

Polski rynek transportu – trudny, ale ciągle stabilny

Jak wynika z danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej, w zeszłym roku w Polsce upadło prawie 600 firm¹, z tego 5% przedsiębiorstw z branży transportowej i magazynowej. Co oznaczają dokładnie te liczby i czy polscy przewoźnicy rzeczywiście mają poważne powody do zmartwień?

Upadający przewoźnicy

Jeśli weźmiemy pod uwagę pozostałe dane, na przykład informacje z Krajowego Rejestru Długów, z których wynika, że prawie jedna piąta polskich firm transportowych jest zadłużona na łączną kwotę prawie miliarda złotych², to rzeczywiście sytuacja może wydawać się niepokojąca. Niezbyt optymistycznie nastroja również raport Euler Hermes³, który pokazuje, że spośród wszystkich upadłości firm największy wzrost, bo aż o 43% w skali roku zanotowała właśnie branża transportowa.



Źródło: Monitor Sądowy i Gospodarczy, dane przeanalizowane przez Euler Hermes z grupy Allianz

4

Upadłość? W czym problem?

Istnieje kilka istotnych przyczyn tak niekorzystnej sytuacji na rynku.

Po pierwsze, polskie firmy, mimo że liczne (około 34 tysiące przedsiębiorstw, według GITD na koniec 2017 roku⁵), to w większości jednak małe podmioty, posiadające średnio 6 pojazdów⁶. W takich warunkach trudno im konkurować z o wiele większymi firmami zachodnimi⁷, chociażby tylko ze względu na efekt skali. Dochodzą tu jednak inne czynniki. Problemy z wypłacalnością jednej dużej firmy oznaczają natychmiastowe zatory płatnicze dla jej podwykonawców i kontrahentów⁸, co przekłada się na brak środków na innowacje i unowocześnianie floty. W dobie coraz ostrzejszych

¹ http://www.coig.com.pl/files/pliki/rankingi/coig_upadlosci_firm_2017.pdf

² Biuro Informacji Gospodarczej, KRD za: <https://www.rp.pl/Transport-drogowy/307199850-Towary-jada-pieniedzy-nie-ma.html>

³ <https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artypul/upadlosci-firm-2017-euler-hermes,195,0,2396867.html>

⁴ Tamże

⁵ Informacja OCRK

⁶ Tamże

⁷ http://www.portalspozywczy.pl/raporty/rosnie-liczba-upadlosci-w-branzy-transportowej,162992_0.html

⁸ <https://www.cargonews.pl/upadlosci-i-restrukturyzacja-firm-transportowych-co-nalezy-wiedziec/>

regulacji prawnych dotyczących norm emisji spalin oraz w związku z koniecznością dostosowania się do różnych od rodzimych realiów przepisów prawa pracy, może oznaczać to po prostu konieczność wycofania się z biznesu.

Kolejnym ważnym czynnikiem wpływającym na trudne warunki w branży jest również jej nasycenie, co niewątpliwie wpływa na zaostrzenie się konkurencji i spadek marż. Dochodzi przez to do sytuacji, w której firmy nie zarabiają, jednocześnie cały czas ponosząc duże koszty. Są one generowane przede wszystkim przez rosnące płace kierowców, wśród których co piąty zarabia już ponad 7 tysięcy PLN⁹, choć na taką gaźę mogą liczyć głównie pracownicy obsługujący transport międzynarodowy. Co ciekawe, mimo znacznego wzrostu wynagrodzeń, w sektorze transportowym wciąż brakuje kierowców. Jak wynika z raportu TransJobs.Eu, braki kadrowe mogą wynosić nawet 30 tysięcy osób¹⁰, przez co przewoźnicy muszą podnosić płace jeszcze bardziej, nakręcając spiralę kosztów. Do wyższych kosztów działalności przyczynia się również wzrost cen paliwa – w skali roku cena za litr oleju napędowego wzrosła już o prawie złotówkę.¹¹

Istotnym czynnikiem wpływającym na pogorszenie koniunktury jest również duża dysproporcja między terminami płatności przychodzących i wychodzących. Wiele firm musi płacić "z góry", natomiast ich kontrahenci lub podwykonawcy, często nie ze swojej winy, potrafią przeciągnąć realizację zapłaty nawet do 120 dni¹². Przekłada się to również na trudności z uzyskaniem kredytów i środków na rozwój, ponieważ banki traktują takie firmy jako podmioty podwyższonego ryzyka¹³.

Wielka polityka w małej firmie

Osobna kategoria problemów, z którymi muszą borykać się polscy przewoźnicy, to pochodna wielkiej polityki. Na przykład rosyjskie embargo na towary żywnościowe w 2014 roku¹⁴ kosztowało polskie firmy realizujące kontrakty za wschodnią granicą około 60% zamówień i wymusiło przeniesienie się na zachód. *Bardzo poważnym wyzwaniem, z którym będą musieli się zmierzyć nasi przewoźnicy w najbliższym czasie jest oczywiście Brexit. Jedna czwarta transportu drogowego na Wyspy Brytyjskie obsługiwana jest przez polskie ciężarówki¹⁵ - mówi Jakub Ordon, ekspert z OCRK. Rozwód z Unią oznacza dla nich niemal pewne utrudnienia celne na granicach, wydłużenie odpraw oraz znaczący wzrost kosztów dla przewoźników - dodaje.* Na trudności na rynku wpływa też polityka lokalna. Pod koniec zeszłego roku premier Mateusz Morawiecki w ramach wdrożenia programu SENT¹⁶ ogłosił uszczelnienie transportu drogowego poprzez drobiazgowo kontrole wjeżdżających do naszego kraju cystern oraz eliminację wwozu paliwa bez akcyzy.

Trudno, ale stabilnie

Wobec takiego stanu rzeczy można faktycznie wysnuć wniosek, że branżę transportową czekają ciężkie czasy. Eksperci nie oceniają jednak sytuacji w sposób całkowicie jednoznaczny. *Dane faktycznie pokazują stosunkowo ponury obraz, ale należy pamiętać, że mimo często znaczących problemów, z którymi muszą borykać się przewoźnicy, jest to wciąż branża zatrudniająca obecnie*

⁹ https://kadry.infor.pl/wiadomosci/2734931_Zarobki-zawodowych-kierowcow-w-2018-r.html

¹⁰ http://inwestycje.pl/logistyka_transport/-Branza-transportowa-na-finansowej-krawedzi-Ogromny-potencjal-sektora-TSL-oslabiony-przez-klopoty-kadrowe-i-zatory-platnicze;322723;0.html

¹¹ <https://businessinsider.com.pl/finanse/ceny-paliw-w-polsce/h6403mz>

¹² <https://alebank.pl/branza-tsl-na-finansowej-krawedzi/>

¹³ Tamże

¹⁴ Informacja OCRK

¹⁵ <https://ceo.com.pl/konfederacja-lewiatan-brexit-zagrozi-polskim-firmom-transportowym-93296>

¹⁶ Informacja OCRK

około 11 milionów osób, z perspektywą 60% wzrostu w ciągu najbliższych 30 lat¹⁷. Tak długa i optymistyczna prognoza wskazuje, że mimo iż rzeczywiście jest to rynek trudny, to jednak wciąż stabilny – komentuje Jakub Ordon z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

¹⁷ Inwestycje.pl, op.cit.