

Transport lądowy: Wysoka odporność na pandemię w transporcie drogowym towarów

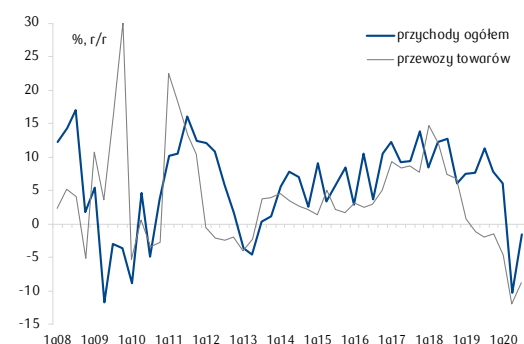
- **Dobre wyniki transportu lądowego w 3q20** (por. zestawienie) wynikają z bardzo silnej poprawy sytuacji transportu drogowego towarowego, przy nieco mniejszej niż w pierwszym półroczu stracie transportu kolejowego. W trakcie trwania pandemii firmom transportowym udało się znacznie obniżyć koszty. W przypadku transportu kolejowego mniejsza strata była wynikiem coraz wolniejszego spadku przewozów węgla kamiennego, odbicia popytu na przewozy produktów rafineryjnych oraz niezmiennie szybko rozwijającego się segmentu przewozów intermodalnych.
- **W 4q20 przewozy towarowe kolejną wzrosły o 3,9% r/r, co jest najlepszym rezultatem od 1q18.** Przewozy ładunków transportem samochodowym zmniejszyły się o 6,2% r/r (-10,4% r/r w 3q20). Kolejną przewieziono o 51,4% pasażerów mniej r/r (wobec -28,9% r/r w 3q20), a transportem samochodowym o 52,4% mniej r/r (wobec -34,9% r/r w 3q20). Skala spadków przewozów pasażerskich była jedynie nieznacznie niższa niż w 2q20 - objętym restrykcyjnymi ograniczeniami w przemieszczaniu się.
- **Od sierpnia 2020 obowiązują pierwsze regulacje wprowadzone w ramach Pakietu Mobilności,** który stanowi wyzwanie zwłaszcza dla mniejszych firm drogowego przewozu towarowego. Zdaniem ankietowanych przez PKO Leasing małych firm, Pakiet trwale obniży konkurencyjność przewoźników. Oceniamy, że perspektywy rozwoju dla firm średnich i dużych są korzystne, a Pakiet nie powinien istotnie wpłynąć na pogorszenie ich sytuacji finansowej czy konkurencyjności. Polska jest krajem o dużym rynku wewnętrznym, o atrakcyjnym położeniu geograficznym. Stawia to naszym przewoźnikom w relatywnie lepszej pozycji od konkurentów z peryferyjnych krajów EŚW.
- **Notowania spółek transportowych** nieco się pogorszyły (wykres 2).

Departament Analiz Ekonomicznych
analizy.sektorowe@pkobp.pl
Zespół Analiz Nieruchomości
 Wojciech Matysiak
 tel. 22 521 51 80

@PKO_Research

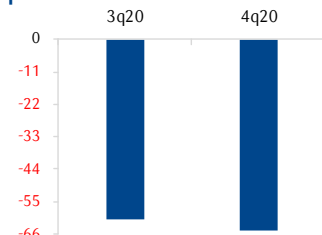
www.pkobp.pl/centrum-analiz

Wykres 1. Przewozy towarów vs przychody*



Źródło: GUS, baza PONT Info;
 * przychody 3q20; przewozy towarów 4q20

Wykres 2. Zmiana średnich notowań giełdowych* w 3q20 i 4q20 vs 2019



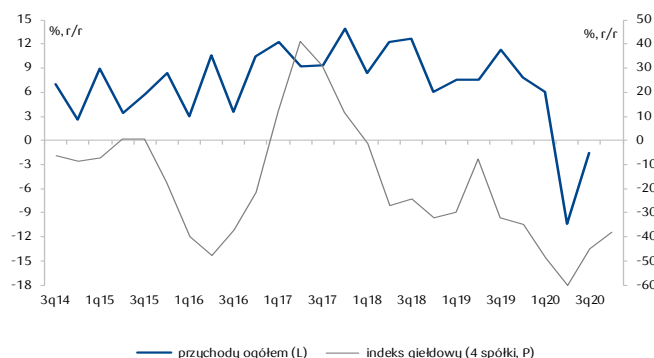
Źródło: GPW, PKO Bank Polski; * por. Aneks; notowania na 30.12.2020

Wskaźniki finansowe branży

| | jedn. | 3q19 | 4q19 | 1q20 | 2q20 | 3q21 | 2q20 (r/r) | 3q20 (r/r) |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|------------|
| Przychody ogółem | mln zł | 21 868 | 22 554 | 20 659 | 18 919 | 21 537 | -10,3 | -1,5 |
| Przychody z eksportu w przychodach ogółem | %; pp | 25,4 | 26,1 | 25,0 | 25,7 | 27,3 | -0,3 | 1,9 |
| Koszty ogółem | mln zł | 20 680 | 22 219 | 19 821 | 17 943 | 20 066 | -10,8 | -3,0 |
| Wydatki inwestycyjne | mln zł | 2 272 | 3 043 | 1 530 | 2 114 | 2 919 | -455 | 647 |
| Wynik finansowy netto | mln zł | 1 013 | 201 | 727 | 843 | 1 257 | 56 | 244 |
| Stopa zysku netto | %; pp | 4,83 | 0,93 | 3,72 | 4,74 | 6,17 | 0,8 | 1,3 |
| Podwyższona płynność | x | 1,44 | 1,31 | 1,33 | 1,40 | 1,41 | x | x |
| Rotacja zobowiązań | dni | 35 | 36 | 34 | 35 | 37 | 0 | 2 |

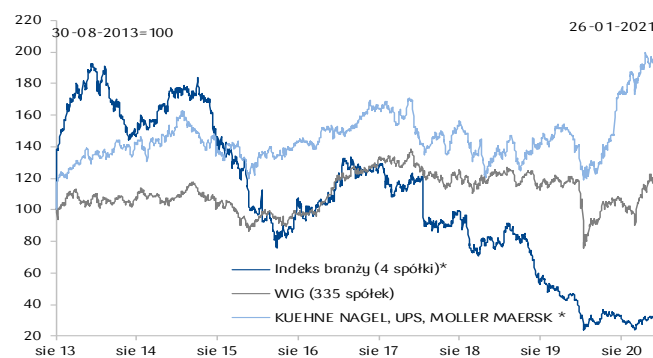
Źródło: baza PONT Info. GOSPODARKA na podstawie danych GUS, firmy o liczbie pracujących 50 i więcej osób; PKO Bank Polski;

Wykres 3. Zmiana notowań wybranych spółek giełdowych vs dynamika przychodów branży



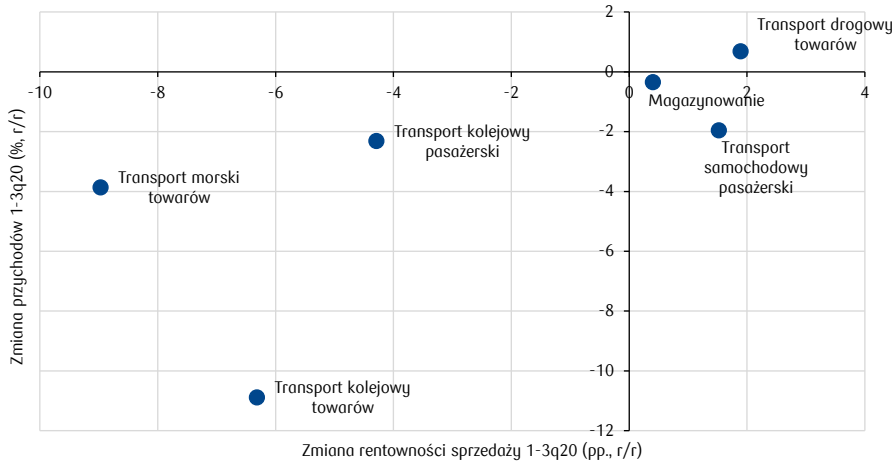
Źródło: GPW, GUS, PKO Bank Polski

Wykres 4. Notowania indeksu branży* vs benchmark zagraniczny vs WIG



Źródło: GPW, Reuters, PKO Bank Polski; * skład indeksu por. Aneks

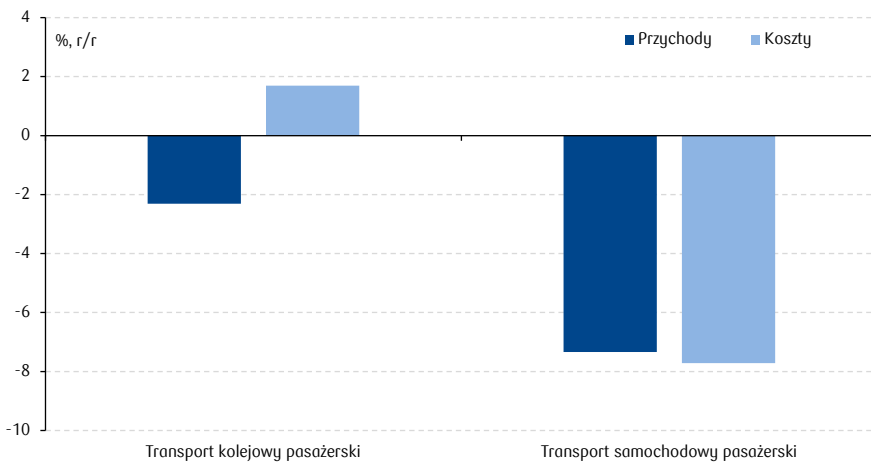
Wykres 5. Sytuacja wybranych branż transportowych w 1-3q20



Źródło: PONT Info Gospodarka; firmy o liczbie pracujących 50 i więcej osób; PKO Bank Polski;

Najbardziej odporną branżą transportową na wpływ pandemii był transport drogowy towarów, który w okresie 1-3q20 odnotował wzrost przychodów oraz silną poprawę wyniku finansowego. Odmienna sytuacja wystąpiła w transporcie kolejowym towarów. Warto jednak zauważyć, że dane o przewozach za 4q20 są obiecujące dla branży i pozwalają prognozować pozytywny wynik finansowy za 2020 rok, pomimo strat notowanych w okresie 1-3q20.

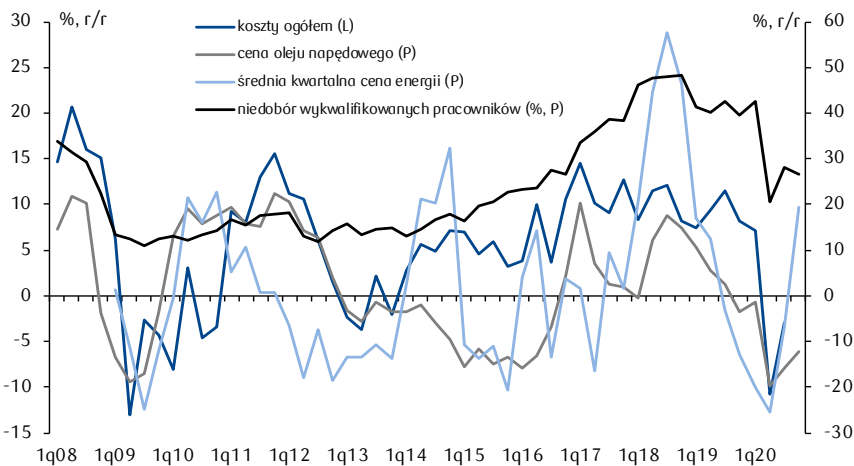
Wykres 6. Zmiana przychodów i kosztów w transporcie pasażerskim



Źródło: PONT Info Gospodarka; firmy o liczbie pracujących 50 i więcej osób; PKO Bank Polski;

Interesująco wygląda porównanie wpływu pandemii w transporcie pasażerskim kolejowym i samochodowym. Dzięki silnej redukcji kosztów transport samochodowy pasażerski utrzymał zyskowność pomimo znacznego spadku przychodów. W transporcie kolejowym przychody nie zmniejszyły się aż tak znacząco, jednak z uwagi na dużo niższą elastyczność kosztów, branży tej nie udało się utrzymać dodatniego wyniku finansowego (por. Wykres 5).

Wykres 7. Zmiana kosztów vs zmiana ceny ON, zmiana cen energii oraz niedobór wykwalifikowanych pracowników



Źródło: GUS, PKO Bank Polski

W 2020 roku utratę przychodów udało się w dużej mierze zrekompensować niższymi kosztami prowadzonej działalności. W naszej ocenie najpoważniejszym wyzwaniem dla sektora transportu w 2021 jest spodziewany znaczny wzrost presji kosztowej. Ograniczenia podaży w gospodarce związane z pandemią w zderzeniu ze znacznym zastrzykiem płynności sprzyjają wzrostowi cen, w szczególności paliw i energii stanowiących istotny element struktury kosztowej firm transportowych. Już teraz obserwujemy pierwsze sygnały silnego wzrostu presji kosztowej na rynkach energii czy ropy naftowej.

Aneks: Skład indeksu giełdowego branży oraz benchmark zagraniczny

| Indeks branży | Indeks krajowy (GPW) | Benchmark zagraniczny |
|--------------------------------|---|--|
| <p>Transport lądowy</p> | <p>4 spółki: ATC Cargo, OT Logistics, PKP Cargo, Trans Polonia</p> | <p>Kuehne & Nagel – założona w 1890 w Niemczech, z tradycyjnej firmy spedycyjnej przekształciła się w wiodącego światowego operatora logistycznego; zatrudnia 83 tys. osób w 1300 lokalizacjach w 100 krajach; świadczy usługi transportu morskiego, lotniczego i drogowego; przychody w 2019 na poziomie 26,1 mld USD, zysk netto 0,82 mld USD, pozycja 429 na Liście Forbes 2019.</p> <p>Moller Maersk – duński konglomerat prowadzący działalność w różnych sektorach biznesu, głównie w transporcie i energetyce z rocznymi przychodami 38,9 mld USD (2019), zatrudnienie ok. 80 tys., pozycja 313 na Liście Forbes 2019.</p> <p>UPS - amerykańska firma zajmująca się przewozem przesyłek z rocznymi przychodami 74,1 mld USD i zyskiem netto 4,4 mld USD, zatrudnia ok. 495 tys. osób (2019), pozycja 208 na Liście Forbes 2019</p> |

Departament Analiz Ekonomicznych

PKO Bank Polski SA
ul. Puławska 15, 02-515 Warszawa
t: 22 521 80 84
email: DAE@pkobp.pl

Główny Ekonomista, Dyrektor Departamentu

Piotr Bujak piotr.bujak@pkobp.pl 22 521 80 84

Zespół Analiz Sektorowych

analizy.sektorowe@pkobp.pl 22 521 81 23

Michał Koleśnikow michal.kolesnikow@pkobp.pl 22 521 81 23
Aleksandra Balkiewicz-Żerek aleksandra.balkiewicz-zerek@pkobp.pl 22 521 56 59
dr Mariusz Dziwulski mariusz.dziwulski@pkobp.pl 22 521 81 88
Piotr Krzysztofik piotr.krzysztofik@pkobp.pl 22 521 81 25
Filip Romanowski filip.romanowski@pkobp.pl 22 521 87 39
Anna Senderowicz anna.senderowicz@pkobp.pl 22 521 81 24
Karolina Sędzimir karolina.sedzimir@pkobp.pl 22 521 81 28

Zespół Analiz Nieruchomości

analizy.nieruchomosci@pkobp.pl 22 521 51 80

Wojciech Matysiak wojciech.matysiak@pkobp.pl 22 521 51 80
dr Agnieszka Grabowiecka-Łaszek agnieszka.grabowiecka-laszek@pkobp.pl 22 521 81 22
Aleksandra Majek aleksandra.majek@pkobp.pl 22 521 80 84
Marcin Morawiecki marcin.morawiecki@pkobp.pl 22 521 72 24
Katarzyna Piętka-Kosińska katarzyna.pietka-kosinska@pkobp.pl 22 521 65 15

Zespół Analiz Makroekonomicznych

analizy.makro@pkobp.pl 22 521 67 97

Materiał zatwierdził: Piotr Bujak

Informacje i zastrzeżenia:

Niniejszy materiał („Materiał”) ma charakter wyłącznie informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu ustawy - Kodeks cywilny, ani rekomendacji do zawarcia transakcji kupna, sprzedaży lub innego rodzaju przeniesienia któregośkolwiek instrumentu finansowego. Bank dołożył wszelkich racjonalnych i niezbędnych starań, aby informacje zamieszczone w Materiale były rzetelne oraz oparte na wiarygodnych źródłach.

Informacje zawarte w Materiale nie mogą być traktowane jako propozycja nabycia którychkolwiek instrumentów finansowych, usługa doradztwa inwestycyjnego lub podatkowego ani jako forma świadczenia pomocy prawnej. Prognozy oraz dane zawarte w Materiale nie stanowią zapewnienia uzyskania określonych wyników jakichkolwiek transakcji finansowych ani przyszłych cen którychkolwiek instrumentów finansowych.

Materiał nie stanowi badania inwestycyjnego ani publikacji handlowej w rozumieniu Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2017/565 z dnia 25 kwietnia 2016 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/65/UE w odniesieniu do wymogów organizacyjnych i warunków prowadzenia działalności przez firmy inwestycyjne oraz pojęć zdefiniowanych na potrzeby tej dyrektywy.

Bank i jego spółki (podmioty) zależne oraz pracownicy tych podmiotów mogą być zainteresowani zawarciem lub być stroną transakcji finansowych, w tym zawartych na instrumentach finansowych, których wynik jest uzależniony od czynników (danych i informacji) wymienionych w Materiałach.