



Spojrzenie mBanku na branżę TSL

Transport, spedycja, logistyka

mBank.pl

W ciągu następnych 50 lat będziemy świadkami ogromnych zmian w branży transportowej

Już teraz większość z nas je odczuwa, wykonując codzienne czynności. Możliwość kupienia biletu na pociąg przez smartfon, odbiór przesyłki w paczkomacie, czy też zamówienie taksówki przez specjalną aplikację - to już norma. Te nieliczne przykłady wskazują, jak szybko branża transportowa zmienia swoje oblicze, bo kto by pomyślał o takich rozwiązaniach jeszcze 15 lat temu, kiedy większość z nas nie śniła nawet o smartfonie.

W ciągu kolejnych 50 lat dynamika zmian jeszcze przyspieszy, na co główny wpływ będą mieć

- zmiany demograficzne na świecie, szczególnie zwiększona migracja do miast, czy coraz większa liczebność pokolenia Y
- rosnąca dbałość o środowisko, zwłaszcza stałe zaostrzenie globalnych regulacji środowiskowych
- wzrost znaczenia e-commerce, które istotnie zmienia percepcję szeroko pojętego handlu
- coraz większa rola nowoczesnej technologii w życiu człowieka
- duża zmienność sytuacji geopolitycznej na świecie i związane z nią konsekwencje gospodarcze

Wpływ przedstawionych czynników będzie mieć różną siłę oddziaływania, w zależności od segmentu branży transportowej. Jednakże pewne jest, że przedsiębiorstwa, które nie będą potrafiły na czas zmienić swoich modeli biznesowych, aby zaadaptować się do nowej rzeczywistości, zostaną wykluczone z rynku. Polska, ze względu na to, że cały czas nadrabia zaległości w infrastrukturze transportowej

w stosunku do wysoko rozwiniętych krajów Europy Zachodniej, nie wspominając o dynamicznie rozwijających się krajach azjatyckich, czy wspieranych petrodolarami krajach Bliskiego Wschodu, może tak jak w przypadku sektora bankowego przeskoczyć część etapów rozwoju i stać się pionierem w implementacji najnowocześniejszych rozwiązań technologicznych.

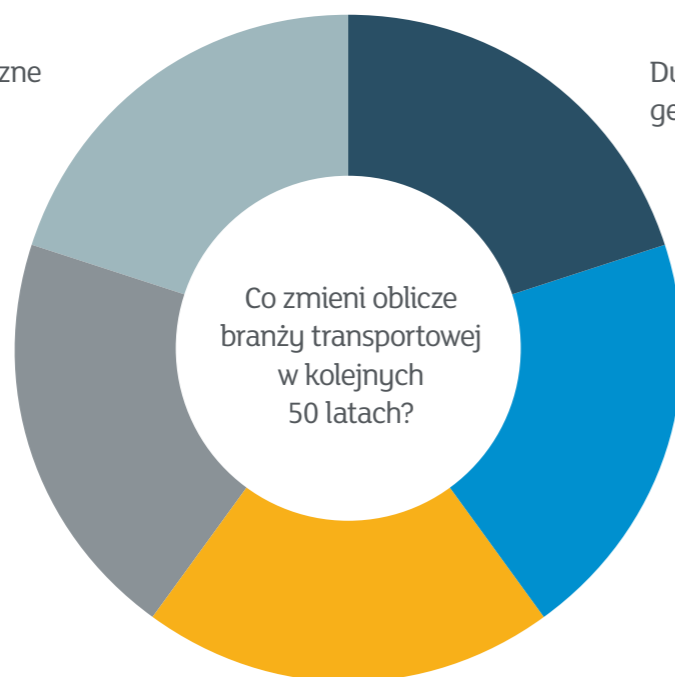
Zmiany demograficzne

Duża zmienność sytuacji geopolitycznej na świecie

Rosnąca dbałość o środowisko

Coraz większa rola nowoczesnej technologii w życiu człowieka

Wzrost znaczenia e-commerce



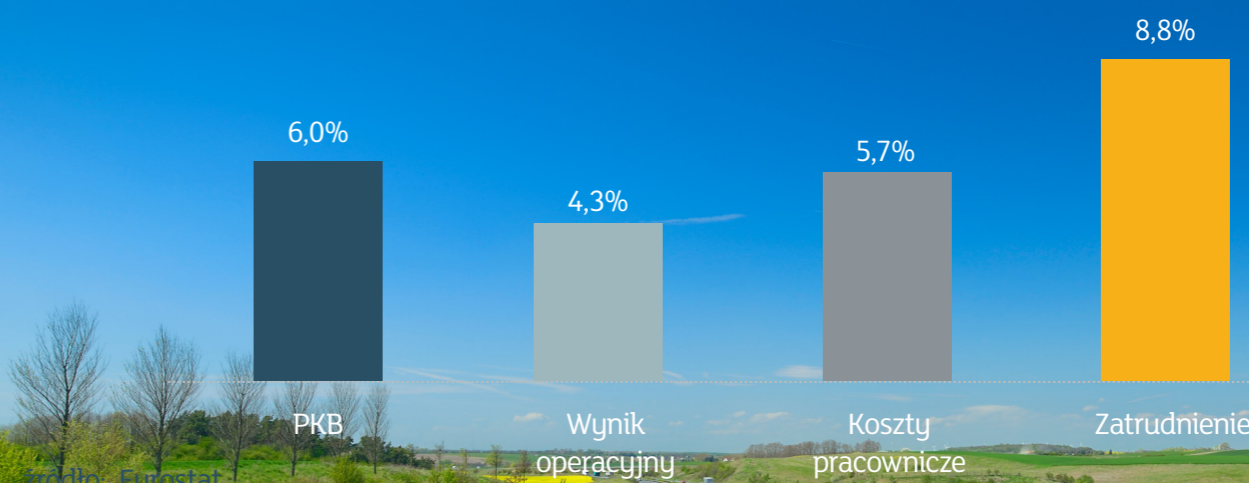
Wysoka korelacja z cyklem koniunkturalnym

Transport jest branżą wczesnocykliczną, co oznacza, że wzrost wolumenu przewozów świadczy o poprawie sytuacji gospodarczej w kraju.

Udział w PKB na poziomie 6,0 proc. oraz w zatrudnieniu - 8,8 proc., klasyfikują transport wśród branż o kluczowym znaczeniu dla polskiej gospodarki. Zdecydowaną większość pracowników przedsiębiorstw transportowych stanowi kadra o niskich dochodach (często pracujących za płacę minimalną), co odzwierciedla niski, w stosunku do udziału zatrudnienia, udział kosztów pracowniczych. Implementacja najnowocześniejszych rozwiązań technologicznych w transporcie będzie wymagała zatrudnienia wysokokwalifikowanych specjalistów, co w dłuższej perspektywie doprowadzi do wzrostu średnich płac w branży.

Rentowność branży jest niska, co potęguje znaczenie efektu skali.

Udział branży transportowej w gospodarce pod względem wartości dodanej, wyniku operacyjnego, kosztów pracowniczych i zatrudnienia

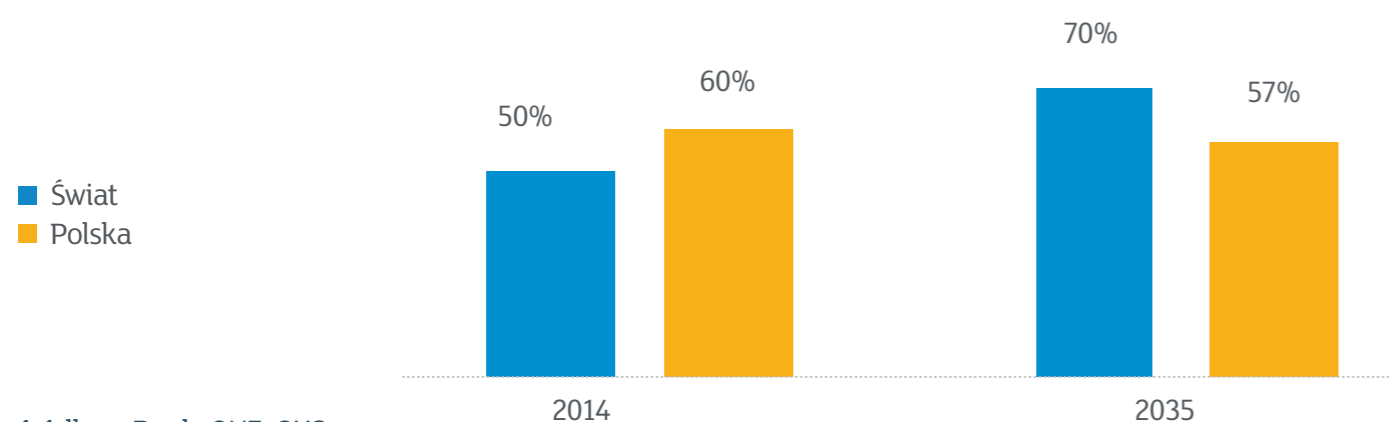


Sytuacja w branży

Zmiany demograficzne odcisną piętno na transporcie miejskim i aglomeracyjnym

Największą zmianą w nadchodzących latach będzie postępująca urbanizacja. Do 2035 r. ludność zamieszkała w miastach będzie stanowić prawie 2/3 globalnej populacji. Statystyki dotyczące Polski przedstawiają się odmiennie, gdyż oczekuje się spadku liczby mieszkańców w dużych ośrodkach. GUS wskazuje jednak na to, że mniejsza liczba osób zamieszkałych w miastach to wynik ich przenosin do miejscowości znajdujących się w pobliżu największych ośrodków. Są to często odległości mniejsze od tych, jakie muszą pokonać mieszkańcy największych, wielomilionowych miast z przedmieść do centrum.

Odsetek ludności mieszkającej w miastach

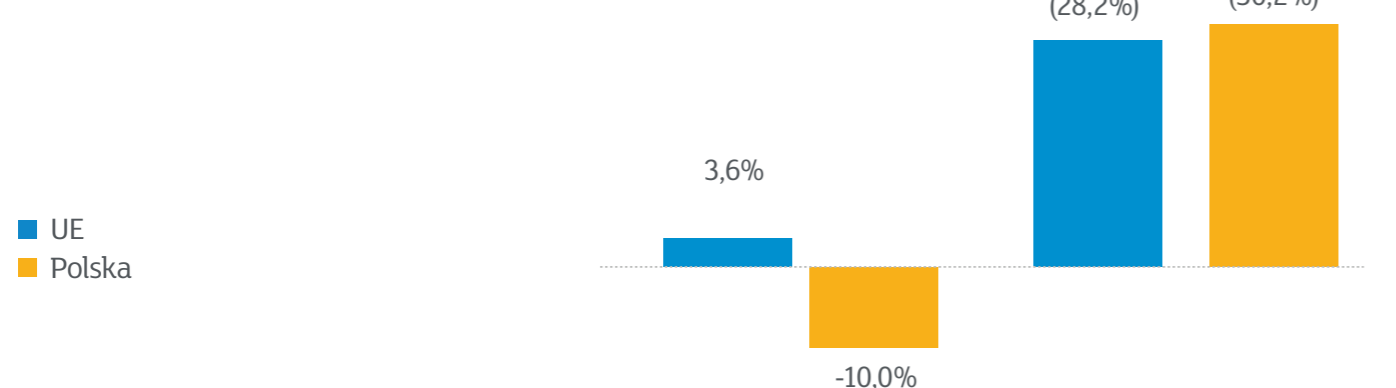


źródło: mBank, ONZ, GUS

Bezpośrednim skutkiem tych zmian będzie dynamiczny rozwój transportu miejskiego i aglomeracyjnego, w tym przede wszystkim kolei, metra i tramwajów - jako ekologicznych środków lokomocji.

Największe miasta najprawdopodobniej będą starały się wykluczyć lub ograniczyć ruch samochodów ze ścisłego centrum, stosując wysokie opłaty za wjazd, wprowadzając określone godziny wjazdu lub eliminując zupełnie z ulic stare samochody. W Paryżu np. zakaz wjazdu do centrum mają pojazdy starsze niż 18 lat.

Zmiany demograficzne w latach 2014 - 50 w Polsce i UE



źródło: mBank, Eurostat, GUS, ONZ

Przewoźnicy będą musieli mieć na uwadze również zmianę struktury wiekowej społeczeństwa oraz łączną wielkość ludności, zamieszkałej w danym kraju, miejscach, które będą charakteryzować się małą gęstością zaludnienia. Przewoźnicy najprawdopodobniej ograniczą liczbę połączeń, a duża część z nich wycofa się z rynku.

Aż 30,2 proc. społeczeństwa będą stanowić osoby powyżej 65 roku życia, co oznacza wzrost aż o 15 punktów procentowych. Tak poważne zmiany demograficzne zmuszą przewoźników do przystosowania posiadanego taboru do osób starszych.

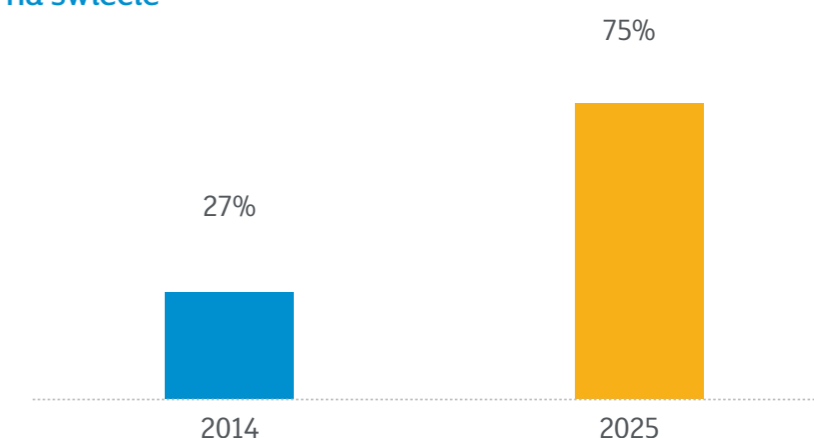
Aby usprawnić transport miejski i aglomeracyjny, przy takiej strukturze wiekowej społeczeństwa, należałoby również podjąć działania, mające na celu zmianę dobowego cyklu życia osób starszych, tak, by nie podróżowali oni w tym samym czasie, co ludzie jadący do pracy czy szkoły. Przesunięcie potoku ludności na inne godziny może być jednym z najtańszych rozwiązań poprawy warunków transportowych. Co więcej, zapewniłoby to wysokie wykorzystanie taboru w ciągu całego dnia.

Rosnący odsetek osób w wieku emerytalnym będzie ogromnym wyzwaniem dla przewoźników, zarówno towarowych jak i pasażerskich, gdyż już przy obecnej strukturze wiekowej społeczeństwa odczuwalny jest deficyt kierowców i maszynistów. W Stanach Zjednoczonych w 2014 r. American Trucking Association wskazywało na brak ok. 35 tys. kierowców, natomiast do 2020 r. liczba ta ma wzrosnąć do ok. 200 tys. W Niemczech, w ciągu najbliższych 10-15 lat, ponad 250 tys. kierowców przejdzie na emeryturę. Efektem takiego stanu rzeczy jest zwiększony popyt na kierowców z Polski, którzy mogą liczyć na zupełnie inny poziom wynagrodzenia.

To z kolei stwarza problem dla krajowych przedsiębiorstw transportowych. Z zagrożenia, jakie niesie ze sobą przyszły deficyt wykwalifikowanej kadry pracowniczej, zdaje sobie sprawę np. PKP Cargo, które jeź teraz inwestuje miliony złotych w program szkolenia maszynistów.

Pomimo tego, że zdecydowanie zwiększy się odsetek ludności powyżej 65 roku życia, to wraz z nim będzie rosła liczba pokolenia Y w łącznej liczbie ludności.

Udział pokolenia Y wśród pracujących na świecie



źródło: mBank, Deloitte

Badania wskazują, że pokolenie Y w dużo mniejszym stopniu przywiązuje uwagę do posiadania własnego samochodu, wybierając do podróżowania inne środki transportu. Kluczowe dla przewoźników jest dostarczenie młodym ludziom narzędzi do dowolnego konstruowania swoich podróży. Aplikacje na smartfony, czy tablety, powinny umożliwić tworzenie multimodalnych wycieczek, bez potrzeby kupowania wielu różnych biletów.

Wiele wskazuje na to, że zmiany demograficzne w krajach rozwiniętych doprowadzą do ograniczenia roli samochodów i staną się katalizatorem wzrostu znaczenia innych środków lokomocji, w tym komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej.



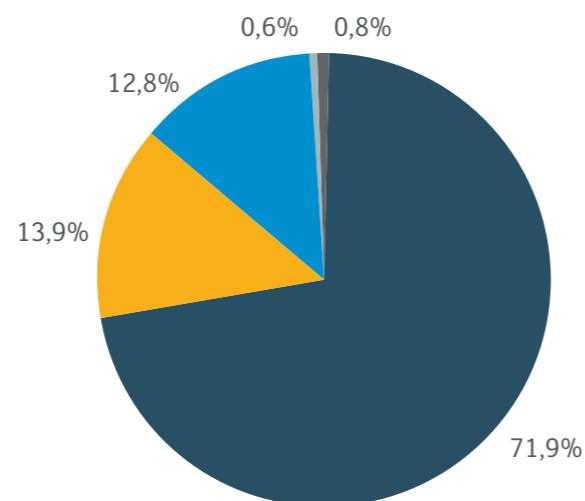
Ochrona środowiska

Coraz bardziej restrykcyjne regulacje i poszukiwanie optymalnych źródeł energii

Branża transportowa, z 24 proc. udziałem emisji gazów cieplarnianych w EU, ma znaczący wpływ na degradację środowiska naturalnego. Większy posiada tylko sektor energetyczny z udziałem na poziomie 29 proc.

Struktura emisji gazów cieplarnianych w transporcie

- drogowy
- morski
- lotniczy
- kolejowy
- pozostały



źródło: mBank, Eurostat, GUS, ONZ

Komisja Europejska zobligowała kraje członkowskie do redukcji emisji gazów cieplarnianych w transporcie o 60 proc. do 2050 r., w stosunku do poziomu emisji z 1990 r.

Transport drogowy, ze względu na największy udział w ich emisji, czekają największe zmiany. Oprócz stałego poprawiania efektywności silników i ograniczania emisji CO₂, coraz większą rolę odgrywać będą nowe rodzaje napędu pojazdów, jak np. hybrydowy, czy elektryczny. Warto jednak podkreślić, że nie uda się osiągnąć celu bez wyeliminowania części drogowego ruchu towarowego, który musi zostać przetransferowany na koleje, mające znikomą bezpośredni wpływ na środowisko.

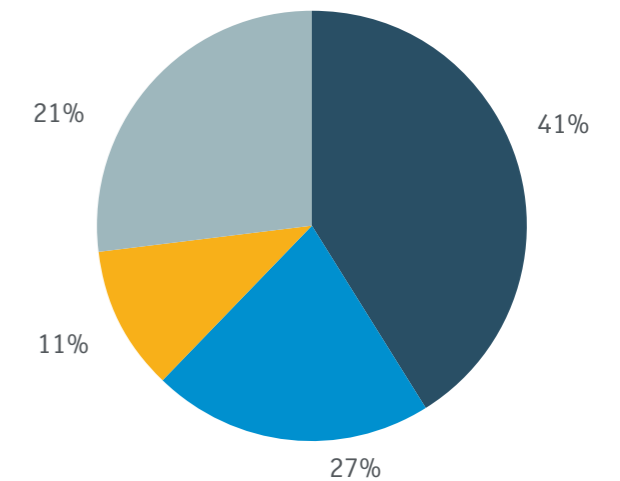
W związku z tym, oczekujemy renesansu transportu kolejowego w Europie, zarówno towarowego jak i pasażerskiego. Katalizatorem zmian i większej roli kolei w transporcie może okazać się pełne otwarcie europejskiego rynku kolejowego po 2020 r. Wejście nowych graczy na, dotychczas zdominowane przez państwowe spółki, rynki wymusi wzrost efektywności przewoźników, co powinno mieć pozytywny wpływ na ich konkurencyjność względem transportu drogowego.

Z perspektywy polskich, towarowych przewoźników kolejowych regulacje środowiskowe w długim okresie diametralnie zmieniają ich profil. Aktualnie transport kolejowy w Polsce jest mocno uzależniony od przewozów węgla i wyrobów górnictwa oraz kopalnictwa. Nacisk Komisji Europejskiej na wzrost znaczenia odnawialnych źródeł energii w miksie energetycznym kraju, który przyczyni się do coraz mniejszego wykorzystania węgla, wymusi na przewoźnikach znalezienie nowych klientów i znaczące zmiany w posiadanym taborze.

Oczekujemy przyspieszenia konteneryzacji transportu w naszym kraju. Przyczyni się to do zwiększenia znaczenia transportu intermodalnego.

Struktura przewiezionych kolejną towarów w 2014 r. w Polsce (wg. masy)

- węgiel kamienny
- rudy metali i wyroby górnictwa i kopalnictwa
- produkty rafinacji ropy naftowej
- pozostałe produkty



źródło: mBank, Eurostat, GUS, ONZ



Konsorcjalny kredyt inwestycyjny
290.000.000 EUR
 Finansowanie budowy drugiego głębokowodnego terminalu kontenerowego

Aranżer
 Listopad 2014

Regulacje środowiskowe, w większym lub mniejszym stopniu, dotyczą każdego środka transportu. Będzie się to wiązać z rosnącymi nakładami inwestycyjnym przedsiębiorstw transportowych.

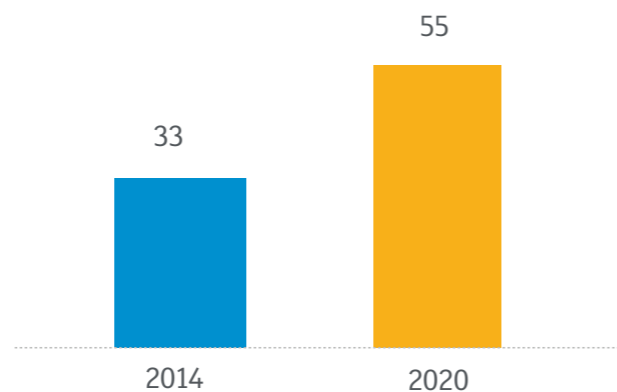
Największe ryzyko, związane z regulacjami środowiskowymi, dotyczy ich różnorodności w ujęciu globalnym. Zmiany w Europie nie idą w parze z implementacją ich w Azji, czy też na innych kontynentach. W wyniku tego dochodzi do zaburzenia konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych na globalnym rynku.

E-commerce kompletnie zmienił łańcuch dystrybucji towarów

Polski e-commerce wciąż znajduje się w fazie rozwoju, czego potwierdzeniem jest wysoki, wynoszący 15 proc., średnioroczny wzrost wartości rynku.

Pomimo dynamicznego wzrostu jego udziału w handlu, ogółem na koniec 2014 r. wynosił niecałe 3 proc. W stosunku do Niemiec, gdzie e-commerce stanowił 10 proc. handlu, nasz rynek posiada ogromny potencjał do dalszego wzrostu.

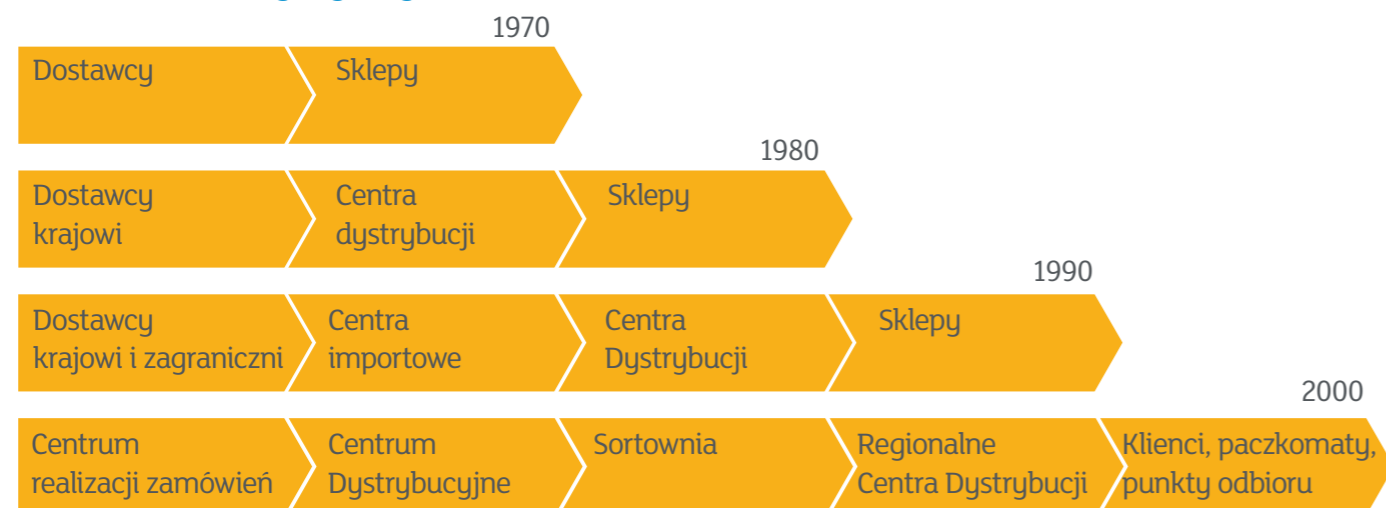
Wartość rynku e-commerce w Polsce (mld zł)



Źródło: mBank, Deloitte

Prognozy wskazują, że do 2020 r. jego wartość ma wynieść od 55 nawet do 90 mld zł, co znacząco zwiększy jego udział w naszym handlu. Rosnący udział e-commerce ma ogromny wpływ na zmianę łańcucha dystrybucji towarów (bez żywności, której logistyka z racji charakterystyki produktów wygląda inaczej).

Zmiana modeli logistycznych w latach 1970-2000



Źródło: mBank, Cerasis

Aktualnie łańcuch dystrybucji towarów jest dużo bardziej złożony niż miało to miejsce jeszcze choćby w latach 90-tych XX wieku. Wszystko zaczyna się w centrum realizacji zamówień, czyli miejscu gdzie obsługiwane są zamówienia złożone w sklepie internetowym, tj. ich pakowanie, oznakowanie i wysyłka. Takie centrum może należeć do danego przedsiębiorstwa lub być podmiotem niezależnym, który może być outsourcowany. W zależności od wielkości skali działania sklepu internetowego, (globalnie lub lokalnie), paczka trafia do krajowego centrum dystrybucji lub bezpośrednio do regionalnego centrum dystrybucji, by następnie dzięki firmie kurierskiej trafić do miejsca docelowego.

Najnowsze badania wskazują, że klienci bardziej od ceny przesyłki oczekują od sklepów internetowych jak najbardziej dla nich dogodnej formy dostawy. Dlatego firmy kurierskie stale poszukują nowych, bardziej zbliżonych do oczekiwań klientów, form dostarczenia przesyłki. Paczkomaty stały się już rzeczą powszechną, jednakże ich funkcjonalność będzie wzrastać. Już teraz dostarczana jest do nich żywność, a jeden ze światowych liderów internetowej sprzedaży odzieżowej wyposażył paczkomaty w przebieralnię - jeśli dany produkt nie spełnia oczekiwań klienta, może go natychmiast zwrócić. W niedalekiej przyszłości nikogo nie będzie dziwić, że kurier zostawia paczkę w bagażniku naszego samochodu (DHL już testuje takie rozwiązania), a dron z przesyłką przylatuje pod nasze drzwi.

E-commerce dokona ogromnych zmian - nie tylko w transporcie na tzw. odcinku ostatniej mili, czyli bezpośrednio do klienta. Przewoźnicy zajmujący się

dostawą towarów pomiędzy centrami dystrybucji będą musieli w coraz większym stopniu przestać się na transport drobnicowy i opracować takie systemy przewozu, aby w jak największym stopniu wypełnić powierzchnię bagażową. Tym bardziej, że sezonowe szczyty w transporcie, jak np. okres przed świętem Bożego Narodzenia, stają się coraz krótsze, a liczba towarów do przewiezienia w tym czasie dynamicznie rośnie.

Raben *your partner in logistics*

Konsorcjalny kredyt inwestycyjny i obrotowy

150.000.000 EUR

Refinansowanie istniejącego zadłużenia, finansowanie ogólnych celów korporacyjnych i bieżącej działalności

Aranżer, Kredytodawca

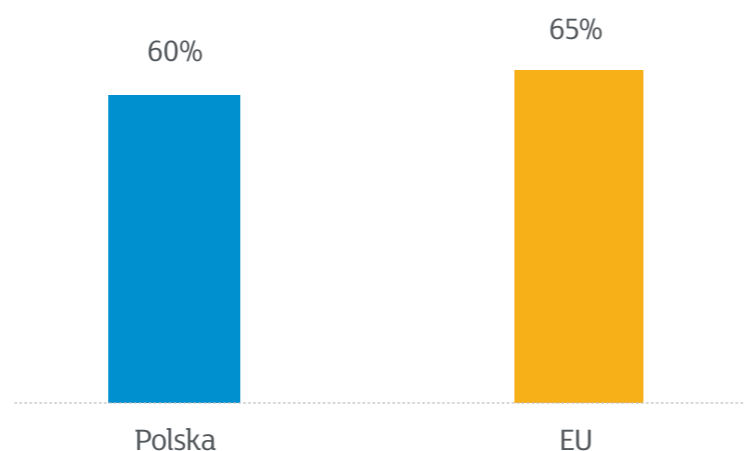
Listopad 2014



Nowoczesne technologie pokierują nas w codziennym życiu

W każdej czynności wykonywanej przez nas w ciągu dnia już spotykamy się z najnowszymi rozwiązaniami technologicznymi. Sprawdzamy kiedy odjedzie tramwaj w smartfonie, posługujemy się aplikacją jadąc samochodem w wybrane miejsce, płacimy za parking posługując się urządzeniem mobilnym. Rola smartfona w naszym życiu rośnie wraz z każdą kolejną, nową funkcją.

Odsetek osób posiadających smartfona w 2015 r.



źródło: mBank, TNS Global, emarketer

Katalizatorem wzrostu znaczenia nowoczesnych technologii, w tym smartfonów, będzie Internet Rzeczy, czyli bezpośrednia komunikacja pomiędzy maszynami bez ingerencji człowieka.

Wykorzystanie Internetu Rzeczy w transporcie już ma miejsce. W ciągu najbliższych lat dokona ona niemałej rewolucji.

Komunikowanie się ze sobą urządzeń i maszyn już teraz pozwala kierowcom ciężarówek na uzyskiwanie od pojazdu wskazówek dotyczących stylu jazdy (mniejsze spalanie paliwa), trasy (jak najbardziej efektywna), czy też o potrzebie postoju w przypadku zmęczenia. Warto podkreślić, że do tych wszystkich danych dostęp ma również pracownik, znajdujący się w siedzibie firmy, który na bieżąco może nanosić poprawki w wyliczeniach systemu.

Kolejnym przykładem są tzw. inteligentne miasta, czyli takie systemy, które umożliwiają pełną kontrolę procesów zachodzących w systemie transportowym miasta. Implementacja rozwiązań

inteligentnego miasta może pozwolić na kierowanie natężeniem ruchu, wskazywać kierowcom wolne miejsca parkingowe, a nawet kierować potoki ludności do określonych środków transportu. Połączenie systemów informatycznych przewoźników z systemami inteligentnego miasta pozwoli na stworzenie dynamicznych cenników, gdzie cena biletu będzie zależna nie tylko od godziny przejazdu, ale także od aktualnego natężenia ruchu, czy wybranej przez pasażera trasy. Pozwoli to na zwiększenie przychodów i optymalizację wykorzystania posiadanego taboru.

Oczekujemy również zmian w płatnościach za transport, w którym główną rolę odegrają urządzenia mobilne. Posiadanie papierowego biletu, a nawet imiennej karty, będzie niepotrzebne. Płatności odbywać się będą zdalnie, przy asyście specjalnych aplikacji, które będą odpowiadać również za spersonalizowanie trasy podróży, w zależności od wybranych przez użytkownika parametrów. Widzimy w tym miejscu dużą rolę banków, których aplikacje mobilne mogą stać się wehikułem płatności mobilnych.

Warto podkreślić, że znaczenie Big Data w inteligentnych miastach będzie rosło. Już teraz wykorzystują

one ogromną ilość dostępnych danych, dotyczących ruchu w mieście, jego natężenia w zależności od pory dnia, czy też występujących wypadków. Smartfony wyposażone w funkcję geolokalizacji, pozwolą na zbieranie danych o użytkownikach systemu, co umożliwi jeszcze większe dopasowanie usług transportowych do mieszkańców.

Patrząc jeszcze dalej w przyszłość, nowoczesne technologie najprawdopodobniej doprowadzą do tego, że środkami komunikacji miejskiej będzie kierować komputer, który będzie odpowiadał nie tylko za bezpieczny dojazd pojazdu na czas, ale także zadba o jego jak największą efektywność energetyczną. Raport Deloitte donosi, że dla części społeczeństwa „środkiem transportu” jest smartfon. W związku z tym należy przygotować się na ogromne zmiany, które będą wyzwaniem nie tylko dla przewoźników pasażerskich, ale również towarowych.

Przedsiębiorstwa transportowe muszą być przygotowane na dużą zmienność otoczenia geopolitycznego

Branża transportowa ma charakter globalny, w związku z tym jest wrażliwa na wszelkie wydarzenia geopolityczne, jak np. konflikty zbrojne, czy też ruchy migracyjne. W połączeniu z wysoką korelacją z koniunkturą gospodarczą, przedsiębiorstwa transportowe muszą charakteryzować się dużą elastycznością działania, by móc funkcjonować w coraz bardziej dynamicznie zmieniającym się otoczeniu.

Konflikty zbrojne na Bliskim Wschodzie, wysoki poziom produkcji ropy w USA oraz wyraźne ograniczenie popytu na paliwo w globalnej gospodarce, spowodowane przede wszystkim osłabieniem wzrostu gospodarczego Chin, przyczyniło się do wysokiej nadpodaży surowca na światowych rynkach i jego głęboką przecenę od 4 kw. 2014 r. Niskie ceny ropy mają wpływ na szereg zdarzeń, których doświadczają przedsiębiorstwa transportowe praktycznie z każdego segmentu branży.

Najbardziej widocznym skutkiem jest spadek konkurencyjności kolei, ze względu na spadek cen transportu drogowego. Oczywiście nie należy spodziewać się nagłego przerwania dużej liczby towarów na drogi, gdyż przewóz towarów samochodami ma określone możliwości jeśli chodzi o maksymalną masę ładunków. W przypadku segmentu pasażerskiego, część społeczeństwa może wybrać podróż własnym samochodem zamiast koleją, szczególnie dotyczy to krajów o bardzo dobrej infrastrukturze drogowej.

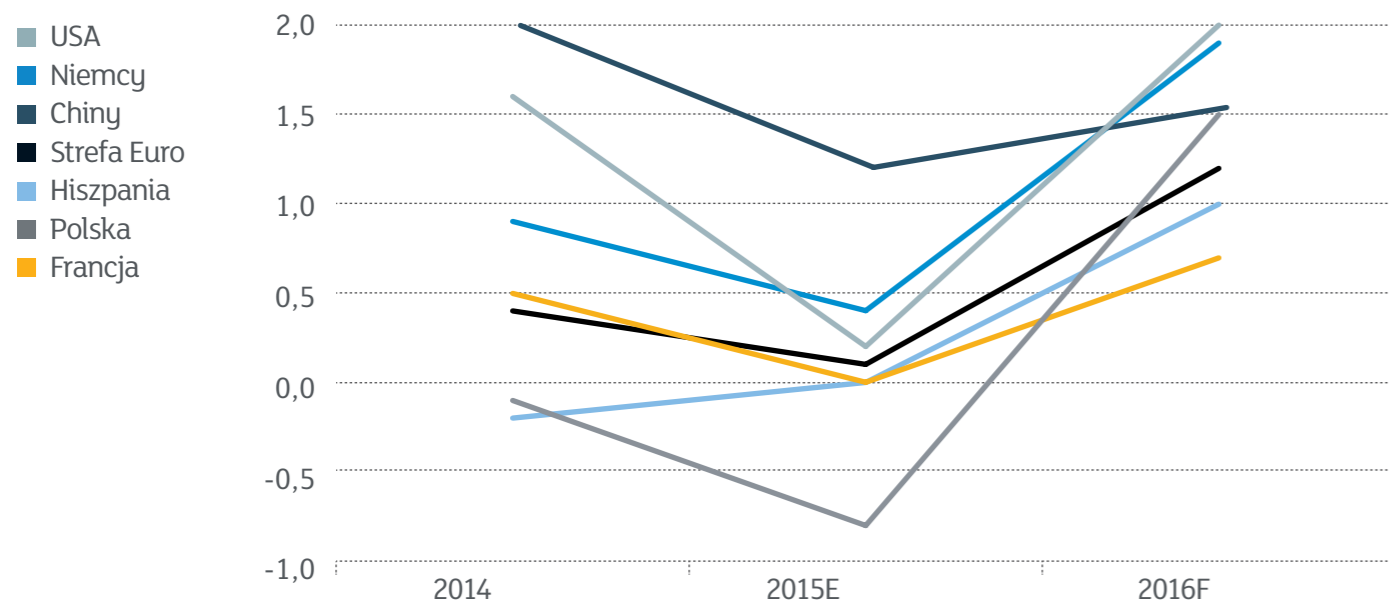
Konflikty zbrojne, jak ten na Ukrainie, mogą mieć wpływ na wykluczenie z rynku części przewoźników, wyspecjalizowanych w obsłudze rynku. Wąska specjalizacja zawsze stanowi poważne ryzyko dla przedsiębiorstw transportowych.

Rosnąca dynamika zmian geopolitycznych i gospodarczych ma wpływ na coraz większą elastyczność przedsiębiorstw i wzrost znaczenia outsourcingu

Większość przewoźników drogowych, ze względu na dużą zmienność popytu w skali roku, podnajmuje kierowców w czasie szczytowego zapotrzebowania na usługi, np. w okresie przedświątecznym. Podobna sytuacja ma miejsce w transporcie kolejowym, gdzie często przewoźnicy wynajmują lokomotywy, czy wagony, aby sprostać popytowi.

Ważnym, z perspektywy globalnej gospodarki, zjawiskiem jest duże prawdopodobieństwo utrzymywania się przez długi czas niskiej inflacji. Efektem takiego stanu rzeczy będzie stała niepewność przedsiębiorstw co do przyszłych wyników. Może to ograniczyć ich wydatki inwestycyjne oraz wielkość produkcji. Dla przedsiębiorstw transportowych będzie to oznaczać spadek liczby towarów do przewiezienia, co, wraz z brakiem możliwości podniesienia cen za usługi, doprowadzi do wyeliminowania z rynku najstarszych podmiotów, zwiększając koncentrację w branży.

Inflacja CPI w wybranych krajach (%)



źródło: mBank, Commerzbank

Nie bez znaczenia pozostają również międzynarodowe kwestie regulacyjne, które mogą osłabić konkurencyjność niektórych gałęzi transportu. Najlepszym przykładem są plany implementacji minimalnych stawek godzinowych, lub ich wprowadzenie, przez niektóre kraje Unii Europejskiej. Nie znamy jeszcze finalnego stanowiska Komisji Europejskiej dotyczącego zgodności regulacji z prawem unijnym, ale takie zabiegi przyczynią się do zmiany struktury rynku przewoźników drogowych w Europie. Stracą ci, których najważniejszym źródłem sukcesu była przewaga kosztowa, czyli przede wszystkim przewoźnicy ze Środkowo-Wschodniej Europy.



Niniejszy materiał ma charakter wyłącznie informacyjny, jest rozpowszechniany w celu reklamy i promocji usług mBanku S.A i nie może być traktowany jako kreujący wiążące zobowiązanie jakiegokolwiek osoby, w tym mBanku S.A., z jakiegokolwiek tytułu. Niniejszy materiał stanowi wyraz najlepszej wiedzy jego autorów opartej informacjami z kompetentnych rynkowych źródeł, jednakże mBank S.A. nie gwarantuje pełnej kompletności i wiarygodności zawartych w nim informacji. Niniejszy materiał nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego, ma charakter wyłącznie informacyjny i nie należy go traktować jako rekomendacji lub porady. Prognozy wskazane w niniejszym materiale nie gwarantują osiągnięcia zysków przez inwestora działającego na ich podstawie.

mBank S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Senatorska 18, 00-950 Warszawa, zarejestrowany przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000025237, posiadający numer identyfikacji podatkowej NIP: 526-021-50-88, o wptaconym w całości kapitale zakładowym, którego wysokość wg stanu na dzień 01.01.2016 r. wynosi 168.955.696 złotych.



mBank S.A. ul. Senatorska 18, 00-950 Warszawa
tel. 22 829 00 00, fax: 22 829 00 33
[msp-korporacje@mBank.pl](mailto:mBank@msp-korporacje.pl)