Materiał prasowy 08.10.2018

**Polski rynek transportu – trudny, ale ciągle stabilny**

**Jak wynika z danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej, w zeszłym roku w Polsce upadło prawie 600 firm[[1]](#footnote-1), 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 złotych[[2]](#footnote-2), to rzeczywiście sytuacja może wydawać się niepokojąca. Niezbyt optymistycznie nastraja również raport Euler Hermes[[3]](#footnote-3), który pokazuje, że spośród wszystkich upadłości firm największy wzrost, bo aż o 43% w skali roku zanotowała właśnie branża transportowa.

[[4]](#footnote-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 roku[[5]](#footnote-5)), to w większości jednak małe podmioty, posiadające średnio 6 pojazdów[[6]](#footnote-6). W takich warunkach trudno im konkurować z  o wiele większymi firmami zachodnimi[[7]](#footnote-7), 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 kontrahentów[[8]](#footnote-8), co przekłada się na brak środków na innowacje i  unowocześnianie floty. W dobie coraz ostrzejszych 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 zaostrzanie 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 PLN[[9]](#footnote-9), choć na taką gażę 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 osób[[10]](#footnote-10), 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]](#footnote-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 dni[[12]](#footnote-12). Przekłada się to również na trudności z uzyskaniem kredytów i środków na rozwój, ponieważ banki traktują takie firmy jako podmioty podwyższonego ryzyka[[13]](#footnote-13).

**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 roku[[14]](#footnote-14) 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 ciężarówki[[15]](#footnote-15)- 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 SENT[[16]](#footnote-16) ogłosił uszczelnienie transportu drogowego poprzez drobiazgowe 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 około 11 milionów osób, z perspektywą 60% wzrostu w ciągu najbliższych 30 lat[[17]](#footnote-17). Tak długa i optymistyczna prognoza wskazuje, że mimo iż rzeczywiście jest to rynek trudny, to jednak wciąż stabilny –* komentuje Jakub Ordonz Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

1. <http://www.coig.com.pl/files/pliki/rankingi/coig_upadlosci_firm_2017.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. Biuro Informacji Gospodarczej, KRD za: <https://www.rp.pl/Transport-drogowy/307199850-Towary-jada-pieniedzy-nie-ma.html> [↑](#footnote-ref-2)
3. [https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/upadlosci-firm-2017-euler-hermes, 195, 0, 2396867.html](https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/upadlosci-firm-2017-euler-hermes%2C195%2C0%2C2396867.html) [↑](#footnote-ref-3)
4. Tamże [↑](#footnote-ref-4)
5. Informacja OCRK [↑](#footnote-ref-5)
6. Tamże [↑](#footnote-ref-6)
7. [http://www.portalspozywczy.pl/raporty/rosnie-liczba-upadlosci-w-branzy-transportowej, 162992\_0.html](http://www.portalspozywczy.pl/raporty/rosnie-liczba-upadlosci-w-branzy-transportowej%2C162992_0.html) [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://www.cargonews.pl/upadlosc-i-restrukturyzacja-firm-transportowych-co-nalezy-wiedziec/> [↑](#footnote-ref-8)
9. [https://kadry.infor.pl/wiadomosci/2734931, Zarobki-zawodowych-kierowcow-w-2018-r.html](https://kadry.infor.pl/wiadomosci/2734931%2CZarobki-zawodowych-kierowcow-w-2018-r.html) [↑](#footnote-ref-9)
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> [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://businessinsider.com.pl/finanse/ceny-paliw-w-polsce/h6403mz> [↑](#footnote-ref-11)
12. <https://alebank.pl/branza-tsl-na-finansowej-krawedzi/> [↑](#footnote-ref-12)
13. Tamże [↑](#footnote-ref-13)
14. Informacja OCRK [↑](#footnote-ref-14)
15. <https://ceo.com.pl/konfederacja-lewiatan-brexit-zagrozi-polskim-firmom-transportowym-93296> [↑](#footnote-ref-15)
16. Informacja OCRK [↑](#footnote-ref-16)
17. Inwestycje.pl, op.cit. [↑](#footnote-ref-17)