** - daje to przewagę nad pozbawionymi takiego wsparcia portami z krajów bałtyckich;
- **centralne położenie Polski** w Europie Środkowo-Wschodniej, **na szlaku europejskich korytarzy TEN-T**, ze swobodnym dostępem do rynku unijnego. Daje to przewagę nad portami rosyjskimi w walce o pozycję regionalnych hubów przeładunkowych;
- **wysoką konkurencyjność cenową**;
- **inwestycje infrastrukturalne realizowane w portach.** Obejmują one przede wszystkim projekty umożliwiające/usprawniające przeładunki

kontenerowe (lecz także np. terminal LNG w Świnoujściu). Kulminacją procesu inwestycyjnego będzie budowa Portu Centralnego w Gdańsku (szacowany koszt 12 mld PLN, oddanie pierwszych terminali do użytku planowane na 2029 rok) i zewnętrznego portu w Gdyni;

- **inwestycje infrastrukturalne w transporcie lądowym** (drogowym i kolejowym). Udrażniają one dowóz i wywóz towarów do i z portów morskich.

**Ruch kontenerowy na Bałtyku rośnie w szybkim tempie i ma przed sobą korzystne perspektywy...**

**Wzrost morskich przewozów kontenerowych jest trendem globalnym** – w latach 2009-2018 była to kategoria ładunków notująca najwyższe na świecie tempo wzrostu. W samych tylko portach Unii Europejskiej masa przeładowywanych kontenerów rosła latach 2009-2018 blisko 4-krotnie szybciej od masy wszystkich pozostałych ładunków. Na Bałtyku trend ten jest jeszcze silniejszy. **Budowa terminala kontenerowego w Gdańsku (DCT) zwiększyła zainteresowanie tym – jeszcze w poprzedniej dekadzie peryferyjnym – akwenem.**

Pomimo zawirowań związanych z narastaniem protekcjonizmu w światowym handlu oraz regulacji środowiskowych zwiększających koszty transportu morskiego, **prognozy dla ruchu kontenerowego na Bałtyku są optymistyczne**. Rozwój gospodarczy w regionie powinien napędzać eksport, a wzrost zamożności lokalnych społeczeństw przełożyć się na wzrost importu towarów konsumpcyjnych.

**Ukończenie inwestycji w ramach korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk udroźni z kolei ruch tranzytowy w tym regionie**, kierując jeszcze większą część ruchu do polskich portów morskich. **W ciągu najbliższych 5 lat powinno utrzymywać się wysokie tempo przeładunku kontenerów w tych portach**.

W przypadku pozostałych ładunków, ze względu na wysoki udział surowców (w szczególności węgla kamiennego i brunatnego – razem 12% masy), wolumeny mogą być uzależnione od zmienności cen na światowych rynkach. Oczekuje się jednak, że **łączna masa wszystkich przeładunków w polskich portach morskich będzie rosła o 3,5-4,5% średniorocznie**.

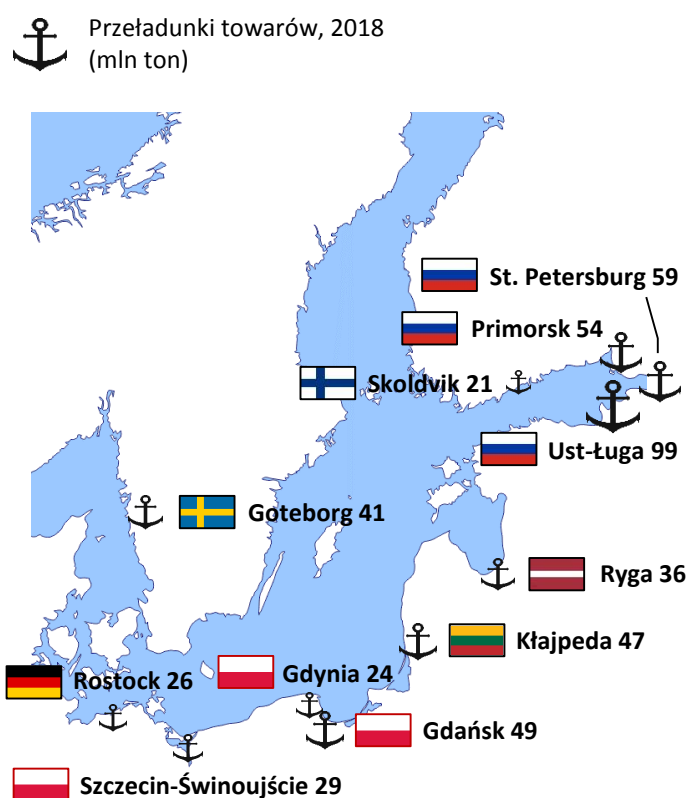
**...wyzwaniem mogą być jednak niedostatki infrastruktury pozaportowej i konkurencja**

**„Wąskim gardłem” blokującym dalszy rozwój polskich portów morskich może okazać się obsługująca je infrastruktura drogowa i torowa**. Już obecnie jest ona uważana za mało wydolną, zwłaszcza w zakresie przewozów kolejowych. Biorąc pod uwagę planowany wzrost mocy przeładunkowych wszystkich głównych polskich portów, **kluczowego znaczenia nabiera szybka i efektywna realizacja programów modernizacji prowadzących do nich linii kolejowych**.

Drugą kwestią stanowiącą **potencjalną barierę wzrostu polskich portów morskich może okazać się konkurencja**. Jednym jej źródłem są ambicje innych państw położonych nad Bałtykiem. Drugim – inwestycje w przepustowość ruchu kontenerowego podejmowane jednocześnie przez wszystkie polskie porty morskie. W dalszej przyszłości ewentualne spowolnienie wzrostu ruchu kontenerowego na Bałtyku może skutkować zaostrzeniem konkurencji pomiędzy nimi.

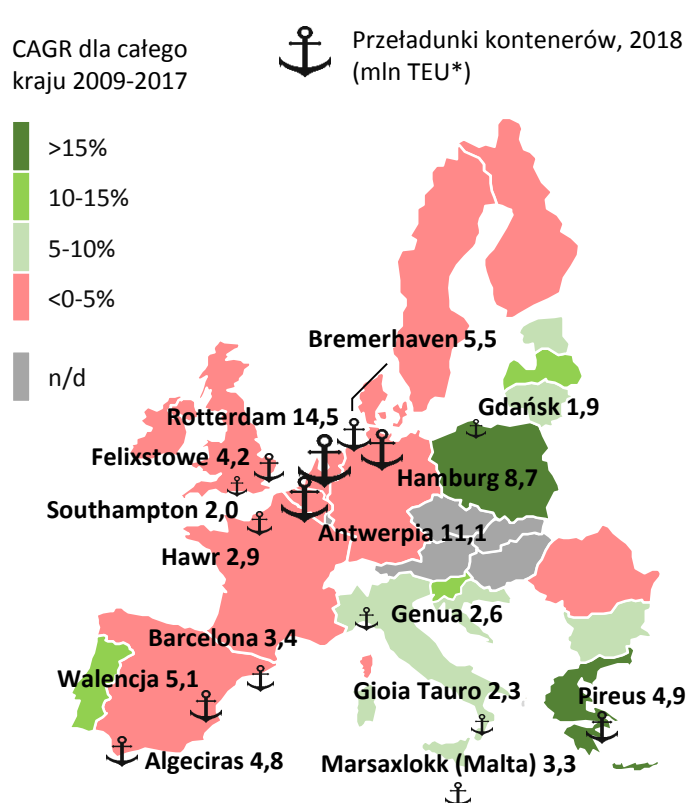
Rys. 25

TOP 10 bałtyckich towarowych portów morskich, 2018



Rys. 26

TOP 15 kontenerowych portów morskich w UE, 2018



\* Ekwiwalent kontenerów 20-stopowych (standardowa jednostka)  
Źródło: GUS, Eurostat, Analizy Pekao



## Potencjał



## Niewykorzystane szanse

# #3

Miejsce w UE pod względem długości linii kolejowych

# #2

Miejsce w UE pod względem pracy w kolejowych przewozach towarowych

# 5%

Średnioroczny wzrost liczby pasażerów przewożonych koleją w latach 2015-2018

# #5

Miejsce w UE pod względem długości żeglownych dróg wodnych

# #13

Miejsce w UE pod względem ruchu pociągów w przeliczeniu na 1 km linii kolejowych

# 10%

Udział przewozów kontenerowych vs >50% w Hiszpanii i Włoszech, >40% w Holandii i Niemczech

# #19

Miejsce w UE pod względem liczby pasażerów na 1 mieszkańca w 2018 roku

# #12

Miejsce w UE pod względem pracy w rzeczonym transporcie towarowym

### Transport kolejowy

pasażerski

x4  
8 → 35



Pasażerowie na 1 mieszkańca

(Tys. pociągokilometrów)

towarowy

x2  
3,7 → 7,0



Ruch na 1 km linii kolejowych

(Tys. pociągokilometrów)

### Towarowy transport rzeczny

-68%  
370 → 119

2004

2018



Praca przewozowa na terytorium kraju

(Mln tonokilometrów)


0,1% → 6,0%



Udział w łącznych przewozach\*\*\*

\* dotyczy przewozów towarów na terytorium Polski / Unii Europejskiej  
Źródło: GUS, Eurostat, Analizy Pekao





# **3** Branże o niewykorzystanym potencjale

**Polska jest jednym z największych kolejowych przewoźników towarowych w Unii Europejskiej, w ostatnich kilku latach notując przy tym solidne wzrosty. Stopień wykorzystania transportu kolejowego zdecydowanie odstaje jednak od czołówki państw UE. Słabo wykorzystywany jest również transport rzeczny, pomimo sprzyjających uwarunkowań geograficznych. Lepsze wykorzystanie potencjału obu tych segmentów byłoby pożądane ze względu na kierunek unijnej polityki transportowej i potrzebę odciążenia coraz silniej obciążonej infrastruktury drogowej.**

## Transport kolejowy



Przychody segmentu\*  
(mld PLN, 2018)

~14



CAGR (2008-2018)

-3%



Udział w przychodach  
branży transportowej (2018)

5%



Liczba podmiotów\* (2018)

48



Pozycja Polski w UE –  
przewozy pasażerskie (2018)

#6



Pozycja Polski w UE –  
przewozy towarowe (2018)

#2



Silne strony / szanse

- ✓ Inwestycje infrastrukturalne i poprawa konkurencyjności
- ✓ Wytyczne UE odnośnie wzrostu wykorzystania innych niż drogowy gałęzi transportu towarowego
- ✓ Rosnące lądowe przewozy towarowe pomiędzy UE i Chinami



Słabe strony / zagrożenia

- ✗ Zapóźnienie inwestycyjne (infrastruktura, tabor)
- ✗ Wciąż słabe warunki lokalne dla rozwoju transportu intermodalnego
- ✗ Strukturalne przewagi kosztowe transportu drogowego

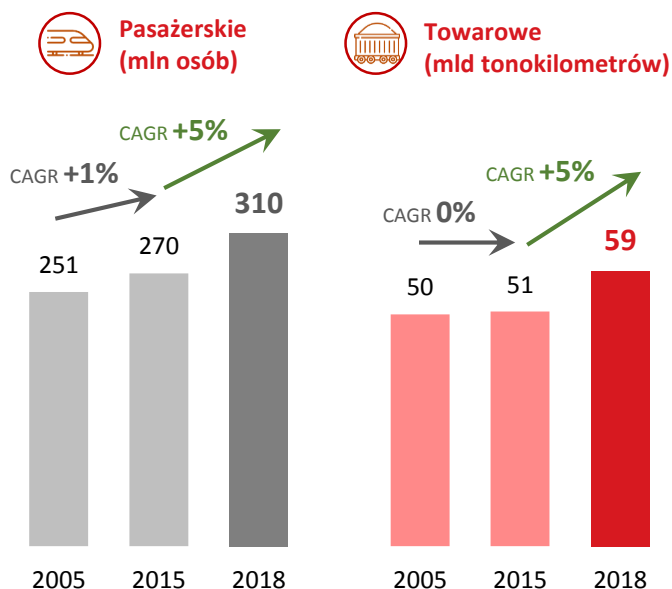
\* Dane dla firm zatrudniających powyżej 9 pracowników

**Pomimo rozbudowanej infrastruktury i licznego taboru kolejowego, stopień ich wykorzystania w Polsce jest na tle UE stosunkowo niski**

Polska ma trzecią pod względem długości linii sieć kolejową spośród państw Unii Europejskiej, ustępując jedynie Niemcom i Francji, a gęstość tej sieci jest większa, niż we Włoszech, Francji czy Hiszpanii. Wyższa w porównaniu z wymienionymi państwami jest także liczba użytkowanych w Polsce lokomotyw i wagonów. Tymczasem stopień wykorzystania transportu kolejowego jest na tle innych państw Wspólnoty rozczarowująco niski. W Niemczech w ciągu roku przewozi się koleją blisko 10-krotnie więcej pasażerów, w Wlk. Brytanii blisko 6-krotnie, we Francji ponad 4-krotnie. Statystyczny Polak podróżuje pociągiem 8 razy w roku i jest to jeden z najsłabszych wyników w UE. Dla porównania, statystyczny Niemiec czyni to 34 razy w roku, Austriak 33 razy, Brytyjczyk 27 razy.

Lepiej w porównaniu z przewozami pasażerskimi nasz kraj wypada w kolejowym transporcie towarów, gdzie zajmuje 2-gie miejsce w Unii (za Niemcami) pod względem masy i pracy przewozowej. Jednak również w tym przypadku stopień wykorzystania potencjału mierzony natężeniem ruchu jest stosunkowo niski. W Polsce na 1 km sieci przypada 10 pociągokilometrów dziennie pracy wykonywanej przez pociągi towarowe, a wynik ten jest zbliżony do unijnej średniej. Liderujące

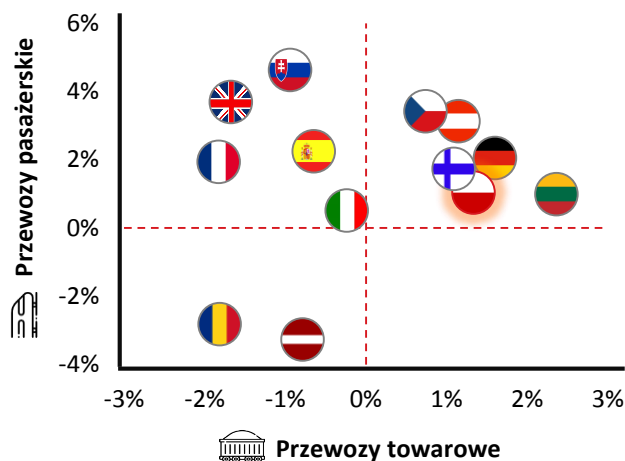
Rys. 27 Przewozy kolejowe w Polsce



Źródło: GUS, Analizy Pekao

**Rys. 28** Przewozy kolejowe w Polsce na tle UE

**Dynamika pracy przewozowej w wybranych państwach UE, (CAGR 2005-2018)**



Źródło: GUS, Eurostat, Analizy Pekao

w tej klasyfikacji Austria i Niemcy mogą pochwalić się wskaźnikami odpowiednio 24 i 19.

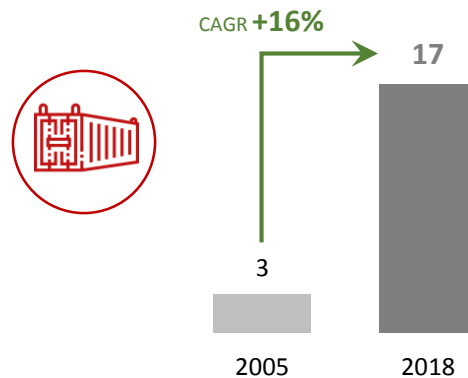
Warto też zauważyć, że w odróżnieniu od transportu drogowego czy lotniczego, **dynamika przewozów kolejowych w Polsce w ostatnich kilkunastu latach była niska** (w transporcie pasażerskim niższa, niż w wielu państwach Europy Zachodniej). **Dopiero lata 2015-2018 przyniosły jej zauważalne przyspieszenie.**

**Nie w pełni wykorzystywany jest również potencjał w kolejowych przewozach kontenerów i w transporcie intermodalnym**

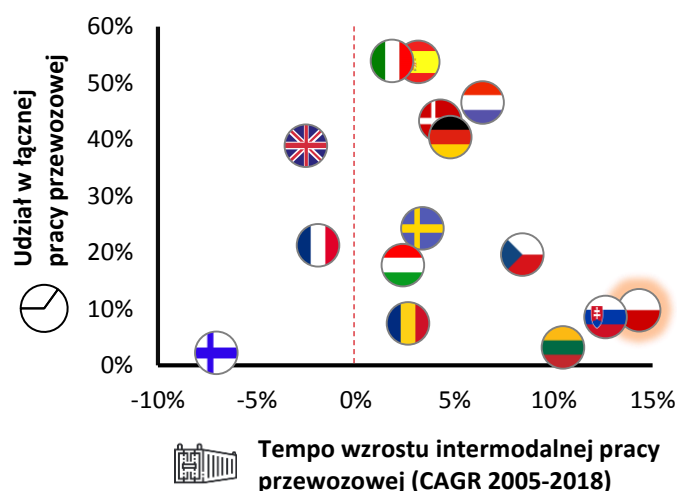
Trend rozwoju przewozów intermodalnych i wzrostu wykorzystania kolei do transportu kontenerów jest w Europie bardzo silny. **W Polsce kolejowe przewozy kontenerowe również rozwijają się w szybkim tempie. W obecnej dekadzie wolumen kontenerów przewożonych koleją w naszym kraju wzrósł blisko trzykrotnie**, a wzrost ten należał do najsilniejszych wśród państw Unii Europejskiej. Przełożyło się to na awans Polski z 10-tej na 5-tą pozycję pod względem wykorzystania kolei do przewozu kontenerów w UE. Również w tym obszarze **istnieje jednak jeszcze znaczna przestrzeń do wzrostów**. Praca wykonana przy przewozie kontenerów koleją w Niemczech jest blisko sześciokrotnie wyższa, niż w Polsce.

**Rys. 29** Przewozy intermodalne koleją

**Masa ładunków intermodalnych w przewozach kolejowych w Polsce (mln ton)**



**Przewozy intermodalne koleją w wybranych krajach UE**



Źródło: GUS, UTK, Eurostat, Analizy Pekao

W strukturze przewozów w naszym kraju nadal dominują ładunki masowe – węgiel, rudy metali, produkty petrochemiczne (ponad 70% wobec 25% w Niemczech). Natomiast **udział ładunków intermodalnych w łącznej masie towarów przewożonych koleją jest w Polsce wciąż bardzo niski na tle UE**. Pod względem masy jednostek intermodalnych w przeliczeniu na 1 km linii kolejowych nasz kraj plasuje się dopiero na granicy pierwszej i drugiej dziesiątki państw unijnych.

Ilustracją niewykorzystanego potencjału jest również **słaba intermodalność pomiędzy polskim transportem kolejowym i drogowym**. Świadczy o tym niski na tle UE udział jednostek intermodalnych

w pracy wykonywanej w przewozach drogowych (1% w Polsce vs 6% średnio w UE i 15-25% w niektórych państwach zachodnich). W tym kontekście istotnym ograniczeniem polskiego transportu intermodalnego jest fakt, iż **koleją w naszym kraju przewożone są niemal wyłącznie kontenery (blisko 97% przewozów), a tylko w minimalnym stopniu obejmuje on przewóz pojazdów ciężarowych i naczep**. Tymczasem w Niemczech relacja masy przewożonych kolejają pojazdów i naczep do masy kontenerów wynosi ponad 40%, a we Włoszech około 35%.

### Barierą dla rozwoju jest stan infrastruktury kolejowej...

Wieloletnie zaniedbania w obszarze transportu kolejowego w naszym kraju przełożyły się na **niską jakość infrastruktury w porównaniu ze standardami Europy Zachodniej**. Przejawia się to m.in.:

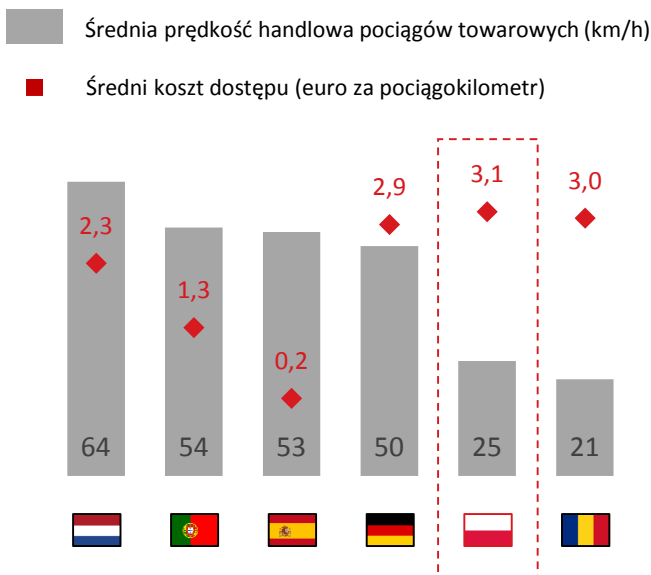
- **znacznym ograniczeniem maksymalnej prędkości pociągów pasażerskich na większości linii kolejowych** (na koniec 2017 roku 25% linii kolejowych w Polsce nie pozwalało na rozwinięcie

prędkości powyżej 60 km/h, a jedynie 15% umożliwiało jazdę z prędkością powyżej 120 km/h;

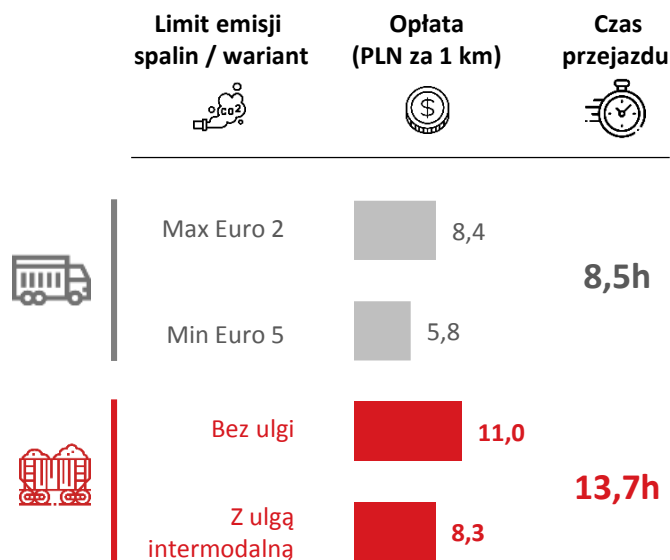
- **bardzo słabym stopniem rozwoju kolei wysokich prędkości** (niewiele ponad 200 km linii pozwalających na osiągnięcie >200 km/h; w Hiszpanii i Francji długość tych linii jest blisko 13-krotnie większa w porównaniu z Polską, w Niemczech ponad 7-krotnie, we Włoszech zaś 4-krotnie);
- **niską średnią prędkością handlową osiąganą przez pociągi towarowe** (25 km/h, podczas gdy w Europie Zachodniej standardem jest przedział 50-70 km/h);
- **niskim nasyceniem infrastrukturą usługową, w szczególności dedykowaną dla transportu intermodalnego** (niewystarczająca gęstość punktów przeładunkowych, które skoncentrowane są w wybranych regionach kraju);
- **przestarzałym taborem towarowym**, słabo dostosowanym do zmieniającego się popytu (średni wiek lokomotyw w naszym kraju wynosi około 35 lat, a średni wiek wagonów blisko 30 lat). Brakuje przy tym wagonów specjalistycznych, w szczególności przystosowanych do przewozu kontenerów oraz pojazdów ciężarowych i naczep.

**Rys. 30 Wybrane bariery rozwoju towarowego transportu kolejowego w Polsce**

### Jakość infrastruktury torowej vs koszt dostępu w wybranych krajach UE\*, 2016



### Koszt dostępu do infrastruktury transportu kolejowego na tle transportu drogowego w Polsce\*\*



\* Szacunkowe dane dla Niemiec dotyczące średniej prędkości

\*\* Na przykładzie trasy Port Gdynia – Gliwice; przewóz 25 standardowych kontenerów ciężarówkami i pociągiem, według danych za 2016 roku

Źródło: UTK, Analizy Pekao

### ...a jego negatywny wpływ wzmacniają wysokie opłaty za przewozy towarów

Polska charakteryzuje się **wysokim na tle UE poziomem opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych**. W 2016 roku nasz kraj zajmował 5-te miejsce w UE pod względem minimalnej stawki, która o 10% przewyższała średnią unijną. Opłaty muszą być przy tym uiszczane za każdy kilometr przejechany przez pociąg towarowy. Tymczasem w transporcie drogowym w naszym kraju tylko niespełna 1/4 łącznej długości dróg krajowych objęta jest elektronicznym systemem poboru opłat ViaTOLL. W rezultacie, **koszty transportu drogowego są bardziej atrakcyjne**, a przy tym jest on postrzegany przez spedytorów jako łatwiejszy do zorganizowania i bardziej elastyczny.

**Taki stan rzeczy zasadniczo odróżnia Polskę od tych państw zachodnich, które w ostatnich latach postawiły na promocję transportu kolejowego.**

Przyjęte w nich rozwiązania obejmują m.in.:

- wprowadzenie opłat za użytkowanie całej sieci dróg krajowych,
- uzależnienie ich wysokości od masy pojazdu, normy emisji spalin i obciążenia hałasem,
- ograniczenia w ruchu ciężarówek,
- zwolnienia z opłat dla pojazdów korzystających z tranzytu kolejowego.

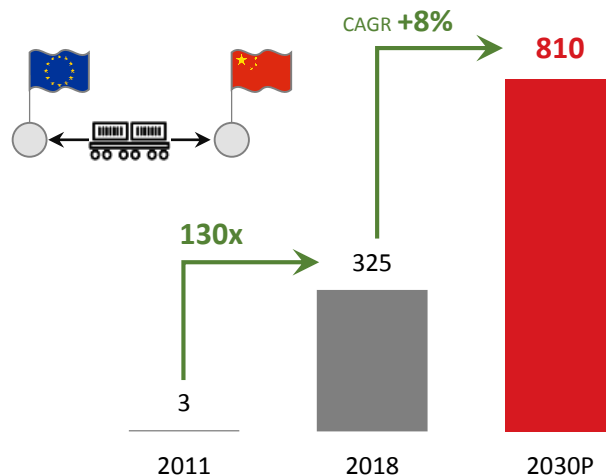
Tymczasem przepisy obowiązujące w Polsce jak na razie cały czas działają na korzyść transportu drogowego.

### Pozytywne skutki szeroko zakrojonych prac modernizacyjnych dopiero zaczynają być widoczne

Zmiana kursu polityki względem inwestycji kolejowych, przy wsparciu finansowym w postaci funduszy unijnych, przyniosła szeroko zakrojone inwestycje modernizacyjne. **W 2017 roku ustanowiono Krajowy Program Kolejowy (KPK), przewidujący realizację projektów o wartości ponad 66 mld PLN do 2023 roku.** Na początku 2019 roku 15% tej kwoty przypadało na już ukończone projekty, a blisko 50% na projekty będące w trakcie realizacji.

Rys. 31

### Kolejowe przewozy kontenerów na trasie UE – Chiny (Tys. TEU\*)



\* Ekwiwalent kontenerów 20-stopowych (standardowa jednostka)  
Źródło: KE, Ośrodek Studiów Wschodnich, Belarussian Railway (BCh), UIC / Roland Berger, Analizy Pekao

**Pełne efekty tych inwestycji będą jednak widoczne dopiero za kilka lat. Dotyczy to w szczególności transportu towarowego**, gdyż do tej pory priorytetem były projekty poprawiające wydajność przewozów pasażerskich. Postawiony cel w postaci podniesienia średniej prędkości handlowej pociągów towarowych do 40 km/h jest wciąż daleki od realizacji. Co więcej, kumulacja dużej liczby inwestycji w tym samym czasie skutkuje przejściowym pogorszeniem przepustowości sieci kolejowej i obniżeniem średnich prędkości.

### Modernizacja infrastruktury może nie wystarczyć do zwiększenia roli kolei w polskim transporcie bez wsparcia ze strony państwa...

Oczekuje się, że w horyzoncie najbliższych 5 lat praca przewozowa w towarowym transporcie kolejowym w Polsce będzie rosła stosunkowo wolno, w tempie około 2-2,5% średniorocznie (o blisko połowę wolniej, niż w transporcie drogowym). Istotnym **czynnikiem napędzającym przewozy powinien pozostać ruch kontenerowy**. Ryzykiem mogą być natomiast obciążone przewozy innych ładunków, w których dużą rolę odgrywają surowce mineralne (w szczególności węgiel). Przewozy te mogą być wrażliwe na zmiany cen na światowych rynkach surowców, jak również na bieżące relacje popytowo-podażowe w kraju.

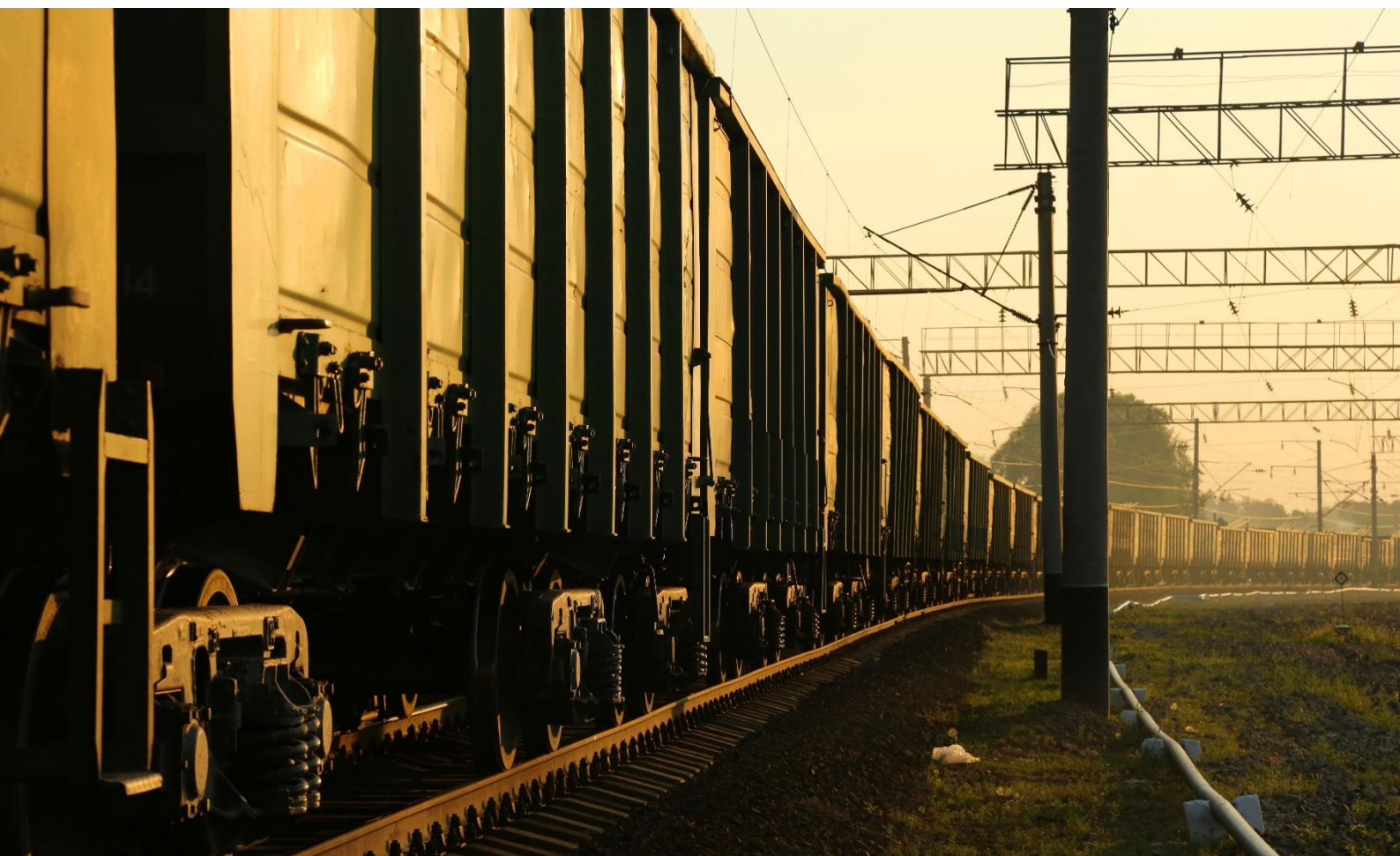
Przykładowo, w okresie styczeń-wrzesień 2019 roku odnotowano w Polsce spadek masy ładunków przewożonych koleją o ponad 5% r/r. Branża tłumaczy ten spadek mniejszym zapotrzebowaniem na przewozy węgla, związanym z dużymi zapasami tego surowca.

Czynnikiem uniemożliwiającym osiągnięcie wysokiej dynamiki przewozów kolejowych **w najbliższych latach pozostaną niedostatki infrastruktury**. Prowadzone obecnie prace modernizacyjne będą w okresie przejściowym dodatkowo obniżały średnie prędkości pociągów, a sytuację poprawi dopiero ukończenie większej ich części. **W długim okresie do znaczącego zwiększenia towarowych przewozów kolejowych konieczne będą promujące go działania administracyjne, bez których przewaga kosztowa może utrzymać się po stronie transportu drogowego.**

**...tymczasem potrzeby transportowe państwa będą wymagać silniejszej aktywizacji tego segmentu**

Wspieranie rozwoju towarowego transportu kolejowego w Polsce jest istotne nie tylko ze względu na oczekiwania UE. Według prognoz, popyt na pracę przewoźową w transporcie lądowym w naszym kraju

do 2030 roku może wzrosnąć o 20-30%. W celu zapewnienia drożności infrastruktury drogowej bez jej dalszej, znaczącej rozbudowy, **konieczne będzie przekierowanie możliwie jak największej części rosnących przewozów na transport kolejowy**. Istotnym czynnikiem wpływającym na perspektywę kolejowego transportu towarowego na terytorium Polski może być **rozwijająca się lądowa wymiana towarów pomiędzy Europą a Chinami**. Kolejowe przewozy kontenerów na tej trasie są o wiele tańsze od transportu lotniczego, a przy tym znacznie szybsze, niż transport morski. **Prognozuje się w związku z tym wysokie tempo ich wzrostu w najbliższych kilkunastu latach**. Zdecydowana większość tego ruchu ma się odbywać – tak jak dzisiaj – przez tzw. Korytarz Północny, biegnący przez terytorium Polski (poprzez połączenia graniczne z Białorusią i Niemcami). Oczywiście, **wymogiem jest zapewnienie odpowiedniej przepustowości korytarza kolejowego wschód – zachód, w szczególności przejścia granicznego z Białorusią**. Drugim koniecznym do spełnienia warunkiem będzie utrzymanie subsydiów dla transportu kolejowego przez same Chiny.



## Rzeczny transport towarowy



	<b>Przychody segmentu (mIn PLN, 2017)</b>	<b>~350</b>
	<b>CAGR (2009-2017)</b>	<b>-4%</b>
	<b>Udział w przychodach branży transportowej (2017)</b>	<b>&lt;1%</b>
	<b>Liczba podmiotów* (2017)</b>	<b>3</b>
	<b>Udział Polski w przewozach na terytorium UE (2017)</b>	<b>&lt;0,1%</b>
	<b>Miejsce Polski w UE (2017)</b>	<b>#13</b>



### Silne strony / szanse

- ✓ Sprzyjające warunki naturalne (sieć rzek pokrywająca się z ważnymi europejskimi korytarzami transportowymi)
- ✓ Polityka transportowa i środowiskowa UE (celem wzrost udziału przewozów towarów innymi środkami transportu niż drogowy)
- ✓ Sprzyjająca zmiana polityki państwa względem transportu rzecznoego, zapowiedziane znaczące inwestycje w infrastrukturę



### Słabe strony / zagrożenia

- ✗ Zapaść segmentu spowodowana wieloletnim pomijaniem w polityce transportowej państwa
- ✗ Bardzo zły stan infrastruktury spowodowany zaniedbaniami potrzeb inwestycyjnych

### Rola transportu rzecznoego w Polsce uległa marginalizacji na skutek złego stanu niedoinwestowanej infrastruktury

**Transport rzecznoeg odgrywa marginalną rolę w polskiej branży transportowo-logistycznej.** Jego udział w przewozach towarowych wynosi niespełna 1%. Bezpośrednią przyczyną jest zły stan infrastruktury, przede wszystkim dróg wodnych. Międzynarodowym standardom odpowiada niespełna 6% długości żeglownych dróg śródlądowych w naszym kraju, a tylko 1/3 długości polskich żeglownych dróg wodnych (i to na wybranych odcinkach, a nie na pełnej długości rzek) ma realne znaczenie dla transportu towarowego. Stan zapaści jeszcze lepiej uwiadcniają statystyki polskich przewoźników rzecznych. **Niespełna 30% wykonywanej przez nich pracy przypada na przewozy krajowe, eksportowe i importowe, za to aż 70% na przewozy wykonywane w całości poza granicami Polski** (pomiędzy Niemcami, Belgią, Holandią i Francją oraz kabotaż na terytorium tych krajów).

**Stan infrastruktury śródlądowej w Polsce jest pochodną pomijania tej gałęzi w polskiej polityce transportowej przez szereg lat.** Dostępne środki kierowane były na finansowanie inwestycji drogowych i kolejowych. W transporcie rzecznoym realizowano jedynie bardzo ograniczone inwestycje punktowe, które na dodatek ulegały znacznym opóźnieniom i nie przyniosły zakładanych efektów. W rezultacie **od lat postępuje degradacja infrastruktury**, która i tak była mocno niedoinwestowana jeszcze przed transformacją systemową naszego kraju.

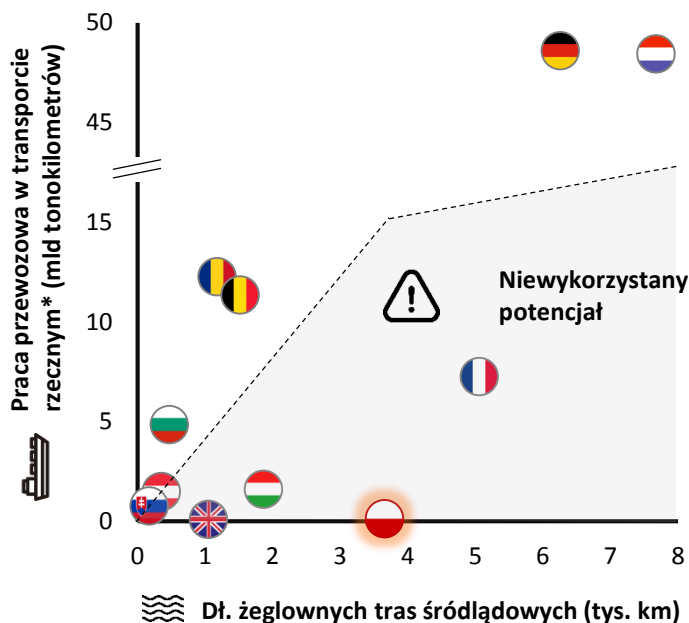
### Tymczasem szereg państw europejskich wykorzystuje tę gałąź transportu na dużą skalę

**Wśród państw Unii Europejskiej są takie, w których transport rzecznoeg odgrywa istotną rolę w systemie transportowym.** Najwyższym udziałem w całkowitych przewozach towarowych wykonywanych na terytorium kraju odznacza się Holandia (aż 45%), a dla Niemiec wynosi on 9%. **Najczęściej gałąź ta wykorzystywana jest do przewozów realizowanych na względnie długich dystansach.** Poprawia to ekonomikę a przy tym stanowi atrakcyjne i przyjazne środowisku rozwiązanie zgodne z wytycznymi Komisji Europejskiej

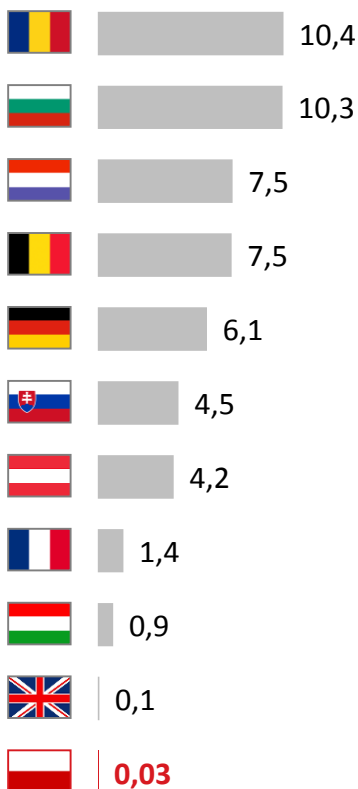
\* Dane dla firm zatrudniających powyżej 9 pracowników

Rys. 32

### Wykorzystanie potencjału transportu rzeczno- w państwach UE, 2018



Praca przewozowa na 1 km żeglownych tras śródlądowych (mln tonokilometrów)



Udział transportu rzeczno- w w krajowych przewozach towarów



odnośnie przenoszenia przewozów długodystansowych na inne niż samochodowy środki transportu. Średni dystans przewozu towarów transportem rzeczno- w w UE wynosi około 250 km. Tymczasem w Polsce jest to zaledwie 40 km.

**W Europie Zachodniej transport rzeczno- w jest przy tym istotnym elementem rozwoju transportu intermodalnego**, dzięki dostosowaniu infrastruktury i taboru do przewozów kontenerowych (na kontenery przypada 9% łącznej masy towarów przewożonych przez tę gałąź średnio w UE). **W Polsce nie jest to jednak obecnie możliwe – prześwity mostów są zbyt niskie do transportowania drogą wodną kontenerów.**

**Potencjał rozwojowy transportu rzeczno- w w Polsce jest duży, a zmiana kierunku polityki transportowej może pomóc go wykorzystać...**

Przez terytorium Polski przechodzą trzy europejskie szlaki wodne o dużym potencjale pod kątem wykorzystania w transporcie towarów. Są to drogi wodne E-30 (dla Odry, wraz z połączeniem Odra- Dunaj), E-40 (od Gdańska do Odessy przez terytorium Białorusi) oraz E-70 (od Antwerpii do Kłajpedy, na terytorium naszego kraju łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym). **Udrożnienie tych dróg i włączenie ich w system transportu intermodalnego stwarzałoby znaczące możliwości przewozowe**, zarówno pod kątem tranzytu, jak i przewozów krajowych. **W ostatnim czasie podejście państwa polskiego do transportu rzeczno- w zaczęło się zmieniać, czemu towarzyszył szereg inicjatyw na rzecz odblokowania jego potencjału.** Kluczową inicjatywą była ratyfikacja przez Polski rząd Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (AGN). Był to wyraz woli politycznej do modernizacji szlaków wodnych i dostosowania ich do międzynarodowych standardów. Umożliwi ona **włączenie śródlądowych dróg wodnych do sieci europejskich korytarzy transportowych TEN-T w 2023 roku**, co pozwoli na dostęp do unijnych środków współfinansujących inwestycje infrastrukturalne w tych korytarzach.

\* Na terytorium kraju

Źródło: Eurostat, Analizy Pekao



**...wymagać to będzie jednak kosztownych inwestycji, które powinna poprzedzić wnikliwa analiza ekonomiczna**

Ze względu na skalę zaniedbań infrastruktury rzecznej, **koszty inwestycji koniecznych dla dostosowania szlaków wodnych do międzynarodowych standardów będą wysokie**. Szacuje się, że mogą one wynieść od blisko 70 do ponad 90 mld PLN, a zatem więcej, niż realizowany obecnie (tzn. do 2023 roku) etap Krajowego Programu Kolejowego. Rodzi to obawy, czy korzyści osiągnięte dzięki realizacji tak szeroko zakrojonego programu modernizacji dróg wodnych będą współmierne do kosztów. Jak się wydaje, **priorytetem powinno być udrożnienie tych dróg wodnych, które pomogłyby w odciążeniu sieci transportowej wokół generujących coraz większe obroty portów morskich**. Mowa tu o drodze wodnej

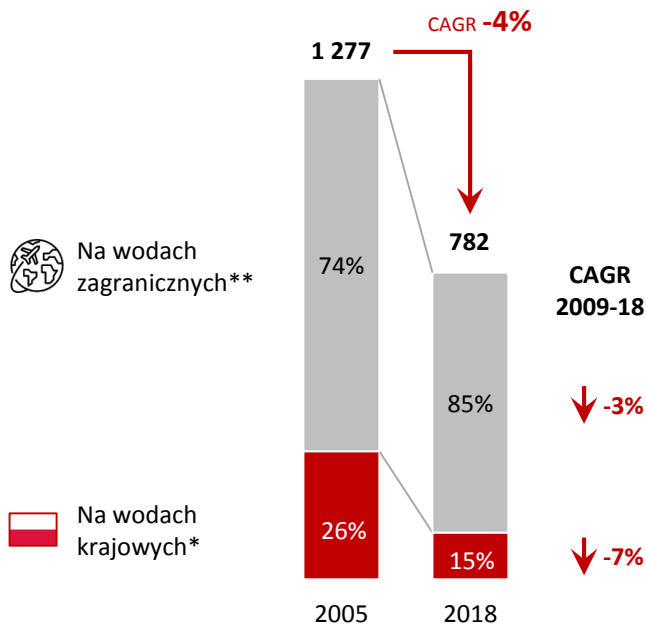
Odry oraz drodze wodnej Wisły na odcinku Gdańsk – Warszawa.

**Aktywizacja towarowego transportu rzeczego w Polsce jest kwestią długiego horyzontu czasowego.**

W najbliższej przyszłości może on w pewnym stopniu korzystać na zmianie podejścia państwa i przesunięciu w górę w polskiej polityce transportowej, jednak o dynamicznym rozwoju bez ukończenia znaczących inwestycji infrastrukturalnych nie będzie mowy. Oczekuje się, że **w średnim horyzoncie (do 2023 roku) praca przewozowa w tej gałęzi transportu rosnąć może w tempie około 2% średniorocznie, na dodatek z bardzo niskiego poziomu wyjściowego**. Tym samym, **znikoma rola transportu rzeczego w polskim systemie transportowym nie ulegnie poważniejszej zmianie w najbliższych kilku latach**.

**Rys. 33** Transport rzeczny w Polsce

**Praca wykonana przez polskie podmioty w rzeczonym transporcie towarowym (mln tonokilometrów)**



**Drogi wodne i ich odcinki spełniające międzynarodowe standardy przewozowe, 2018**



\* Przewozy krajowe oraz przewozy eksportowo-importowe i tranzytowe w części wykonywanej na terytorium Polski \*\* Przewozy eksportowo-importowe i tranzytowe w części wykonywanej poza granicami Polski oraz przewozy wykonywane w całości pomiędzy portami zagranicznymi (cross-trade, kabotaż) \*\*\*Klasy IV i wyższe  
 Źródło: GUS, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Analizy Pekao



## Szeroka gama produktów dopasowanych do potrzeb sektora transportowego

### Wygodne rozwiązania leasingowe



- Błyskawiczne procedury i minimum dokumentów – proces finalizacji umowy nie przekracza 24h od momentu dostarczenia wniosku
- Uproszczone produkty dedykowane dla branży transportowej (Auto Leasing 24, Transport Leasing)
- Indywidualne podejście do każdej transakcji oraz potrzeb Klienta, szeroka sieć placówek w całej Polsce

### Pełna paleta produktów faktoringowych



- Szeroka oferta wraz z niestandardowymi rozwiązaniami produktowymi, elastyczne modele cenowe
- Wysokie zaliczki (finansowanie 90% wartości wierzytelności jako standard) i długie terminy płatności (do 360 dni)
- Brak ograniczeń dotyczących wielkości Klienta i wolumenu transakcji

### Finansowanie i doradztwo dla najbardziej wymagających



- Kompleksowa oferta – pełen pakiet usług i zakres finansowania niezbędnego dla dalszego rozwoju firm (finansowanie bieżącej działalności, inwestycji i strategicznych decyzji rynkowych)
- Rekomendacje uwzględniające specyfikę kontraktu i unikalne finansowania strukturyzowane (największy i najbardziej doświadczony zespół Structured Finance w Polsce)
- Lider doradztwa inwestycyjnego – wspomagamy polskie firmy w zdobyciu kapitału na inwestycje, rozwoju przez akwizycje, pozyskaniu partnerów branżowych, technologicznych i finansowych

### Najlepsze produkty skarbowe



- Pełna gama produktów treasury:
  - Transakcje walutowe: FX spot (wymiana walut, negocjowane kursy), FX swap (zarządzanie płynnością w różnych walutach)
  - Transakcje zabezpieczające: ryzyko walutowe (FX forward, opcje) i stopy procentowej (FRA, IRS, CAP, FLOOR, CIRS)
  - Płynność: depozyty terminowe, inwestycje, transakcje na dłużnych papierach skarbowych i komercyjnych
- Moduł dealingowy z intuicyjnym interfejsem, wysoka jakość kwotowań instrumentów oraz informacji o bieżących trendach

## Duże uznanie ekspertów i naszych Klientów



Bank Pekao S.A. po raz trzeci **najlepszym bankiem inwestycyjnym** w Polsce



**Najlepszy bank finansujący fuzje i przejęcia CEE M&A Awards 2019**



**Najlepszy Bank Korporacyjny w Polsce (2018)**



Od lat w ścisłej czołówce **najlepszych banków transakcyjnych** w opinii Klientów



**Największa wartość emisji nieskarbowych instrumentów dłużnych** wprowadzonych na Catalyst w 2018 roku

## Nota prawna

Niniejsza publikacja przygotowana przez Bank Polska Kasa Opieki S.A. (dalej „Pekao”) stanowi publikację handlową i ma charakter wyłącznie informacyjny. Żadna z jego 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, 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 dołożył należytej staranności w celu zapewnienia, iż zawarte informacje nie są błędne lub nieprawdziwe w dniu ich publikacji, jednak Pekao 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.

Wyrażane opinie są niezależnymi opiniami Pekao.

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.

Prognozy ani dane odnoszące się do przeszłości zawarte w materiale nie stanowią gwarancji przyszłych cen instrumentów finansowych lub wyników finansowych.

Pekao i jego spółki zależne oraz którykolwiek z jego lub ich pracowników mogą być zainteresowani którąkolwiek z transakcji, papierów wartościowych i towarów wymienionych w tej publikacji, jak również Pekao lub jego spółki zależne mogą świadczyć usługi dla lub zabiegać o transakcje z którąkolwiek spółką wymienioną w tej publikacji.

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 Klienta. Pekao nie występuje w roli pośrednika ani przedstawiciela Klienta. Przed zawarciem każdej transakcji Klient powinien nie opierając się na informacjach przekazanych przez Pekao 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.

Powielanie bądź publikowanie go lub jego części bez pisemnej zgody Pekao jest zabronione.



## Biuro Analiz Makroekonomicznych

**Dr Marcin Mrowiec, Główny Ekonomista Banku**

☎ +48 (22) 524 59 14

✉ marcin.mrowiec@pekao.com.pl

### Zespół Analiz Sektorowych

**Krzysztof Mrówczyński, Manager**

☎ +48 (22) 524 68 55

✉ krzysztof.mrowczynski@pekao.com.pl

**Jerzy Grześkowiak**

☎ +48 (22) 524 87 76

✉ jerzy.grzeskowiak@pekao.com.pl

**Paweł Kowalski**

☎ +48 (22) 524 68 51

✉ pawel.kowalski1@pekao.com.pl

**Kamil Zduniuk**

☎ +48 (22) 524 68 52

✉ kamil.zduniuk@pekao.com.pl

### Zespół Analiz i Prognoz Rynkowych

**Adam Antoniak**

☎ +48 (22) 524 59 95

✉ adam.antoniak@pekao.com.pl

**Kamil Łuczkowski**

☎ +48 (22) 524 59 15

✉ kamil.luczkowski@pekao.com.pl

**Piotr Piękoś, CFA**

☎ +48 (22) 524 59 16

✉ piotr.piekos@pekao.com.pl

**Arkadiusz Urbański**

☎ +48 (22) 524 59 93

✉ arkadiusz.urbanski@pekao.com.pl