

Zadyszka na finiszu, czyli kondycja polskiego transportu drogowego

W 2018 r. ponad 30 tysięcy firm transportowych w Polsce przewiozło o 18% więcej towarów niż w roku poprzednim, a sprzedaż ich usług wzrosła o blisko 13%. Dane prezentują się imponująco. Jednak branża transportu ciężkiego będzie mieć teraz bardziej pod górkę niż w ubiegłych latach. Dlaczego? O ile pozycja lidera w zakresie międzynarodowych przewozów drogowych w najbliższym czasie nie jest zagrożona, to rodzimi przewoźnicy muszą się przygotować na wyzwania – te już znane i zupełnie nowe, generujące niepewność i niepokój. Sprawdzamy, jaka jest kondycja polskich przedsiębiorstw, świadczących usługi transportu towarów do i z krajów Unii Europejskiej?

Według najnowszego Rankingu Ryzyk Ekonomicznych dla firm na 2019 r. sektor transportowy ogółem zatrudnia 1 078 000 osób¹. Natomiast Raport Głównego Urzędu Statystycznego pokazuje, że to jedna z dwóch branż, w których zanotowano największy wzrost zatrudnienia w stosunku do 2017 roku. Ilość zakupionych pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony, których w 2018 było blisko 30 000, wzrosła o 8% w porównaniu z rokiem 2017². W 2018 roku polskie przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób przetransportowały 603,9 mln ton towarów, czyli aż o 10% więcej niż rok wcześniej³, a ogólnie w transporcie samochodowym Polacy przewieźli 289 920 tys. ton ładunków.⁴ Wszystkie powyższe wskaźniki pozwalają ocenić transport drogowy jako sektor prężnie rozwijający się i stabilny filar polskiej gospodarki. **Czy na pewno?**

Ekonomiści i eksperci rynku finansowego pokazują, że jest inaczej. W raportach dotyczących upadłości firm w 2018 roku można dostrzec wzrost takich niewypłacalnych przedsiębiorstw właśnie w sektorze TSL. Zadłużenie 27,8 tys. polskich przewoźników sięga łącznie ponad 925 mln PLN, a jeszcze w 2017 roku kwota długu wynosiła 664 mln PLN.⁵

*Przewoźnicy drogowi są szczególnie narażeni na niepewność i zachwiania zarówno w Polsce, jak i u naszych eksportowych partnerów. Sytuacja nie jest sprzyjająca, gdyż niższy wzrost gospodarczy w strefie euro, planowana secesja Wielkiej Brytanii, a także proponowane zmiany reguł funkcjonowania w międzynarodowym transporcie drogowym sprawiają, że przewóz towarów samochodami ciężarowymi staje się dużym wyzwaniem dla właścicieli firm – przekonuje **Łukasz Włoch, główny ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców**. – Ryzyka wewnętrzne, jak spadek rentowności krajowych przedsiębiorstw, na co szczególnie narażone są mniejsze biznesy, wzrost wynagrodzeń, a co za tym idzie kosztów pracowniczych, również będą miały znaczący wpływ na kondycję polskich transportowców. Dodajmy do tego jeszcze specyfikę rozliczeń za frachty, gdzie zleceniobiorca często otrzymuje zapłatę za wykonaną usługę po kilkudziesięciu dniach, a także skomplikowane i wciąż zmieniające się regulacje unijnych przepisów i wysokie kary za przewinienia – czynników zagrażających płynności finansowej firm transportowych jest wiele.*

¹ https://raporty.spotdata.pl/ryzyka_2019

² Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

³ Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju w 2018 r.

⁴ Biuletyn Statystyczny 12/2018 GUS

⁵ Polski Transport Hamowany Przez Unijne Przepisy i Rekordowe Długi – Ogólnopolski Raport KRD, lipiec 2018

Jak na lekarstwo

Raporty dotyczące prognoz i zagrożeń podkreślają, że polscy przedsiębiorcy mają problem z zatrudnieniem wykwalifikowanych kierowców – szacuje się, że brakuje nam ok. 30 000 pracowników.⁶ W celu poprawy sytuacji ulegają zmianie przepisy, na przykład od tego roku:

- osoby niestyszące mogą ubiegać się o prawo jazdy kat. C i C1,
- wprowadzane są liczne ułatwienia dla pracowników ze Wschodu,
- uczniowie zawodu kierowca mechanik oraz technik transportu drogowego w szkołach średnich mogą zdobyć uprawnienia kat. C i C+E

Wciąż jednak nie ma wystarczającej ilości kierowców, co znacznie hamuje rozwój przedsiębiorstw, ale też generuje koszty utrzymania i pozyskania pracowników. Wspomina o tym także Raport Ryzyk Ekonomicznych:

„Ważnym źródłem ryzyka w tym kontekście są zmiany dotyczące płacy minimalnej w wielu krajach Europy Zachodniej”

Dla wielu przewoźników, szczególnie małych, koszty utrzymania pracownika mogą okazać się trudne do zaakceptowania, tym bardziej, że stawki płacy minimalnej od 19 lat nieustannie rosną. Ponadto pracodawcy muszą mierzyć się z ciągłymi zaostreniami przepisów dotyczących rozliczania czasu pracy i płac. Co więcej przyznawane kierowcom i przedsiębiorcom kary w wielu przypadkach są nieadekwatne do przewinienia – komentuje Łukasz Włoch z OCRK.

Zator nie tylko na drodze

Coraz częściej nagłaśnianym problemem są zatory płatnicze, z którymi muszą mierzyć się właściciele firm transportowych. Z najnowszych badań dotyczących ich zadłużenia wynika, że w 2018 roku liczba spraw przyjętych do windykacji jest o 25% wyższa niż rok wcześniej.⁷

Trudności w uzyskaniu zapłaty za wykonaną usługę są powszechne w branży TSL. Warto zwrócić uwagę na skutki, które mogą być dla przewoźnika rujnujące. Często zator finansowy, o którym mowa, powoduje wydłużenie się czasu realizacji przewozu towaru, co naraża przewoźnika na kary, które są nakładane za niewywiązanie się z warunków umowy w terminie. Takie kwoty mogą sięgać pułapu nawet kilkaset tysięcy PLN – dodaje ekspert.

Lepiej nie będzie

Z danych Głównego Inspektora Transportu Drogowego wynika, że w Polsce funkcjonuje 34 000 firm transportowych, a większość z nich stanowią małe przedsiębiorstwa posiadające średnio 6 pojazdów.

Z uwagi na to, że sektor jest mocno rozdrobniony, mniejszym graczom ciężko jest konkurować z dużymi przedsiębiorstwami. Małe firmy są znacznie bardziej wrażliwe na podnoszenie kosztów związanych z utrzymaniem pracowników oraz wszelkie zachwiania na rynku polskim i rynkach zagranicznych – komentuje Łukasz Włoch.

⁶ Raport TransJobs.eu – Zarobki kierowców zawodowych w Polsce; <https://www.transjobs.eu/Raport-TransJobs.eu-Zarobki-kierowcow-zawodowych-2018.pdf>

⁷ <https://pl.transinkasso.eu/aktualnosci/zadluzenie-firm-transportowych-w-2018/> (dostęp: 21.02.2019)

Główne wyzwania dla transportowców w 2019 roku:

- Deficyt wykwalifikowanych kierowców zawodowych; braki kadrowe;
- Wzrost stawek płac minimalnych, czyli podniesienie kosztów utrzymania pracownika;
- Zaostrzenie przepisów i sankcji za ich nieprzestrzeganie;
- Pakiet Mobilności – szczególnie kwestie związane z pracownikami delegowanymi;
- Brexit – niepewny scenariusz porozumienia na linii UE i Wielka Brytania
- Wzrost cen paliw oraz opłat drogowych;
- Spełnianie norm związanych z emisją spalin;
- Wdrożenie i właściwe użytkowanie inteligentnych tachografów.