



Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych – sytuacja finansowa w branży

Ogólnopolski raport Krajowego Rejestru Długów
Biura Informacji Gospodarczej SA

Maj 2017 r.
I Edycja

Partnerem raportu jest



Wstęp

Raport Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA „Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych – sytuacja finansowa w branży” to analityczne zestawienie danych dotyczących zadłużenia firm oferujących usługi w ramach transportu drogowego. W publikacji zamieszczone są informacje pochodzące z bazy danych KRD o liczbie dłużników i wartości ich zobowiązań w podziale wojewódzkim. Ponadto, publikacja zawiera informacje o głównych kategoriach wierzycieli firm transportowych oraz pokazuje jakiego rodzaju podmioty są zadłużone u badanej grupy przedsiębiorstw. Raport zawiera również dane historyczne, tak aby zaprezentować szerszy trend kształtowania się zadłużenia w polskim transporcie.

Publikacja powstała w oparciu o dane Krajowego Rejestru Długów z maja 2017 r.

Krajowy Rejestr Długów Biuro Informacji Gospodarczej SA jest najstarszym i największym biurem informacji gospodarczej w Polsce. Działa od 4 sierpnia 2003 r. na podstawie Ustawy o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie

danych gospodarczych. Obsługuje wszystkie podmioty gospodarcze – od jednoosobowych firm, poprzez małe i średnie przedsiębiorstwa, po wielkie korporacje. KRD BIG SA jest partnerem Konsorcjum Kaczmarek Group, do którego należą również firma windykacyjna Kaczmarek Inkasso, Rzetelna Firma, Kancelaria Prawna VIA LEX oraz Narodowy Fundusz Gwarancyjny.

Partnerem raportu jest **Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”**, zrzeszający firmy transportowo-logistyczne będące poważnymi pracodawcami z punktu widzenia rynku pracy. Każda z tych firm zatrudnia co najmniej kilkuset pracowników. Główne cele TLP to ochrona, promowanie i reprezentowanie wspólnych etycznych, ekonomicznych i prawnych interesów swoich członków, związanych z działalnością polegającą na wykonywaniu przewozów drogowych oraz działalności w zakresie spedycji i logistyki oraz tworzenie wśród polskiej i zagranicznej opinii publicznej pozytywnego wizerunku polskiego transportu drogowego.



Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

Usługi transportowe są niezbędne do należytego funkcjonowania praktycznie każdego sektora gospodarki. W związku z tym, że jest to branża ściśle powiązana z każdą inną, jej kondycja finansowa może być traktowana jako swoisty papierek lakmusowy dla oceny sytuacji w całej gospodarce. I na pierwszy rzut oka może się wydawać, że płynące z rynku dane są bardzo zadowalające. Bezpośredni udział sektora transportu i gospodarki magazynowej w PKB wynosi około 6,5%¹. Od wejścia Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. do dziś całkowita praca przewozowa (ładunek towarowy liczony w tonach) wykonywana przez polskie firmy wzrosła o ponad 2/3, a udział przewozów międzynarodowych realizowanych na trasach zagranicznych oraz pomiędzy Polską a innymi państwami wzrósł z 24,5% do 41,6% (w latach 2004-2014)². Ponadto, w ostatnim czasie Związek Polskiego Leasingu opublikował bardzo optymistyczne dane pokazujące, że w I kwartale 2017 r. w stosunku do poprzedniego roku doświadczyliśmy 19,7% wzrostu dynamiki w łącznym finansowaniu pojazdów osobowych, dostawczych i ciężarowych do 3,5 tony. W przypadku transportu ciężkiego (samochody ciężarowe pow. 3,5 t, ciągniki siodłowe, naczepy/przyczepy, autobusy) w analogicznym okresie odnotowano nieznaczny spadek o 4,3%. Wartość nowych kontraktów w badanym okresie kształtowała się odpowiednio na poziomie 6,7 mld zł i 4,2 mld zł³. Można więc przypuszczać, że za rosnącymi inwestycjami stoi solidna i stabilna sytuacja finansowa. Szczególnie jeśli weźmie się pod uwagę bardzo silną pozycję polskich firm transportowych na rynku unijnym, na którym nadal jesteśmy liderem.

Kontekst europejski ukazuje jednakże jeden z głównych problemów polskiej branży transportowej. Pierwszym ciosem było wprowadzone 7 sierpnia 2014 r. embargo na produkty z UE wprowadzone przez Federację Rosyjską. Oznaczało ono bolesny cios dla polskich firm, które zdecydowanie

dominowały w przewozie towarów na Wschód i nagle utraciły istotne oraz dochodowe kontrakty. Francuskie Centrum Badawcze Gospodarki Światowej podało, że od początku wprowadzania ograniczeń w handlu z Rosją kraje członkowskie UE straciły aż 45 mld dolarów. Tylko w samym 2015 roku import z Unii Europejskiej spadł o 40%. Lwią część transportu tych towarów obsługiwały właśnie firmy z Polski.

Kolejny cios nadszedł z drugiej strony. Część państw Europy Zachodniej chcąc poprawić sytuację własnych firm transportowych w konkurencji z przedsiębiorstwami z Europy Centralno-Wschodniej wprowadziła przepisy o wynagrodzeniu minimalnym w tej branży, niezależnie od kraju pochodzenia danej firmy. Przykładowo, w Niemczech od początku 2015 r. jest to 8,50 euro brutto za godzinę. Utrudnienia pojawiły się również w odliczaniu ryczałtu za nocleg czy systemie struktury diet. Podobne rozwiązania zostały przyjęte m.in. we Francji, Włoszech, w Austrii czy Norwegii. W krótkim czasie działania poszczególnych państw w obszarze funkcjonowania firm transportowych weszły na wyższy poziom. Dziewięć państw (Francja, Austria, Belgia, Dania, Niemcy, Włochy, Luksemburg, Szwecja i Norwegia) zdecydowało się na podpisanie tzw. sojuszu drogowego, który może w jeszcze większym stopniu przyczynić się do osłabienia pozycji polskich firm transportowych działających na rynkach zachodnich. Porozumienie przede wszystkim zakłada walkę o wyrównanie płac (z czym większość firm spoza Francji i Niemiec może mieć kłopot), a także wprowadzenie przymusu w postaci obowiązkowego wypoczynku kierowcy we własnym kraju, co spowodowałoby, że dłuższe kursy, np. z Polski do Hiszpanii byłyby w praktyce niemożliwe do zrealizowania przez polskiego kierowcę.

¹ Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” oraz PwC, „Rynek pracy kierowców w Polsce”, październik 2016 r.

² tamże.

³ Związek Polskiego Leasingu, dane za Q1 2017, 18.04.2017 r.

Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

Polski rynek transportu drogowego cechują: nadwyżka podaży nad popytem, konkurencja o klienta głównie za pomocą niskich stawek frachtów, rozdrobnienie, duże zadłużenie (wg. badań z 2014 r. średnia wartość wskaźnika ogólnego zadłużenia wynosiła 0,68), a także stosunkowo niska marża netto wynosząca od 2 do 3%. To wszystko sprawia, iż rynek przewozowy jest bardzo wrażliwy na zmienne i mało przewidywalne czynniki zewnętrzne takie, jak ceny oleju napędowego, kursy walut czy też koszty związane z daninami, obciążeniami administracyjnymi i w ostatnim okresie regulacjami socjalnymi.



– Maciej Wroński,
prezes Związku Pracodawców
„Transport i Logistyka Polska”



Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

Polski transport zмага się również z problemami mającymi źródło wewnętrzne. Jednym z nich jest zjawisko zatorów płatniczych. Według najnowszego raportu „Portfel należności polskich przedsiębiorstw”⁴, przeciętny okres przeterminowania faktury wynosi 3 miesiące i 3 dni. Trzeba mieć jednak świadomość, że branża transportowa zalicza się do tych, które w największym stopniu doświadczają problemu znacznie przeterminowanych płatności, stąd w wielu przypadkach oczekiwanie na przelew może być jeszcze dłuższe.



– Adam Łacki,
prezes Zarządu Krajowego Rejestru Długów
Biura Informacji Gospodarczej SA

Inną palącą kwestią jest problem kadrowy. Szacuje się, że aktualny niedobór liczby kierowców może osiągać nawet wartość 100 tys⁵. Dodatkowo zjawisko to się pogłębia, gdyż każdego roku z pracy odchodzi 25 tys. pracowników przy stale rosnącym zapotrzebowaniu na ich usługi. Tej luki nie jest w stanie wypełnić nabór nowych kierowców, nawet jeśli doda się zauważalny przyrost zatrudnienia w polskich firmach osób z Ukrainy czy Białorusi. PwC wraz z Transport i Logistyka Polska szacują, że aby zaspokoić popyt na pracę, co roku powinno

pojawiać się 60 tys. nowych kierowców. Jeśli pod uwagę weźmie się jeszcze dodatkowo strukturę wieku kadr firm transportowych (40% kierowców ma ponad 65 lat), w średnim okresie pozycja polskiej branży transportowej może zostać poważnie zachwiana. Odczują to wszystkie pozostałe sektory, które przecież, aby funkcjonować muszą transportować towar. Trudną sytuację branży transportowej potwierdzają także najnowsze dane Krajowego Rejestru Długów.

BRANŻA TRANSPORTOWA I JEJ DŁUGI – GŁÓWNE FAKTY



664 144 592,32 zł

– całkowite zadłużenie branży transportowej w Polsce



20 928

– liczba firm transportowych posiadających długi



44 678 228,55 zł

– kwota długu rekordzisty

⁴ Konferencja Przedsiębiorstw Finansowych oraz Krajowy Rejestr Długów, „Portfel należności polskich przedsiębiorstw”, kwiecień 2017 r.

⁵ Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” oraz PwC, „Rynek pracy kierowców w Polsce”, październik 2016 r.

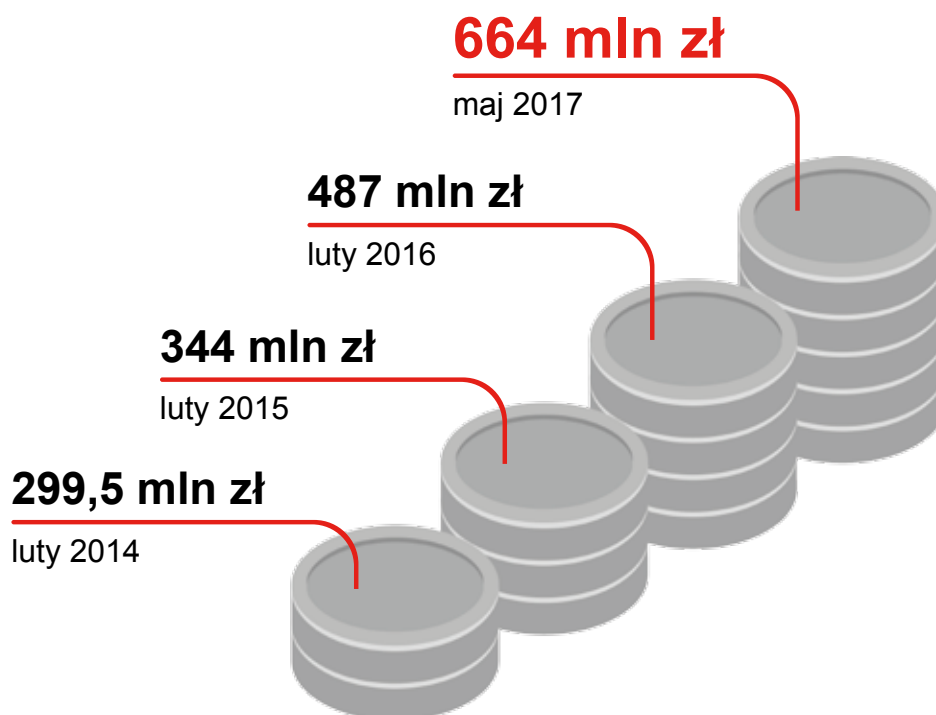
Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

Sytuacja w branży transportowej pokazuje, że znajduje się ona na swoistej bombie zegarowej. Zagrożenia płyną z różnych kierunków, a ogromny sukces na arenie międzynarodowej, jaki osiągnęły polskie firmy na przestrzeni ostatnich lat, może niestety fałszować realny obraz i perspektywy rozwoju sytuacji. Musimy sobie zdać sprawę, że sytuacja jest o tyle poważna, że ewentualny kryzys polskich przewoźników może negatywnie odbić się także na innych sektorach gospodarki. Wstrząsy w transporcie mogą wywołać prawdziwy efekt domina.



– Adam Łącki,
prezes Zarządu Krajowego Rejestru Długów
Biura Informacji Gospodarczej SA

PRZYROST ŁĄCZNEGO ZADŁUŻENIA FIRM TRANSPORTOWYCH W LATACH 2014-2017



Dane KRD jasno pokazują, że wraz z ekspansją i rozwojem polskiej branży transportowej na europejskim rynku, równoległe temu procesowi towarzyszy lawinowo rosnące zadłużenie. Od 2014 roku (początek rosyjskiego embarga) niespłacone przez

firmy należności urosły ponad dwukrotnie. W relacji do ubiegłego roku jest to zmiana aż o ponad 36%. Niestety nic nie wskazuje, aby trend ten został w najbliższym czasie zatrzymany.

Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

Skala przyrostu samego zadłużenia, jak i firm przeżywających kłopoty w ostatnim czasie jest rzeczywiście niepokojąca. Warto wskazać, że od czerwca 2016 roku w bazie KRD sama liczba dłużników z branży transportowej powiększyła się o przeszło 4 tys. Z kolei łączne zadłużenie w niecały rok wzrosło o 150 mln zł. Dane te pokazują w jakim tempie nawarstwiają się przeszkody, w tym w związku z tzw. sojuszem drogowym, dla polskich przewoźników mocno podkopują ten biznes. Wydaje się, że istniejący konflikt będzie musiał zostać rozwiązany na poziomie unijnym, inaczej transport dalekobieżny po Europie stanie się dla polskich firm mocno ograniczony.



– Jakub Kostecki,
prezes Zarządu Kaczmarek Inkasso



Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

ŁĄCZNA WARTOŚĆ DŁUGÓW W PODZIALE NA WOJEWÓDZTWA



MAZOWIECKIE

117 122 221,93 zł



DOLNOŚLĄSKIE

89 368 714,3 zł



ŚLĄSKIE

78 037 502,09 zł



WIELKOPOLSKIE

68 453 740,86 zł



MAŁOPOLSKIE

48 813 272,25 zł



POMORSKIE

44 646 822,32 zł



ŁÓDZKIE

41 875 029,6 zł



**KUJAWSKO-
POMORSKIE**

33 957 941,2 zł



**ZACHODNIO-
POMORSKIE**

29 762 720,86 zł



LUBUSKIE

23 322 211,34 zł



LUBELSKIE

20 721 788,48 zł



**WARMIŃSKO-
MAZURSKIE**

17 995 053,21 zł



PODKARPACKIE

14 510 521,63 zł



OPOLSKIE

12 576 317,95 zł



PODLASKIE

12 490 755,03 zł



ŚWIĘTOKRZYSKIE

10 489 979,27 zł

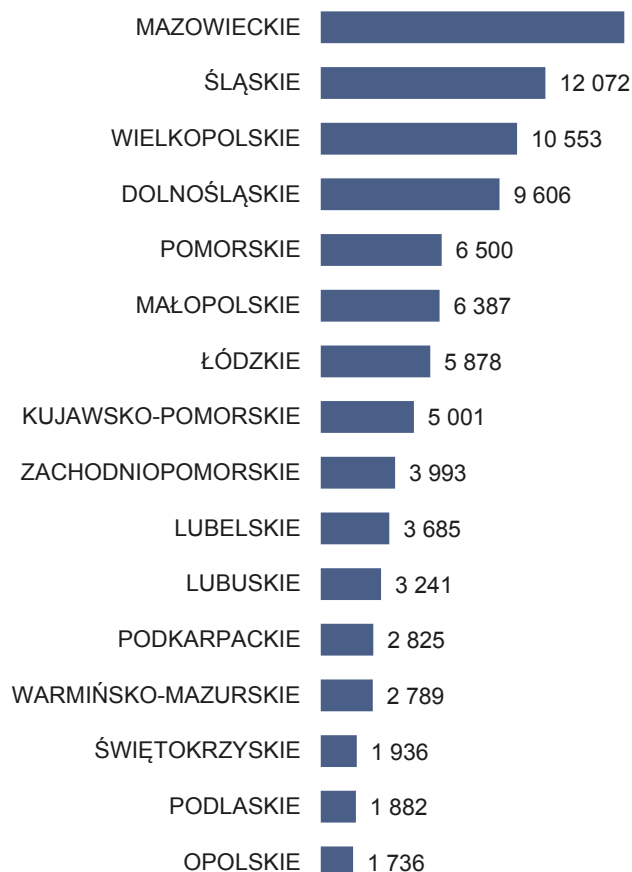
Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

Liczba zobowiązań i dłużników w podziale na województwa



LICZBA ZOBOWIĄZAŃ

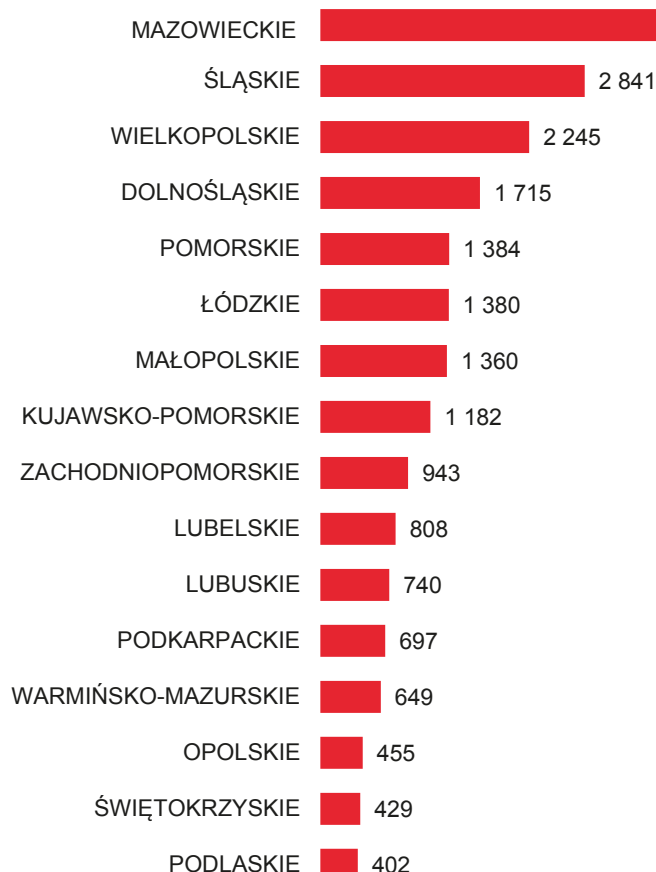
16 317



LICZBA DŁUŻNIKÓW



3 698



Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

Przewoźnicy zmuszeni są do radzenia sobie z wieloma problemami na raz. Oprócz ponadprzeciętnej skali zatorów płatniczych czy stale niewystarczającej liczby pracowników, należy wymienić jeszcze kilka innych. Trzeba sobie zdać sprawę, że usługi transportowe obarczone są koniecznością dostosowywania się do różnych przepisów obowiązujących na poszczególnych rynkach. Powoduje to powstawanie dodatkowych kosztów, które obok ubezpieczeń, rat leasingu czy kredytu, obsługi prawnej i księgowej, paliwa, opłat drogowych czy w końcu serwisowania floty, sprawiają że przedsiębiorcy często mają realne trudności z wyjściem na swoje. Jeśli doda się do tego normalne w tej branży kłopoty z optymalizacją funkcjonowania firmy i organizacji tras kierowców – tzw. zjawisko pustych przewozów, to sytuacja wielu przewoźników rzeczywiście staje się bardzo niepokojąca.



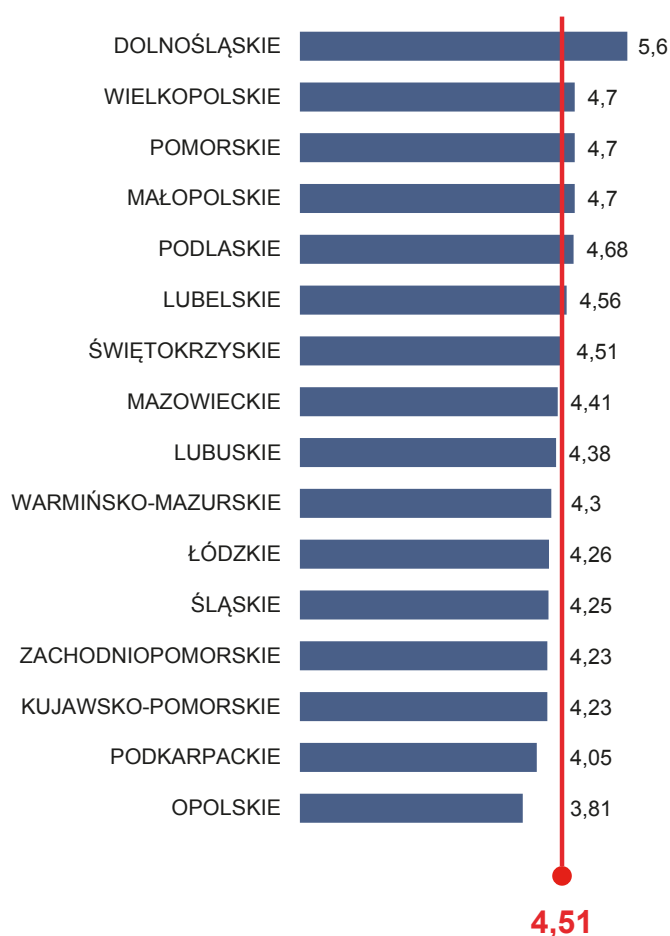
– Mirosław Sędlak,
prezes Rzetelnej Firmy



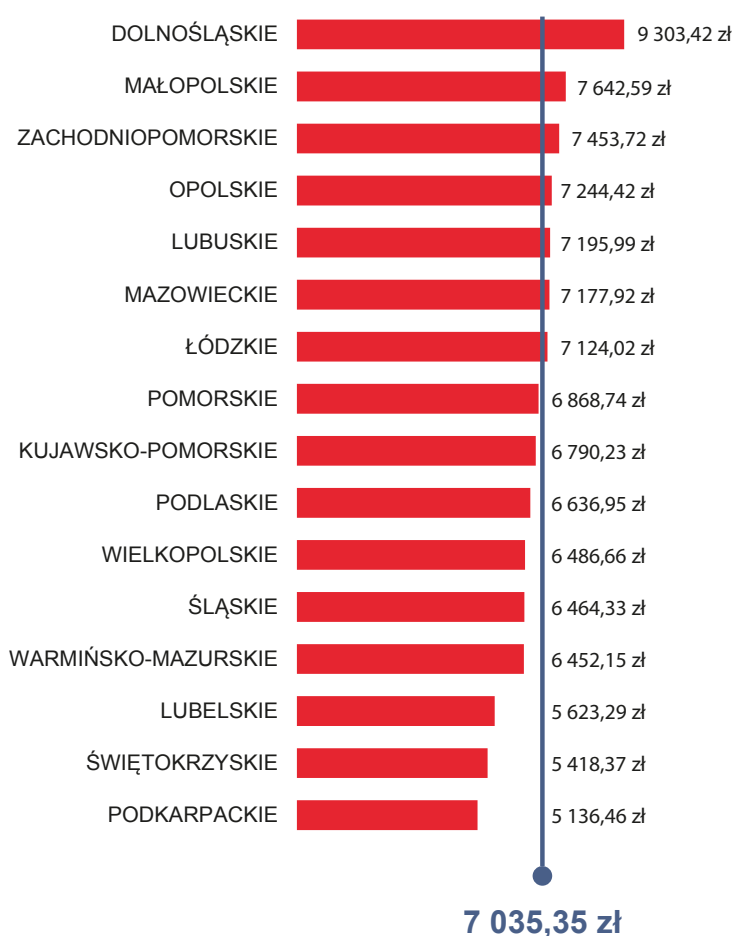
Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

Średnia liczba zobowiązań oraz średnia wartość zobowiązania w podziale wojewódzkim

ŚREDNIA LICZBA ZOBOWIĄZAŃ



ŚREDNIA WARTOŚĆ ZOBOWIĄZANIA



Dane KRD pokazują, że zadłużone firmy z branży transportowej średnio mają 4-5 zaległe płatności, a ich należności przekraczają 30 tys. zł. Są jednak przedsiębiorstwa, których sytuacja jest zdecydowanie gorsza. Jeśli jeszcze w lutym ubiegłego roku niechlubny rekordzista miał dług na kwotę 8 mln zł, to aktualnie jest firma, która ma do spłaty ponad 44 mln zł. Ponadto w KRD jest notowane kilkanaście firm z długiem przekraczającym 1 mln zł. Istnieje także kilka głównych kategorii podmiotów,

u których zadłużają się firmy transportowe. Przede wszystkim są to instytucje finansowe – banki i firmy leasingowe. Odpowiadają one za około 30% wierzytelności wobec łącznej kwoty zadłużenia branży transportowej. Następnie są firmy windykacyjne (23%) i firmy handlowe (12%). Firmy transportowe zadłużają się także wśród ubezpieczycieli (7,7%), innych firm transportowych (6,8%), firm reprezentujących przemysł (3,4%) czy wynajemców pojazdów (2,3%).

Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

KOMU JEST WINNA BRANŻA TRANSPORTOWA



203,35 mln zł
- banki i leasing



45,40 mln zł
- transport



152,52 mln zł
- windykacja



22,52 mln zł
- przemysł



81,35 mln zł
- handel



15,42 mln zł
- wynajem pojazdów



51,18 mln zł
- ubezpieczenia



92,40 mln zł
- inne

Dane dostarczone przez KRD sygnalizują kilka ciekawych zjawisk, które zauważamy również w naszej codziennej pracy. Widzimy, że przewoźnicy starają się rzetelnie spłacać swoje długi głównym kontrahentom, o czym świadczy fakt, że w przypadku instytucji finansowych dług narasta relatywnie w niewielkim stopniu, a np. w przypadku firm handlowych nawet się zmniejsza. Niestety zauważamy, że długi powstają gdzie indziej, a generalna sytuacja firm z branży się szybko pogarsza i mamy realne obawy, że w wyniku nowych regulacji wprowadzanych przez niektóre z państw UE, część firm zniknie z rynku.



– Jakub Kostecki,
prezes Zarządu Kaczmarzki Inkasso

Polski transport stoi w korku zatorów płatniczych

Kłopoty wielu firm transportowych są pogłębiane przez problemy finansowe ich kontrahentów, którzy nie płacą im na czas lub w ogóle. Według danych KRD łączna kwota należności wobec polskiego transportu przekracza 160 mln zł. Kwota ta jest

budowana przez firmy należące do głównych klientów przewoźników – firmy handlowe, inne transportowe, budownictwo i przemysł.

FIRMY TRANSPORTOWE W ROLI WIERZycIELA



Warto zwrócić uwagę, że jest pewne światélko w tunelu. W porównaniu do roku ubiegłego długi wobec branży transportowej zmalały o 40 mln zł. Oznacza to, że klienci firm transportowych lepiej uiszczają swoje zobowiązania. Być może jest to lekki sygnał, że sytuacja w branży zacznie się poprawiać, mimo tylu trudności. W końcu w interesie całej gospodarki jest, aby przewoźnicy mieli solidną i stabilną sytuację.



– kończy Adam Łącki

