

III kwartał 2023

Raport Barometru Transportowego TIMOCOM

Jak długo utrzyma się wzrost popytu na transport?



Spis treści

- 03 Wstęp
- 04 Transport międzynarodowy: lekkie odbicie w porównaniu z pierwszą połową roku
- 05 Transport międzynarodowy: wzrost popytu po sezonie letnim
- 07 Sytuacja gospodarcza a podaż ładunków
- 09 Średnia cena frachtu na najwyższym poziomie od początku roku
- 10 Mniejszy popyt na przewozy do Szwajcarii
- 12 Polska: rynek krajowy
- 13 Eksport z Polski: wzrosty w stosunku rocznym i kwartalnym
- 15 Import do Polski: spadki na popularnych relacjach, DE-PL bez zmian
- 16 Import do Polski: wzrost ładunków ze Skandynawii
- 17 Prognozy dla transportu na przełom 2023/2024

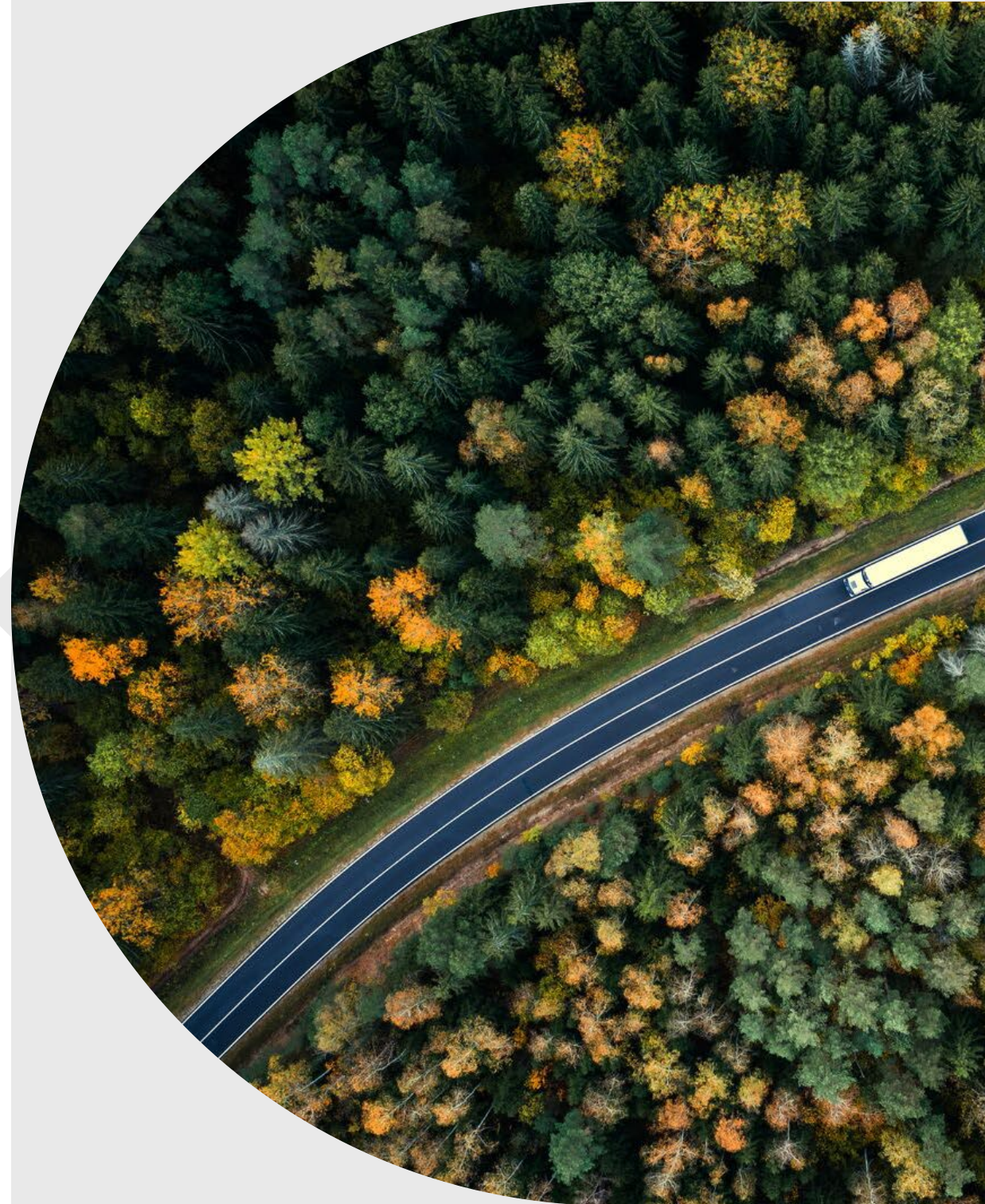
Wstęp

W latach pandemii Barometr transportowy wskazywał wartości nietypowe – bardzo niskie i bardzo wysokie.

W bieżącym roku wyniki powróciły do poziomu z 2019. Jednak mimo lekkiej poprawy w stosunku do poprzednich kwartałów rynek transportowy nadal nie jest w najlepszej kondycji.

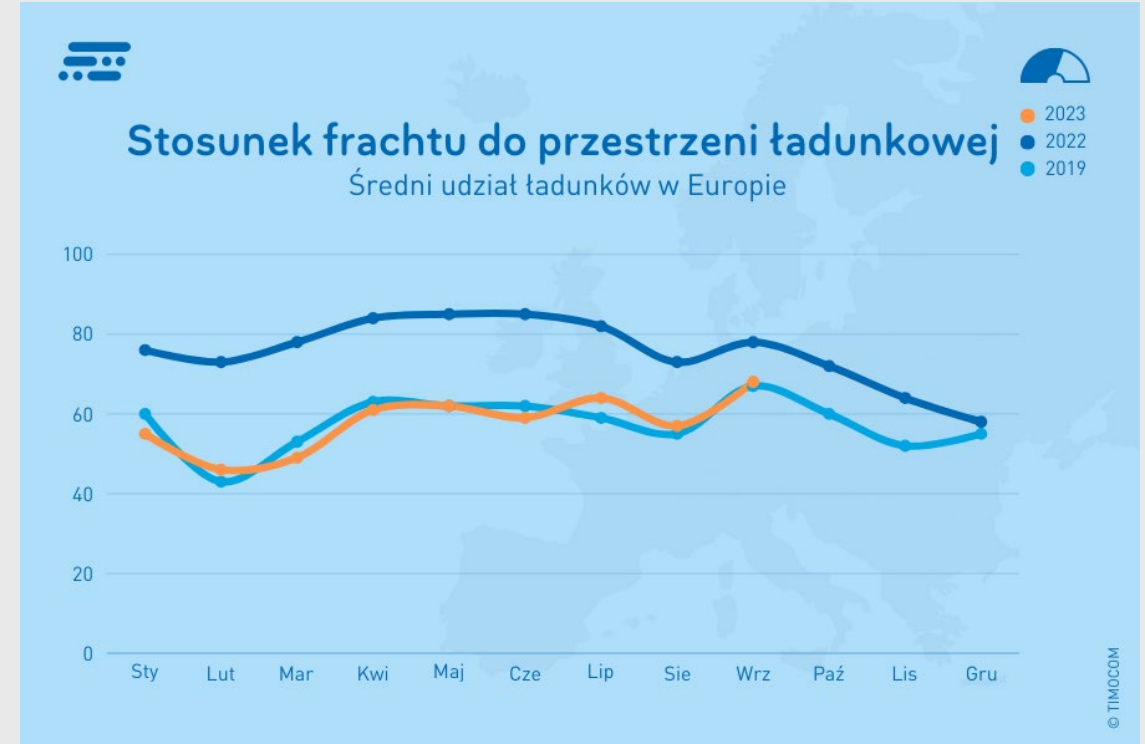
Q3

2023



Transport międzynarodowy: lekkie odbicie w porównaniu z pierwszą połową roku

Po pierwszych dwóch kwartałach bieżącego roku, w których liczby ofert frachtów w Europie były znacznie niższe niż w analogicznych kwartałach 2022 (1 kw. -51%; 2 kw. -46,3%), w trzecim kwartale dystans nieco się zmniejszył, lecz nadal jeszcze wynosił 21%. Wrzesień był w tym kwartale miesiącem z najwyższą liczbą ofert frachtów, mimo to nadal był o 13% słabszy od września 2022 roku. W Niemczech liczba ofert w 3. kwartale była aż o 32% niższa od analogicznego kwartału poprzedniego roku.

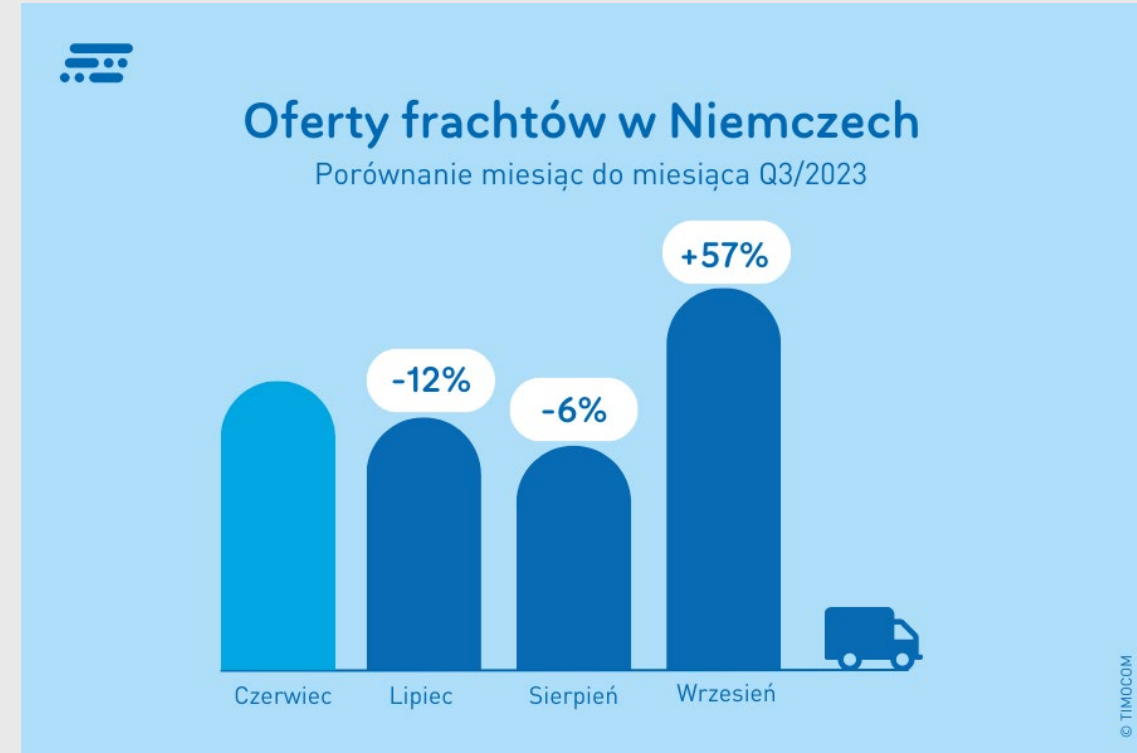


Zmiany udziału ofert frachtów w Europie w Q3/2023 © TIMOCOM

Transport międzynarodowy: wzrost popytu po sezonie letnim

Zgodnie z oczekiwaniami popyt na moce transportowe zwiększył się po zakończeniu sezonu letniego. We wrześniu na Giełdzie Transportowej TIMOCOM ponownie obserwowaliśmy znacznie większe zapotrzebowanie na transport: w tym miesiącu w całej Europie wygenerowanych zostało o 46% więcej ofert ładunków niż w sierpniu.

W Niemczech wzrost ten wyniósł 57%. Stosunek frachtów do przestrzeni ładunkowych w Europie, który w lipcu wynosił 64 do 36 a w sierpniu 57 do 43, we wrześniu był mniej zbalansowany: 69 do 31.

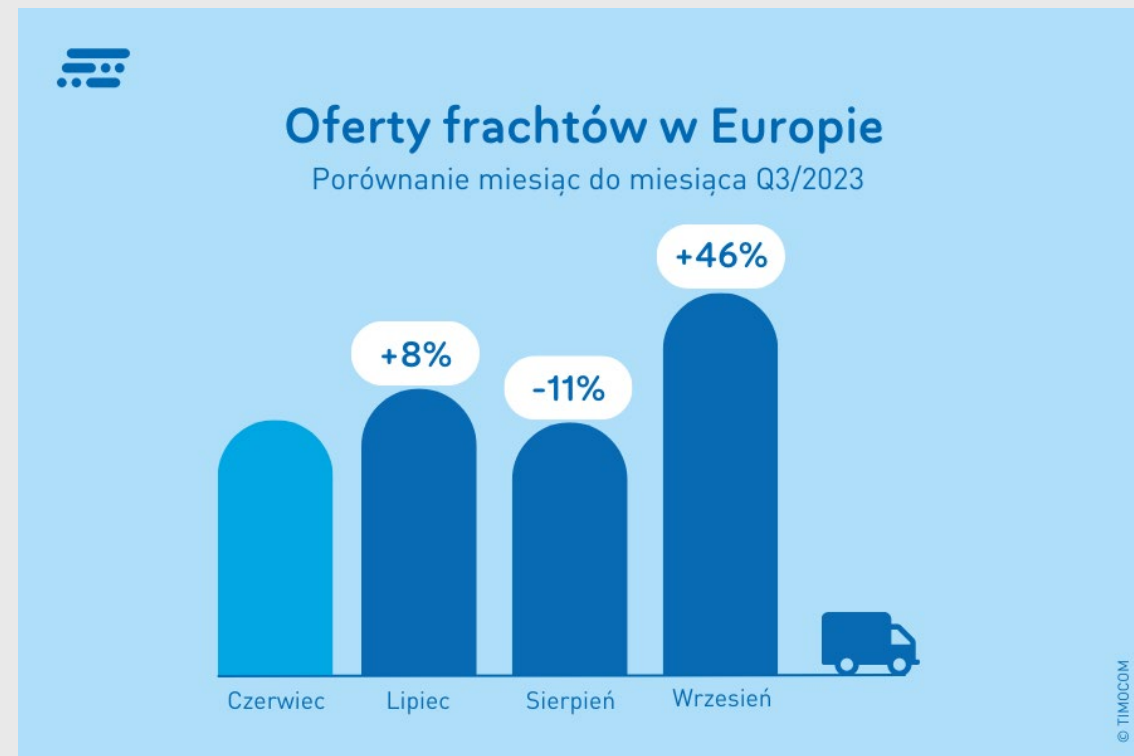


Zmiany udziału ofert frachtów w Niemczech – Q2/2023 © TIMOCOM

Sytuacja gospodarcza w Europie a podaż ładunków

Słaba koniunktura w dalszym ciągu wywiera presję na branżę transportową – mimo malejącej inflacji.

Jednym z powodów tego stanu rzeczy jest uderzająca słabość sektora budowlanego, która wpływa negatywnie na ilość zleceń dla przewoźników. Jednak również niska konsumpcja i brak inwestycji w wielu branżach są przyczynami tego, że nie udało się zbliżyć do wyników z ubiegłego roku.

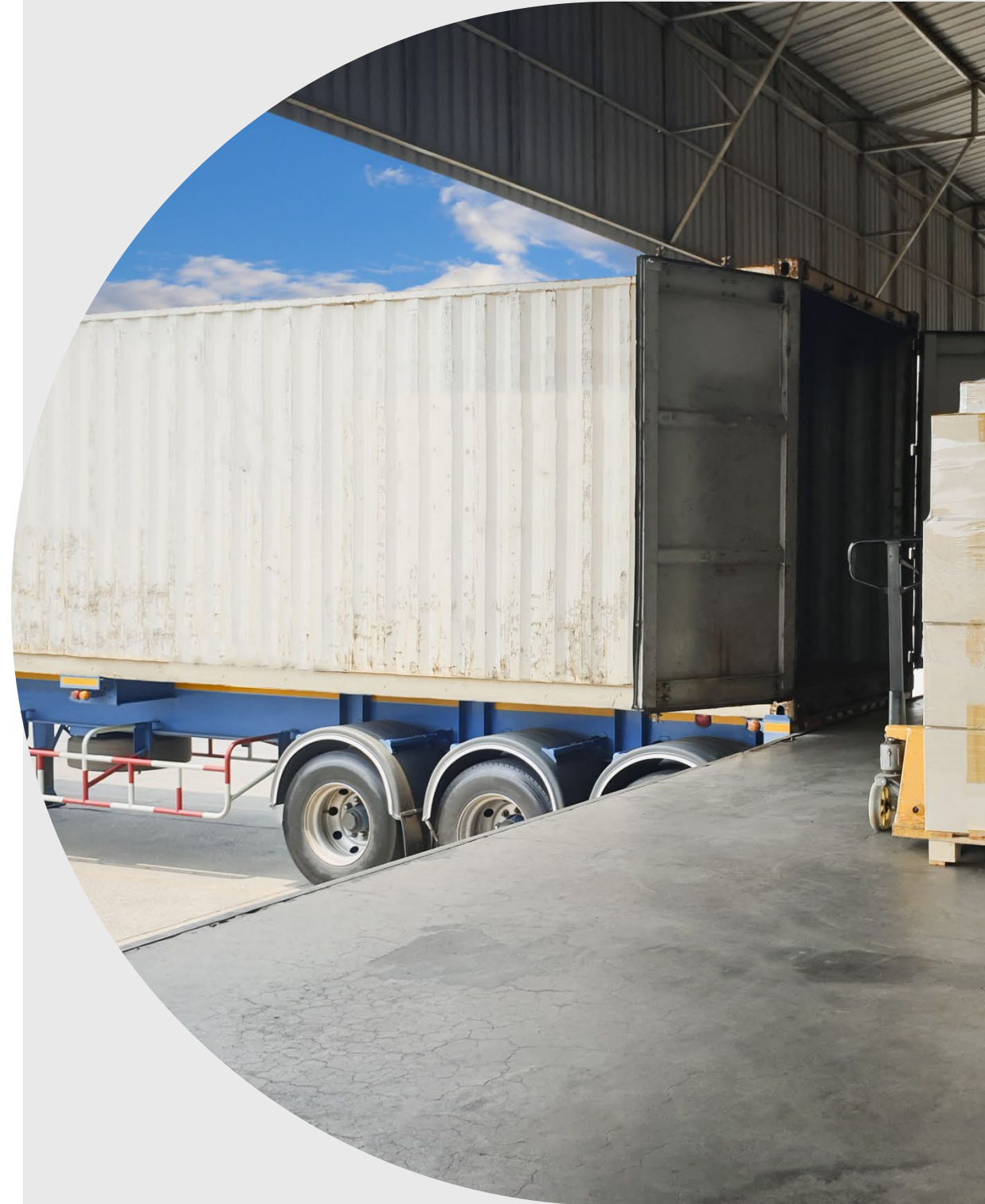


Wahania podaży frachtów w Europie miesiąc do miesiąca – Q3/2023 © TIMOCOM

Jest to widoczne zarówno w sektorze prywatnym, co wskazuje indeks nastrojów konsumenckich GfK, jak również wśród przedsiębiorców. Potwierdzeniem tego jest wskaźnik nastrojów biznesowych ifo, który w ciągu ostatnich trzech miesięcy spadł z 87,4 do 85,7, choć we wrześniu oczekiwania respondentów nieco się poprawiły.

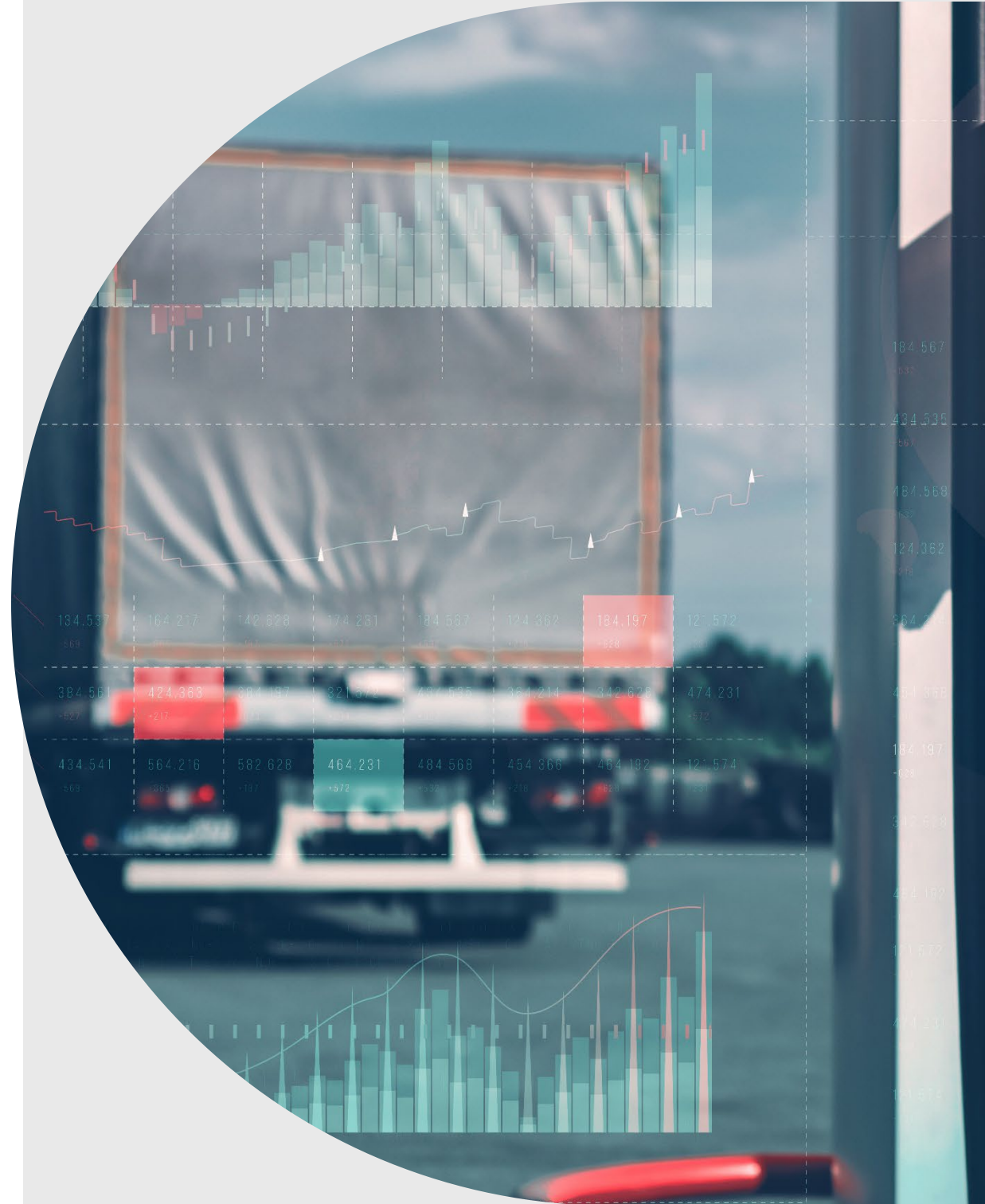
87,4

85,7



Ta sytuacja uderza w handel detaliczny. Na przykład zgodnie z danymi Federalnego Urzędu Statystycznego w sierpniu 2023 r. obroty spadły realnie o 1,2% w stosunku do poprzedniego miesiąca. W stosunku do sierpnia ubiegłego roku spadek wyniósł aż 2,3%. Zgodnie ze wskaźnikiem cen towarów i usług konsumpcyjnych ceny żywności wzrosły ponadprzeciętnie o 9,0%, przez co wraz z cenami energii przyczyniły się do utrzymania wysokiej stopy inflacji.

2,3%



Średnia cena frachtu na najwyższym poziomie od początku roku

W efekcie wzrostu liczby ofert frachtów we wrześniu wzrosła także średnia cena frachtu za kilometr – o 6,5% w stosunku do poprzedniego miesiąca. Ogólnie wartość ta jest wyższa o całe 21,3% od wyniku z lutego, który był tegorocznym dołkiem. Jednak mimo wzrostu cen, który dokonał się na przestrzeni roku, wszystkie ceny nadal są znacznie niższe od najlepszych wyników z 2022 roku, kiedy to popyt był wyraźnie wyższy.

0,5%

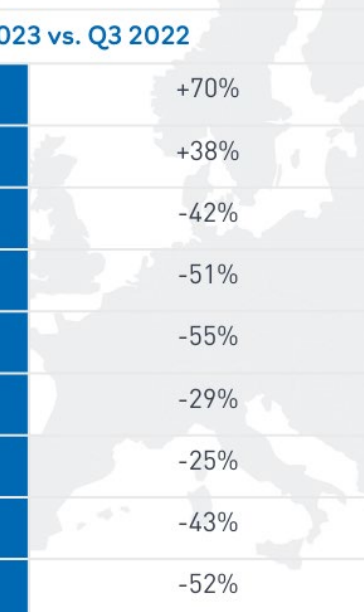



Mniejszy popyt na przewozy do Szwajcarii

Na trasach prowadzących z wielu kierunków do Szwajcarii w 3. kwartale zmniejszyło się zapotrzebowanie na moce transportowe. Stało się tak mimo utrudnień w transporcie kolejowym w tunelu Świętego Gotarda, których logiczną konsekwencją byłby wzrost popytu na transport drogowy.

W relacji z Austrii do Szwajcarii odnotowaliśmy o 55% mniej ofert frachtów niż w poprzednim kwartale, natomiast z Francji do Szwajcarii – o 51% mniej ofert frachtów. Z Niemiec do Szwajcarii było o 42%, a z Włoch – o 29% mniej ofert frachtów niż w roku poprzednim.

Wahania liczby ofert ładunków w Q3/2023
Porównanie popytu na transport międzynarodowy na trasach europejskich



 Q3 2023 vs. Q3 2022	
DE - SE	+70%
SE - DE	+38%
DE - CH	-42%
FR - CH	-51%
AT - CH	-55%
IT - CH	-29%
NL - DE	-25%
BE - NL	-43%
BE - DE	-52%

Wahania podaży frachtów na wybranych relacjach w Europie- Q3/2023 © TIMOCOM

-25%

Ponieważ połączenie szynowe jeszcze przez kilka miesięcy pozostanie zamknięte, w czwartym kwartale należy się spodziewać nasilenia przewozów drogowych towarów na trasach do Szwajcarii.

Spadły również liczby ofert frachtów z Belgii i Holandii do Niemiec (BE-DE -52%; NL-DE -25%). Przyczyną jest w tym przypadku osłabienie transportu towarów z portów morskich w głąb lądu. Wolumen przeladunków w portach ZARA od początku roku systematycznie spada.

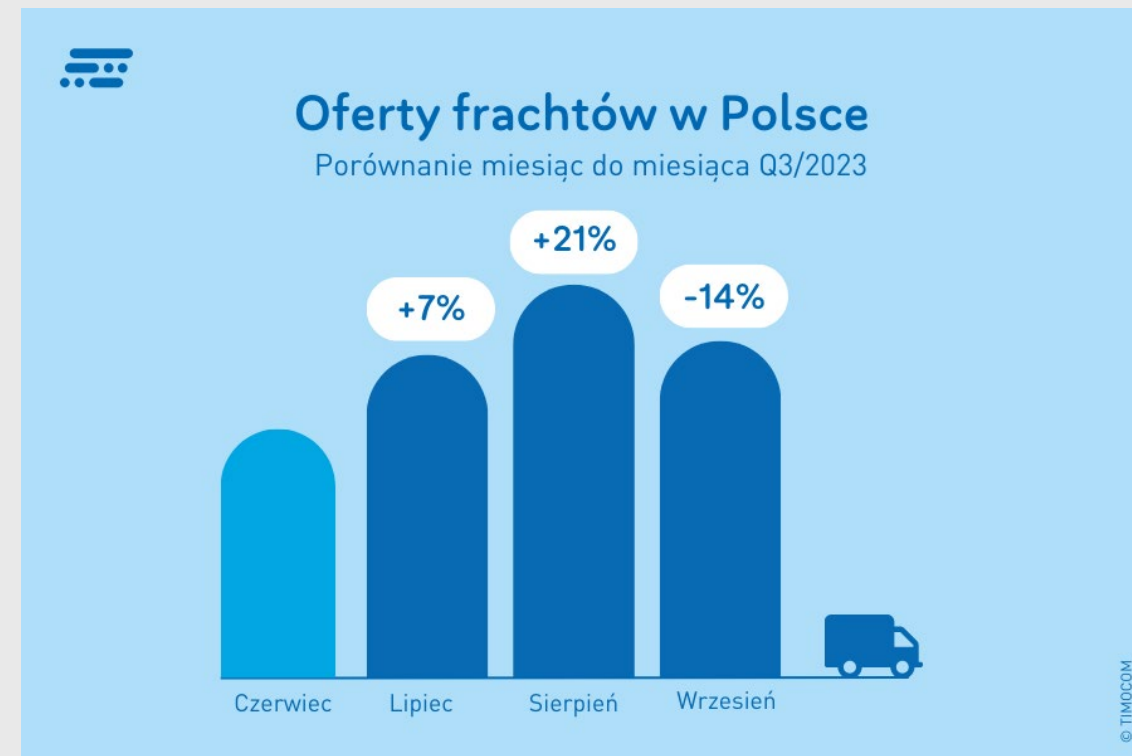
-52%



Polska – rynek krajowy

Podaż ładunków na polskim rynku krajowym utrzymuje się w tym roku na stabilnym poziomie: w trzecim kwartale 2023 liczba ofert ładunków wzrosła o 1% w stosunku do drugiego kwartału. Rok do roku dało się jednak zauważyć wzrost: od lipca do września 2023 wystawiono o 15% więcej frachtów niż rok wcześniej.

W zestawieniu miesiąc do miesiąca, po wzroście w miesiącach wakacyjnych (lipiec +7%, sierpień +21%), we wrześniu nastąpił spadek liczby oferowanych ładunków (-14%).



Eksport z Polski: wzrosty w stosunku kwartalnym i rocznym

Po letnim spowolnieniu w eksporcie z Polski widoczne jest wyraźne ożywienie. W ujęciu kwartalnym w Q3/2023 liczba ofert ładunków z Polski do Hiszpanii wzrosła o 137%, do Niderlandów o 100%.

Również na pozostałych kluczowych relacjach Barometr Transportowy TIMOCOM odnotował kilkudziesięcioprocentowy wzrost.

Co więcej, także w zestawieniu rok do roku widać pewne odbicie: podaż frachtów z Polski do Niderlandów wzrosła w porównaniu z Q3/2022 o 21%, z Polski do Włoch o 15%.

Zmiany podaży ładunków w Q3/2023 - eksport
Porównanie ofert frachtów z Polski na kluczowych relacjach

	Q3 2023 vs Q3 2022	Q3 2023 vs Q2 2023
PL - DE	-3 %	+46 %
PL - ES	-2 %	+137 %
PL - FR	-1 %	+60 %
PL - GB	-12 %	+23 %
PL - IT	+15 %	+83 %
PL - NL	+21 %	+100 %

Procentowe zmiany podaży ładunków w eksporcie z Polski - Q3/2023 © TIMOCOM

Na stabilnym poziomie (z minimalnym spadkiem) utrzymuje się eksport do Niemiec (-3%), Hiszpanii (-2%) i Francji (-1%).

Zauważalnie mniej było natomiast ofert ładunków do Wielkiej Brytanii: -12% w stosunku do analogicznego kwartału ubiegłego roku.

Spośród innych relacji eksportowych z Polski uwagę zwracają duże wzrosty liczby ofert w kierunku Grecji (+163% w stosunku do Q3/2022), Bułgarii (+103%), Chorwacji (+62%) i Słowacji (+57%). Znaczące spadki wystąpiły natomiast na relacji Polska – Litwa (-59% rok do roku) i Polska – Węgry (-34%).

+49%

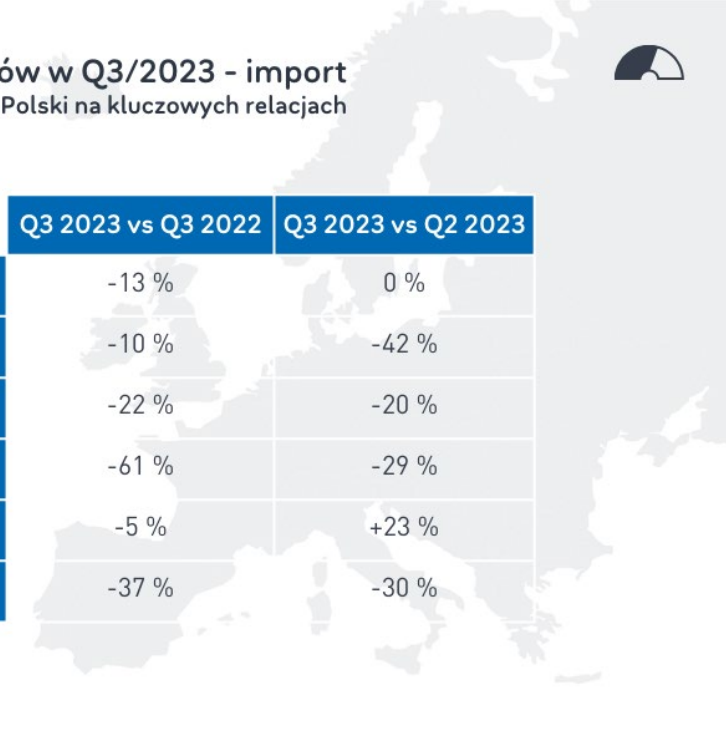



Import do Polski: spadki na popularnych relacjach, DE-PL bez zmian

Sytuacja gospodarcza w Europie Zachodniej znajduje odzwierciedlenie również w relacjach transportowych z Polską. W przeciwieństwie do eksportu, w imporcie trzeci kwartał 2023 zakończył się spadkami liczby ofert ładunków z większości krajów. Podaż ofert z Niemiec do Polski utrzymała się na poziomie z poprzedniego kwartału, jednak rok do roku spadła o 13%.

Zauważalnie mniej ofert było na relacjach Wielka Brytania – Polska (-61% rok do roku, -29% w stosunku do Q2/2023), Hiszpania – Polska (-10% rok do roku, -42% w stosunku do Q2/2023), Niderlandy – Polska (-37% rok do roku, -30% w stosunku do Q2/2023) i Francja – Polska (-22% rok do roku, -20% w stosunku do Q2/2023).

Zmiany podaży ładunków w Q3/2023 - import
Porównanie ofert frachtów do Polski na kluczowych relacjach



	Q3 2023 vs Q3 2022	Q3 2023 vs Q2 2023
DE - PL	-13 %	0 %
ES - PL	-10 %	-42 %
FR - PL	-22 %	-20 %
GB - PL	-61 %	-29 %
IT - PL	-5 %	+23 %
NL - PL	-37 %	-30 %

Procentowe zmiany podaży ładunków w imporcie do Polski – Q3/2023 © TIMOCOM

Import do Polski: wzrost ładunków ze Skandynawii

Nie oznacza to jednak, że spadki dotyczą ofert do Polski ze wszystkich kierunków. W trzecim kwartale 2023 dużo więcej było ładunków z krajów Skandynawskich – w tym z Danii i Finlandii po 214% więcej niż przed rokiem, ze Szwecji +77% z Norwegii +66%.

Według danych GUS z tych kierunków polskie przedsiębiorstwa najchętniej sprowadzają metale, maszyny i urządzenia, pojazdy, zwierzęta i produkty pochodzenia zwierzęcego, produkty mineralne, papier i materiał na papier, tworzywa sztuczne, produkty chemiczne, artykuły przemysłowe oraz materiały włókiennicze.



Prognozy dla transportu na przełom 2023/2024

Trudno o jednoznaczną prognozę dla rynku TSL dotyczącą najbliższych miesięcy. Część specjalistów (przywoływanych np. przez portal bankier.pl) szacuje, że zbliża się zmierzch gorszej koniunktury i już w 2024 roku poprawę będzie widać zarówno w naszym kraju, jak i w całej Unii Europejskiej.

Wzrost popytu w przyszłym roku przewidują także znawcy cytowani przez portal logistyka.rp.pl, do tego czasu jednak ich zdaniem należy się spodziewać spadku liczby ofert ładunków, a tym samym stawek za transport. Wśród specjalistów da się jednak również słyszeć głosy, że ożywienie gospodarcze w 2024 roku może nie nadejść ze względu na wciąż wysoką i długo utrzymującą się inflację w strefie euro.



„W związku z istniejącą sytuacją gospodarczą obserwowaliśmy ogólnie niskie zapotrzebowanie na przestrzenie ładunkowe w Europie w porównaniu z rokiem 2022, choć w zeszłym miesiącu dał się zauważyć niewielki wzrost liczby ofert frachtów” – wyjaśnia z kolei Gunnar Gburek, Head of Business Affairs firmy TIMOCOM. - „Rynek transportowy w Niemczech reaguje zachowawczo, wpisując się w ogólny trend gospodarczy. Przyczynami są przede wszystkim niski popyt zagraniczny i słaba koniunktura wewnętrzna”.



„Jeśli rynek transportowy będzie nadal rozwijał się na poziomie 2019 roku, w czwartym kwartale 2023 roku popyt na przestrzeń ładunkową ponownie zmaleje. Taki scenariusz wydaje się realistyczny, biorąc pod uwagę obecną koniunkturę panującą w Europie, a przede wszystkim w Niemczech”.

Gunnar Gburek,
Head of Business Affairs w TIMOCOM



Kontakt

Radosław Groński
Marketing Manager

TIMOCOM GmbH
ul. Powstańców Śląskich 15
53-332 Wrocław

+48 71 737 25 66
rgronski@timocom.com

www.timocom.pl

Prawa autorskie TIMOCOM. Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej pracy nie może być produkowana ani przekazywana w żadnej formie ani w żaden sposób bez uprzedniej pisemnej zgody TIMOCOM.