

Krótkoterminowe konsekwencje wojny w Ukrainie dla transportu

Podsumowanie:

- Transport jest i będzie branżą w znaczącym stopniu dotkniętą następstwami konfliktu w Ukrainie.
- Transport ma znaczący udział w handlu zagranicznym usługami. W 2020 stanowił 28% usług dostarczonych i blisko 22% usług nabytych.
- Transport drogowy towarów obsługiwał blisko 98% transportu polskiego eksportu (w ujęciu wartościowym) do Białorusi, 90% do Rosji i 88% do Ukrainy. W przypadku importu wskaźniki te były istotnie mniejsze i wyniosły odpowiednio: 59%, 12% i 47%, ze względu na odmienną strukturę towarową.
- Kolej jest na szeroką skalę wykorzystywana do przewozu uchodźców.
- Kolej może transportować produkty rolne z Ukrainy po zamknięciu ukraińskich portów na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim.
- Zamknięcie przestrzeni powietrznej UE i części innych krajów dla rosyjskich samolotów ograniczy lotniczy ruch pasażerski i towarowy.
- Implikacje rosyjskiej agresji na Ukrainę dla sektora transportu i logistyki można rozpatrywać w kilku aspektach: 1) mniejszego popytu na usługi branży wskutek osłabienia tempa wzrostu gospodarczego, 2) problemów z korzystaniem z dotychczasowej sieci transportowej, 3) przerw i zakłóceń w łańcuchach dostaw – zarówno wskutek działań wojennych, jak i wycofania się części firm z rynku rosyjskiego czy ukraińskiego, 4) nasilenia problemów kadrowych – zwłaszcza w międzynarodowym transporcie drogowym towarów, 5) znacznego wzrostu kosztów transportu wskutek wzrostu cen paliw.
- Istnieje możliwość zatrudnienia emigrantek z Ukrainy z uprawnieniami kierowców autobusów czy motorniczych na miejscach pracy zwolnionych przez Ukraińców w komunikacji miejskiej, także przy prowadzeniu taksówek, u przewoźników typu Uber, Bolt, czy w firmach kurierskich.

Departament Analiz Ekonomicznych

@PKO_Research

www.pkobp.pl/centrum-analiz

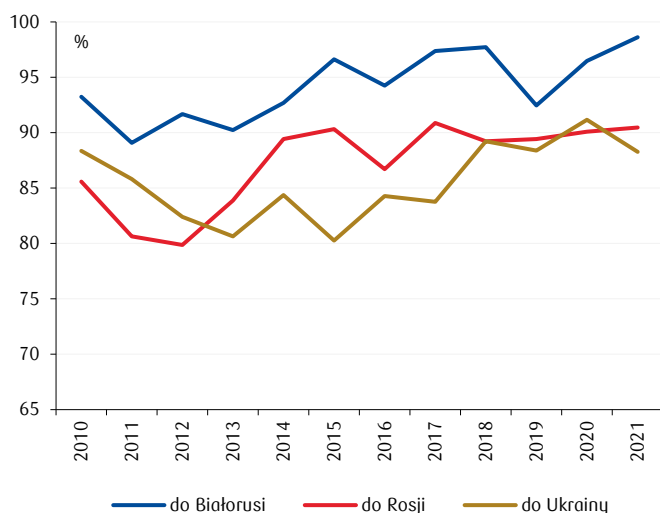
Zespół Analiz Sektorowych

analizy.sektorowe@pkobp.pl

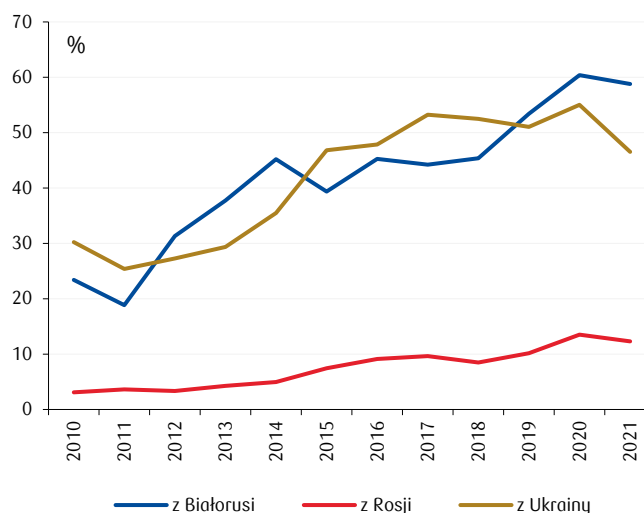
22 521 81 28

Karolina Sędzimir

Udział transportu drogowego w transporcie polskiego eksportu do wybranych krajów



Udział transportu drogowego w transporcie polskiego importu z wybranych krajów



Źródło: Eurostat (w ujęciu wartościowym), PKO Bank Polski.

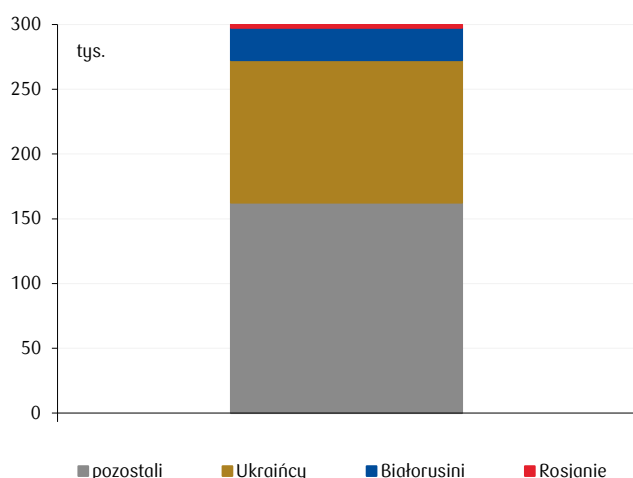
Transport jest i będzie branżą w znaczącym stopniu dotkniętą następstwami konfliktu w Ukrainie przez rozległość swojej działalności (w tym obejmującą terytoria stron konfliktu), jak również poprzez powiązanie z sytuacją w innych sektorach gospodarki. Istotny jest również stopień umiędzynarodowienia polskich usług transportowych, dzięki któremu w 2020 w handlu zagranicznym Polski usługami – transport miał znaczący 28-procentowy udział w usługach dostarczonych i blisko 22-procentowy udział w usługach nabytych.

Szereg firm transportowych włączyło się w pomoc dla uchodźców z Ukrainy, np. za darmo wożąc pomoc humanitarną na granicę czy zapewniając bezpłatny przewóz Ukraińców z granicy (przedsiębiorstwa taksówkowe i autobusowe). Przez część samorządów oferowana jest bezpłatna komunikacja miejska dla Ukraińców. Kolej jest na szeroką skalę wykorzystywana do przewozu uchodźców, uruchomiono dodatkowe pociągi – w tym humanitarne dla uchodźców i sanitarne dla rannych, część z nich przewozi także pomoc rzeczową. Specjalne pociągi dla Ukraińców w Polsce przygotowały TLK, IC oraz samorządowi przewoźnicy kolejowi. Do 5.03.2022 z bezpłatnych przejazdów koleją PKP IC w Polsce skorzystało już ponad 100 tys. osób narodowości ukraińskiej.

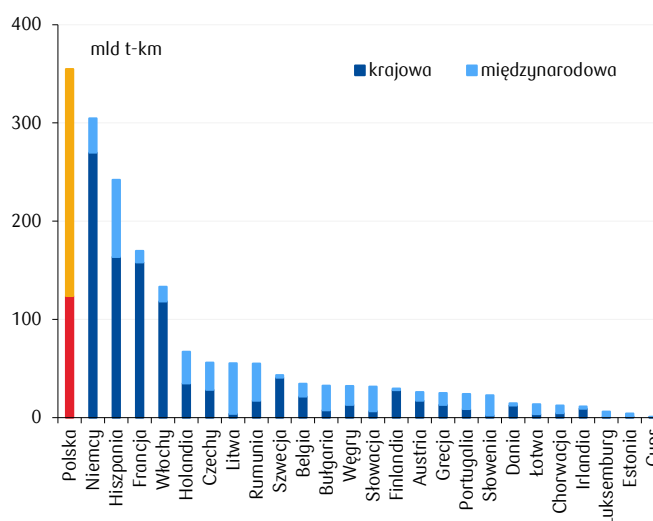
Transport drogowy towarów

- Transport drogowy towarów obsługiwał 98% transportu polskiego eksportu (w ujęciu wartościowym) do Białorusi, 90% do Rosji i 88% do Ukrainy. W przypadku importu wskaźniki te były istotnie mniejsze i wyniosły odpowiednio: 59%, 12% i 47%. Mniejsza wymiana handlowa z tymi państwami ograniczy przychody branży transportowej.
- Konflikt w Ukrainie nasilił braki kadrowe sygnalizowane przez tę część branży transportowej. Według szacunków, z 300 tys. międzynarodowych kierowców obsługujących transport drogowy towarów 105-110 tys. stanowią Ukraińcy (z których wg różnych źródeł 25-50% wzięło urlopy bezpłatne od początku inwazji), 25 tys. stanowią Białorusini, a 2,5 tys. Rosjanie. Zastąpienie kierowców z Ukrainy przez obywateli spoza UE może wymagać czasu, gdyż otrzymanie wiz do krajów ze strefy Schengen wymaga powrotu do swojego kraju pochodzenia.

Szacunkowa struktura narodowości polskich kierowców międzynarodowych



Praca przewozowa w krajach UE w 2020



Źródło: Dziennik Gazeta Prawna, Eurostat, Rzeczpospolita, PKO Bank Polski.

- Przedstawiciele branży szacują, że z 280 tys. ciągników siodłowych 6-7% (ok. 20 tys.) obsługuje kierunek wschodni. Część pojazdów została w Ukrainie podprowadzona pod granicę lub w umówione miejsce, gdyż ich kierowcy zrezygnowali z pracy i wzięli udział w działaniach wojennych. Według doniesień prasowych, obecnie na wschód w polskich ciężarówkach jeżdżą praktycznie tylko kierowcy białoruscy.
- Na granicach obserwowane są ogromne kolejki, które w ekstremalnych wypadkach liczone są nawet w kilkunastu dniach (łącznie wjazd i wyjazd). Na granicy ukraińskiej pierwszeństwo przed ruchem towarowym ma napływ uchodźców i transport humanitarny.
- Na przejściach w Korczowej i Dorohusku wprowadzona została specjalna uproszczona procedura przekraczania granicy dla transportu z pomocą humanitarną realizowanego samochodami ciężarowymi z Polski do Ukrainy. Dziennie ponad 100 tirów, które są wysyłane przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych, przyjeżdża na Ukrainę.
- Ministerstwo Infrastruktury wprowadziło od 4.03. do 2.04.2022 odstępstwa w zakresie czasu prowadzenia pojazdów ciężarowych – wydłużono czas pracy kierowców. Obecnie dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć

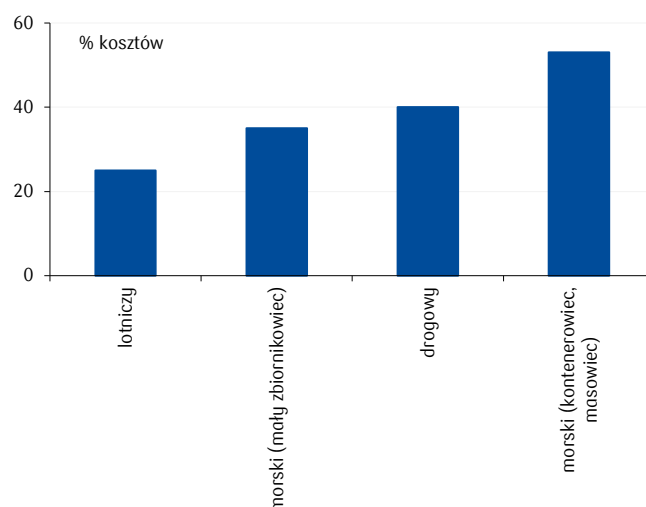
11 godzin (dotychczas 9 z możliwością wydłużenia czasu pracy 2x razy w tygodniu do 10), tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 60 godzin (dotychczas 56), łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekroczyć 96 godzin (dotychczas nie więcej niż 90), po okresie prowadzenia pojazdu trwającym 5,5 godzin kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej 45 minut (dotychczas przerwa ta przysługiwała po 4,5 godzinnej jeździe), kierowca, jeżeli dokona takiego wyboru, może wykorzystać również regularny tygodniowy okres odpoczynku w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. Rozwiązania te wspierają działalność branży.

- **Na stacjach paliw PKN Orlen w Polsce wprowadzono limity tankowania 500 l na samochód ciężarowy**, podczas gdy dotąd tankowano 1100 l, co zazwyczaj starczało na całą podróż w obie strony. Wprowadzenie limitów wpłynie na wydłużenie czasu pracy kierowców i może powodować kolejki na stacjach paliw.
- **Obserwowany wzrost cen paliw - w następstwie gwałtownego zwiększenia cen ropy naftowej - istotnie zwiększy koszty branży.** Paliwo stanowi ok. 40% kosztów ogółem.

Ceny ropy Brent



Szacunkowy udział paliw w kosztach wg rodzaju transportu



Źródło: Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, Komisja Europejska, motoryzacja.interia.pl, PKO Bank Polski.

Transport kolejowy

- **Działania wojenne spowodowały wyłączenie nitki Nowego Jedwabnego Szlaku wiodącej przez Ukrainę.**
- Zamknięcie ukraińskich portów na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim utrudnia handel międzynarodowy – w tym ukraińską pszenicą, kukurydzą i olejem słonecznikowym. Część **dostaw produktów rolnych mają przejąć koleje ukraińskie** do granicy z Rumunią, Węgrami, Słowacją i Polską, skąd będą dostarczane do portów i hubów logistycznych krajów europejskich.
- Międzynarodowy Związek Kolei zawiesił udział rosyjskiej i białoruskiej kolei w strukturach organizacji.

Transport lotniczy

- Z powodów działań militarnych Ukraina utworzyła nad swoim terytorium strefę zakazu lotów dla samolotów cywilnych.
- Zamknięcie przestrzeni powietrznej m.in. UE, Szwajcarii, Islandii, Albanii, Macedonii Północnej, Kanady i USA dla rosyjskich samolotów i samolotów zarejestrowanych w Rosji, a także przestrzeni powietrznej Rosji dla samolotów z tych krajów, **ogranicza lotniczy ruch pasażerski i towarowy**. Podnosi też koszty transportu lotniczego na części pozostałych obszarów wskutek konieczności wyboru tras alternatywnych. Z zakazu wyłączone są samoloty o statusie HUM (humanitarny), SAR (ratowniczy), loty powrotne wynajętych statków powietrznych, dla których wydana została zgoda odpowiednich europejskich władz lotniczych, a także przypadki lądowania awaryjnego lub przelot awaryjny. Dodatkowym zmniejszeniem lotniczego transportu towarów będzie brak możliwości korzystania z tzw. *belly cargo* w samolotach pasażerskich na zamkniętych trasach.
- **Firmy leasingowe mają czas do 28.03.2022 na rozwiązanie umów z rosyjskimi przewoźnikami lotniczymi.** Właściciele maszyn najprawdopodobniej zażądają zwrotu samolotów, jednak może być problem z ich odbiorem z Rosji (dla europejskich przewoźników rosyjska przestrzeń powietrzna jest zamknięta). 777 z 980 rosyjskich samolotów

pasażerskich jest w leasingu, z czego aż 555 należy do zagranicznych firm leasingowych. **Umowy wypowiadają także ubezpieczyciele**, zarówno ze względu na sankcje, jak i np. za zwiększone ryzyko militarne, którego firmy ubezpieczeniowe nie są gotowe podjąć.

- **Sankcje UE, USA i Kanady obejmują zakaz sprzedaży rosyjskim liniom lotniczym samolotów, części zamiennych i wyposażenia, a także udzielania wsparcia technicznego**, co będzie dla Rosjan dotkliwe, gdyż 3/4 komercyjnej floty lotniczej Rosji pochodzi z fabryk w tych krajach. Brazylijski Embraer zawiesił serwis swoich samolotów w Rosji.
- **Aeroflot wykluczono z międzynarodowego systemu rezerwacyjnego**. Od 8.03. Aeroflot wstrzymał wszystkie loty międzynarodowe - z wyjątkiem Białorusi.
- **Rosyjska agencja lotnicza Rosawiacja zaleciła wszystkim rosyjskim liniom lotniczym, które mają samoloty wydierżawione za granicą, wstrzymanie zarówno lotów pasażerskich, jak i towarowych do krajów, które wprowadziły sankcje** - w związku z ryzykiem „aresztowania” samolotów.
- **W następstwie obserwowanego wzrostu cen paliw istotnie zwiększą się koszty branży**, gdyż paliwo stanowi ok. 25-30% kosztów ogółem.
- **PLL LOT obniża ceny biletów dla pasażerów z Ukrainy**. Oferta dotyczy lotów z Polski, Rumunii, Węgier oraz Słowacji i będzie ważna do 31.05.2022.

Główne następstwa wojny na Ukrainie dla sektora transportu:

- **mniej popyt na usługi branży** wskutek osłabienia tempa wzrostu gospodarczego;
- **osłabienie popytu na usługi branży** wskutek ograniczenia wymiany towarowej z Ukrainą, Białorusią i Rosją, a także po wycofaniu się z rynku rosyjskiego wielu polskich i zagranicznych firm;
- **problemy z korzystaniem z dotychczasowej sieci transportowej** i koniecznością zmiany tras na tereny nieobjęte konfliktem;
- **przerwania i zakłócenia w łańcuchach dostaw** - co może być szczególnie dotkliwe w przypadku przedłużenia konfliktu. Wpływa to bezpośrednio na zaprzestanie lub ograniczenie produkcji w wielu zakładach, co z kolei powoduje mniejsze zapotrzebowanie na surowce do produkcji i w rezultacie pracę transportową związaną z ich dowiezieniem;
- **niepewność terminowości dostaw** wskutek problemów z siecią transportową oraz dostępnością środków transportu;
- **nasilenie problemów kadrowych** - zwłaszcza braki kierowców w drogowym transporcie międzynarodowym dotąd obsługiwanych w 1/3 przez Ukraińców, lekko łagodzone przez czasowe wydłużenie czasu pracy kierowców;
- **istotny wzrost kosztów firm transportowych przez zwiększenie cen paliw**;
- **zaprzestanie obsługi rynku ukraińskiego i rosyjskiego przez niektóre firmy transportowe, kurierskie i logistyczne**;
- **utrudnienia i wzrost kosztów** (większe zużycie paliwa i wydłużenie czasu pracy załóg samolotów w transporcie lotniczym wskutek zamknięcia przestrzeni powietrznej UE i części innych krajów dla rosyjskich samolotów oraz vice versa);
- **utrudnienia w transporcie morskim** - wydano zakaz dla rosyjskich statków (lub powiązanych z Rosjanami) wpływania na wody terytorialne Kanady oraz zawijania do kanadyjskich i brytyjskich portów, o wprowadzeniu analogicznych rozwiązań dyskutuje UE;
- **możliwość zatrudnienia emigrantek z Ukrainy z uprawnieniami kierowców autobusów czy motorniczych na miejscach pracy zwolnionych przez Ukraińców w komunikacji miejskiej**. Wg szacunków, kilkadziesiąt tysięcy wakatów pojawiło się też przy prowadzeniu taksówek, u przewoźników typu Uber, Bolt, czy w firmach kurierskich.

W 2021 niski udział w polskim eksporcie i polskim imporcie towarów: udział Ukrainy to odpowiednio 2,2% i 1,5%, udział Rosji 2,8% i 6,0%, udział Białorusi 0,6% i 0,7%.

Nastąpiło wycofanie z rynku ukraińskiego i rosyjskiego wielu firm logistycznych, kurierskich i transportowych, przykładowo: **DHL, DPD, UPS** nie obsługują Ukrainy; **DHL, Fedex**, giganci żegludowi duński **Maersk**, francuski **CMA CGM**, szwajcarski **MSC** nie obsługują Rosji (z wyjątkiem żywności, artykułów medycznych i pomocy humanitarnej). Dodatkowo **DHL** wycofał się z obsługi Białorusi.

Departament Analiz Ekonomicznych

PKO Bank Polski S.A.
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

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
Maciej Rozkrut	maciej.rozkrut@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

Jesteś zainteresowany otrzymywaniem raportów analitycznych PKO Banku Polskiego? Napisz do nas: DAE@pkobp.pl

Nasze analizy znajdziesz również na Twitterze oraz na stronie internetowej Centrum Analiz PKO Banku Polskiego:

 [@PKO_Research](https://twitter.com/PKO_Research)



Bank Polski

Centrum
Analiz

Materiał zatwierdził(a): Michał Koleśnikow

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.

Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, ul. Puławska 15, 02-515 Warszawa, wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego numer KRS 0000026438, NIP: 525-000-77-38, REGON: 016298263; kapitał zakładowy (kapitał wpłacony) 1 250 000 000 zł.