

POLSKI TRANSPORT HAMOWANY PRZEZ UNIJNE PRZEPISY I REKORDOWE DŁUGI

II EDYCJA



OGÓLNOPOLSKI RAPORT

KRAJOWEGO REJESTRU DŁUGÓW
BIURA INFORMACJI
GOSPODARCZEJ SA

LIPIEC 2018 R.

PARTNER RAPORTU

Polski transport hamowany przez unijne przepisy i rekordowe długi

Ogólnopolski raport Krajowego Rejestru Długów
Biura Informacji Gospodarczej SA

LIPIEC 2018 R. II EDYCJA



Partnerem raportu jest Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”



Raport Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA „**Polski transport hamowany przez unijne przepisy i rekordowe długi**” stanowi drugą edycję badania sytuacji na rynku transportowym w Polsce. Publikacja opisuje najważniejsze problemy, z jakimi boryka się branża, a także ilustruje dane o sytuacji finansowej firm transportowych. W publikacji zamieszczono informacje pochodzące z bazy danych Krajowego Rejestru Długów o zadłużeniu branży, także w podziale na województwa. Raport zawiera również informacje o głównych kategoriach wierzycieli branży transportowej oraz wskazuje, jakiego rodzaju podmioty są zadłużone wobec badanej grupy przedsiębiorstw. Pierwsza edycja raportu została opublikowana w maju 2017 r.

Publikacja powstała w oparciu o dane Krajowego Rejestru Długów z czerwca 2018 r.

Krajowy Rejestr Długów Biuro Informacji Gospodarczej SA

Najstarsze i największe biuro informacji gospodarczej w Polsce działające od 4 sierpnia 2003 roku pod nadzorem Ministerstwa Przedsiębiorczości i Technologii (wcześniej Ministerstwa Rozwoju). Lider na rynku informacji gospodarczej, administrujący bazą danych 8,5 miliona informacji o 2,7 miliona dłużników. Obsługuje wszystkie podmioty gospodarcze – od jednoosobowych firm, poprzez małe i średnie przedsiębiorstwa, po wielkie korporacje. Z usług KRD korzysta blisko 700 tysięcy przedsiębiorców i konsumentów, którzy rocznie pobierają 34 miliony raportów gospodarczych. Na mocy Ustawy o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych gromadzi informacje zarówno o płatnościach nieuregulowanych w terminie, jak i tych, które zostały opłacone terminowo. KRD BIG SA wchodzi w skład Kaczmarek Group, do którego należą również takie firmy i marki, jak: firma windykacyjna Kaczmarek Inkasso, Rzetelna Firma, Kancelaria Prawna VIA LEX, firma faktoringowa NFG oraz ChronPESEL.pl.

Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”

Organizacja pracodawców utworzona 1 sierpnia 2014 roku w Uniejowie. Działa na podstawie Ustawy o organizacjach pracodawców z dnia 23 maja 1991 roku. Wśród założycieli znalazły się firmy transportowo-logistyczne będące poważnymi pracodawcami z punktu widzenia rynku pracy. Każda z tych firm zatrudnia po 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, a także tworzenie wśród polskiej i zagranicznej opinii publicznej pozytywnego wizerunku polskiego transportu drogowego.

Miliony tonokilometrów wykreconych przez polskich przewoźników

Polska odgrywa istotną rolę w europejskim transporcie. W 2004 roku, kiedy wstąpiliśmy do Unii Europejskiej, rodzimi przewoźnicy wykonali pracę przewozową na poziomie 102 807 mln tonokilometrów – wynika z danych Eurostatu. Po 12 latach liczba ta wzrosła do 290 749 mln tonokilometrów i sprawiła, że Polska znalazła się na drugim miejscu pod względem przewiezionych towarów transportem drogowym. Przed nami są tylko Niemcy z liczbą 315 711 tonokilometrów wykreconych na liczniku. Na dobrą

passę polskich przewoźników wskazuje też Główny Urząd Statystyczny. Z jego raportu „Przewozy ładunków i pasażerów w 2017 roku” wynika, że w ubiegłym roku wszystkimi rodzajami transportu przewieziono ponad 2 mln ton. To wzrost o ok. 11,8 proc. w porównaniu do 2016 roku. Zdaniem autorów publikacji, tak dobrego wyniku nie było co najmniej od dekady. Jak podaje GUS w 2017 roku ponad 80 proc. pracy przewozowej zostało wykonane w ramach transportu drogowego.



Najpierw rosyjskie embargo, teraz unijne przepisy

Jednak polscy przewoźnicy nie zawsze jadą po nowoczesnych autostradach, a sygnalizacja świetlna nie pokazuje wyłącznie zielonego światła. Mimo, że nie jest to od nich zależne i nie zgadzają się na to, zbaczają na wyboiste i dziurawe drogi. Są nimi chociażby coraz mocniej piętrzące się problemy. A te zaczęły pojawiać się w 2014 roku, kiedy to przewoźników dotknęło rosyjskie embargo. Wtedy to właśnie właściciele polskich firm transportowych ucierpieli najbardziej, gdyż wcześniej to oni wiodli prym w transporcie towarów z obszarów Unii Europejskiej na Wschód. Embargo odbiło się na ich biznesach i wielu przedsiębiorców było zmuszonych przeorganizować funkcjonowanie firmy, a także skupić się na poszukiwaniu nowych kontraktów i zleceń na Zachodzie. Jednak te problemy nie są jedynymi i na horyzoncie pojawiają się kolejne bariery dla polskich przewoźników.

– Analizując zagraniczne i krajowe dane dot. popytu na usługi firm z branży transportowej, można pomyśleć, że mamy się czym pochwalić – panuje przekonanie, że na europejskim rynku polskie przedsiębiorstwa wygrywają z konkurencją przede wszystkim dobrze świadczonymi usługami, nowoczesną flotą i dopasowaniem do klienta. Jednak, jak mogłoby się wydawać, nasza przewaga za granicą państwa nie jest aż taka wielka i może być poważnie osłabiona. A lista zagrożeń w ostatnich miesiącach tylko się wydłuża – tłumaczy Mirosław Sędkak, zarządzający programem Rzetelna Firma w ramach Kaczmarek Group.

Sporym utrudnieniem dla polskich przewoźników mogą okazać się zmiany w zasadach wypłacania wynagrodzenia kierowcom jeżdżącym po unijnych drogach. Dyrektywa o pracownikach delegowanych, bo o niej mowa, jest procedowana w Parlamencie Europejskim. Jak tłumaczą urzędnicy Unii Europejskiej, celem zmian jest ułatwienie świadczenia usług przy jednoczesnym zapewnieniu uczciwej konkurencji i poszanowania praw pracowników zatrudnionych w jednym państwie członkowskim, a wysyłanych tymczasowo do pracy do innego kraju.

Polskich przewoźników na rynku europejskim może też spotkać zagrożenie pozycji jako jednego z najlepiej działających krajów w międzynarodowym transporcie. Po piętach rodzimym przedsiębiorcom deptają nie tylko Niemcy, Francja czy Hiszpania. Za wschodnią granicą Polski rośnie poważny konkurent. A mowa o Litwie, w której tamtejsi przedsiębiorcy transportowi biją rekordy dekady pod względem liczby przewiezionych ładunków wszystkimi rodzajami transportu. Ponad połowa z nich przypada na transport drogowy. Litwini zdecydowaną większość zleceń pozyskują z zagranicy. Według Litewskiego Urzędu Statystycznego aż 90 proc. realizowanych przez tamtejszych kierowców tonokilometrów to przewozy międzynarodowe.



KOMENTARZ



**Mirosław
Sędkak**

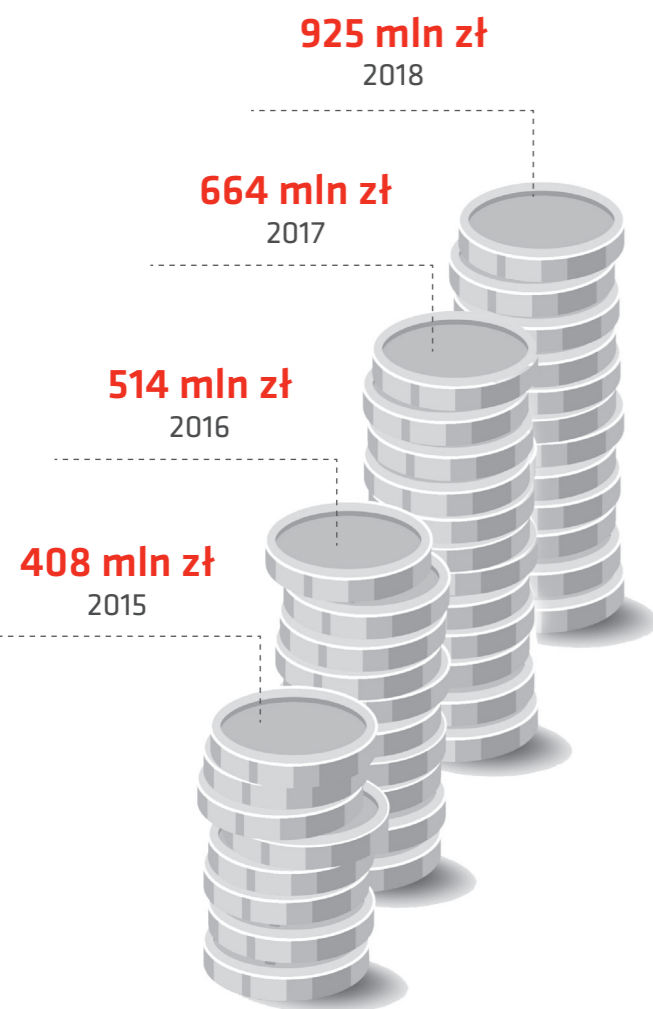
**zarządzający programem
Rzetelna Firma w ramach
Kaczmarek Group**

Polskim przewoźnikom zależy na utrzymaniu statusu quo i zachowaniu maksymalnej swobody w delegowaniu pracowników. Jeśli przepisy wejdą w życie, na firmy delegujące swoich pracowników do innego kraju Unii Europejskiej spadnie szereg dodatkowych obowiązków. Najmocniej mogą ucierpieć firmowe budżety. Przedsiębiorca, który wyśle kierowcę z transportem za granicę Polski, będzie musiał wypłacić mu wynagrodzenie na takich zasadach, na jakich otrzymują je pracownicy miejscowi, uwzględniając przy tym m.in. premię. To oznacza, że pracodawca delegujący pracownika będzie musiał zapłacić mu nie tylko stawkę minimalną obowiązującą w danym kraju, ale również identyczne dodatki, jakie otrzymują tamtejsi kierowcy. Dlatego polscy przewoźnicy już teraz spodziewają się horrendalnych podwyżek kosztów usług przewozowych, co siłą rzeczy przełoży się na wzrost ich cen, a tym samym zmniejszy konkurencyjność polskich przewoźników na unijnych rynkach. Ale to nie wszystkie zagrożenia, na które wskazują przewoźnicy. Zmiany mogą spowodować na kierowców również nałożenie obowiązków administracyjnych, których niespełnienie będzie wiązało się z wysokimi karami finansowymi. W odczuciu przedsiębiorców nowe obowiązki administracyjne będą dla ich firm biurokratyczną udręką.

Zadłużenie branży transportowej

Istotnym problemem, który z roku na rok przybiera na sile są kłopoty finansowe przedsiębiorców z branży transportowej. Ich długi w ciągu roku wzrosły o prawie 40 proc. W maju 2017 roku 21 tys. przewoźników było zadłużonych na 664 mln złotych. Aktualnie w bazie danych Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej widnieje 23,7 tys. firm transportowych, których łączny dług przekracza 925 mln złotych.

Przyrost zadłużenia w branży transportowej w latach 2015-2018



Najgorzej z regulowaniem zobowiązań radzą sobie przewoźnicy z Mazowsza. Ponad 4,1 tys. właścicieli firm przewozowych z tego regionu musi oddać wierzycielom 170 mln złotych. Tuż za nimi są przedsiębiorcy z Górnego Śląska. W tym województwie działa 3,2 tys. zadłużonych przedsiębiorców transportowych, który zadłużenie wynosi 118 mln złotych. Na trzecim miejscu znalazły się firmy z Wielkopolski – pracuje tam 2,5 tys. zadłużonych przewoźników, których dług łączył się na kwotę 104 mln złotych. Na przeciwnym biegunie zadłużenia znajdują się przewoźnicy z woj. opolskiego. 0,5 tys. tamtejszych przewoźników nie oddało wierzycielom 16,9 mln złotych.

KOMENTARZ

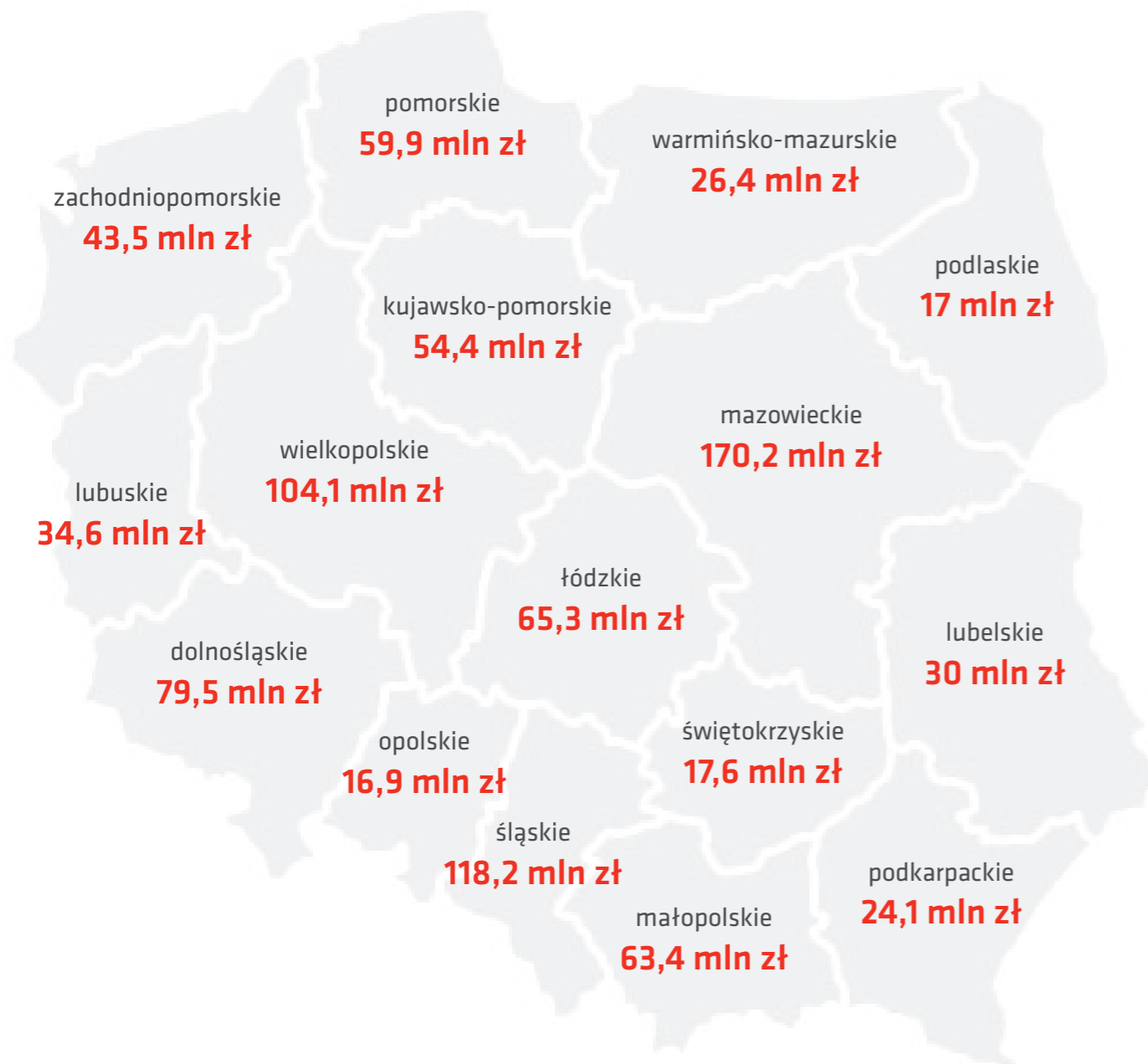


Adam Łącki

prezes Zarządu
Krajowego Rejestru Długów
Biura Informacji Gospodarczej

Gdyby pokusić się o charakterystykę zadłużonego przedsiębiorcy, który zarządza firmą transportową, to na jego koncie znajdziemy 5 niespłaconych zobowiązań. W sumie statystyczny polski przewoźnik ma do oddania 39 tys. złotych. Są jednak i takie przedsiębiorstwa, których sytuacja finansowa jest jeszcze gorsza. Mowa chociażby o niechlubnych rekordziście – przedsiębiorcy ze Śląska, a konkretnie z Dąbrowy Górniczej, którego dług wynosi 5,74 mln złotych. Pieniądze powinien oddać jednemu wierzycielowi – spółce transportowej, wobec której nie uregulował 11 zobowiązań. Podobne problemy ma właściciel firmy przewozowej z Polkowic na Dolnym Śląskim. Jego łączny dług przekracza 5,3 mln złotych, a na spłatę tych pieniędzy czeka firma leasingowa... i producent odzieży roboczej. Na trzecim miejscu pod względem rekordowych dłużników z branży transportowej jest przedsiębiorca z powiatu ostrowskiego na Mazowszu. Na jego koncie łączyło się 699 niespłaconych faktur, których łączna wartość wynosi ponad 5,2 mln złotych. Do tej pory przelewu od niego nie doczekało się 10 wierzycieli. Wśród nich są m.in. firmy leasingowe i faktoringowe, przedsiębiorstwa wynajmujące pojazdy, firmy ochroniarskie i kurskie, a także producent oprogramowania i warsztat samochodowy.

Łączne zadłużenie firm transportowych w podziale na województwa



Liczba zadłużonych firm transportowych w podziale na województwa

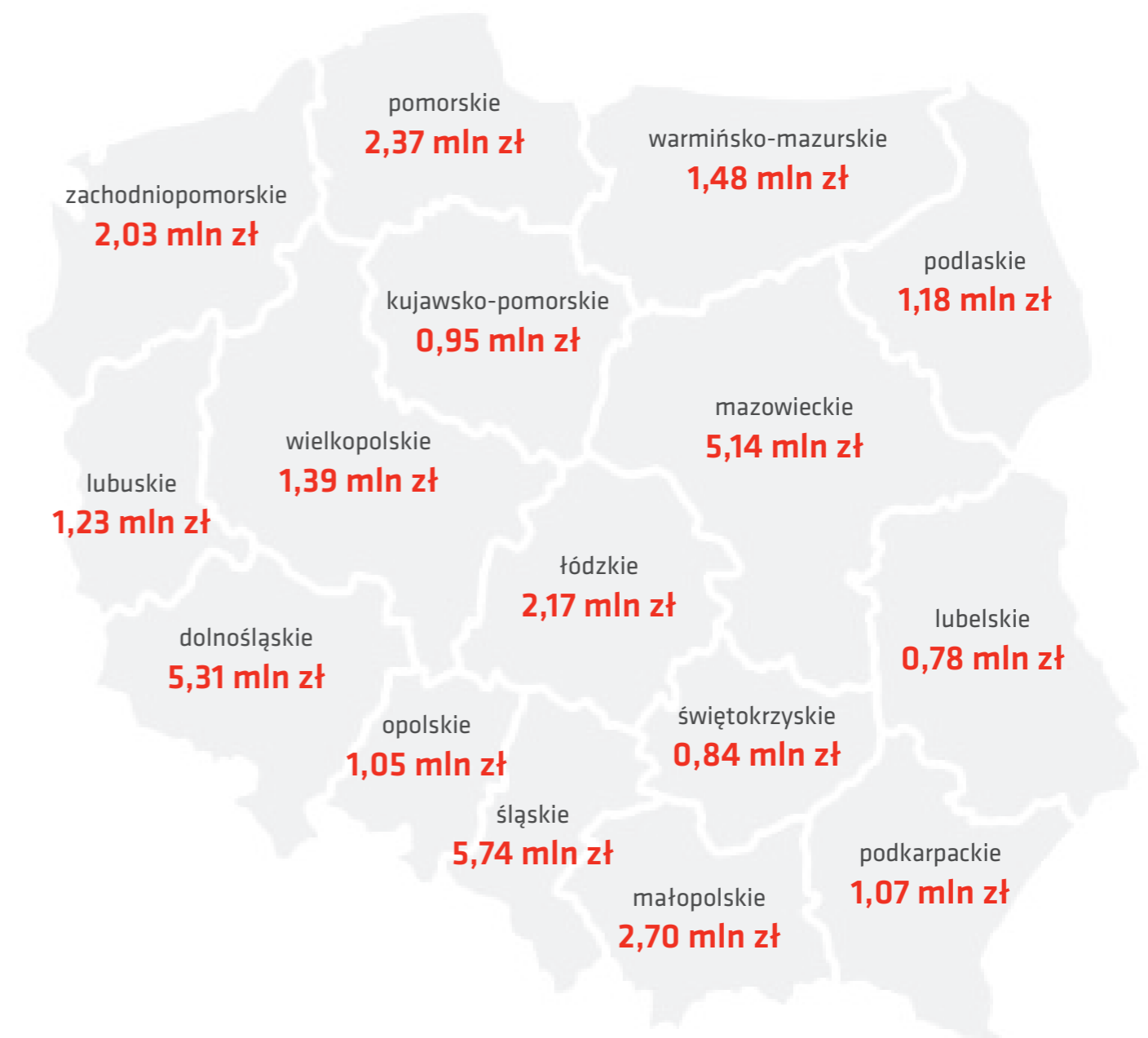


mazowieckie	4 159
śląskie	3 231
wielkopolskie	2 564
dolnośląskie	1 974
łódzkie	1 572
pomorskie	1 544
małopolskie	1 537
kujawsko-pomorskie	1 316
zachodnio-pomorskie	1 053
lubelskie	917
lubuskie	865
podkarpackie	774
warmińsko-mazurskie	707
świętokrzyskie	516
opolskie	500
podlaskie	441

Liczba zobowiązań firm transportowych w podziale na województwa

mazowieckie	20 173
śląskie	15 516
wielkopolskie	13 669
dolnośląskie	11 371
pomorskie	8 212
małopolskie	7 888
łódzkie	7 586
kujawsko-pomorskie	6 370
zachodnio-pomorskie	4 859
lubelskie	4 271
lubuskie	4 157
podkarpackie	3 428
warmińsko-mazurskie	3 427
świętokrzyskie	2 597
podlaskie	2 403
opolskie	2 236

Maksymalne zadłużenie firm transportowych w podziale na województwa



Wierzyciele branży transportowej

Na pieniądze od właścicieli firm transportowych czeka w głównej mierze branża zarządzania wierzytelnościami. To właśnie firmom windykacyjnym i funduszom sekurytyzacyjnym należy się zwrot 359,5 mln złotych – i ta kwota stanowi blisko 40 proc. łącznego zadłużenia branży transportowej. Drugie w kolejce po należne pieniądze są banki, firmy leasingowe i faktoringowe oraz ubezpieczyciele. W sumie do odzyskania mają oni 295,5 mln złotych, co stanowi 32 proc. łącznego długu przedsiębiorców trudniących się przewozami. Na liście ich wierzycieli są też branże, bez których nie mogłaby funkcjonować branża transportowa. Mowa o sektorze paliwowym (do odzyskania 37,2 mln złotych) czy chociażby o firmach zajmujących się sprzedażą i serwisem samochodów (do odzyskania 21,4 mln złotych). Z kolei koledzy po fachu czekają na 29,3 mln złotych.

– Ponad 70 proc. łącznego zadłużenia firm transportowych stanowią długi wobec branży windykacyjnej i finansowej. Jak widać, przewoźnicy mocno mierzą się z zobowiązaniami, które zaciągali m.in. na kupno floty i jej użytkowanie. Dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wskazują, że Polska posiada jedną z najnowocześniejszych flot ciężarowych w Europie.

Jak podaje GITD, obecnie w kraju prawie 91,9 tys. aut dysponuje normą emisji spalin Euro 5, natomiast 75,6 tys. spełnia najnowszą normę Euro 6. A koszty zakupu takiego taboru należą do jednych z najdroższych. Kupno nowego zestawu drogowego, w którego skład wchodzi ciągnik siodłowy i naczepa chłodnia, to wydatek rzędu 650 tys. złotych. Do takich wydatków przewoźników dochodzą koszty serwisowania floty, jej ubezpieczenia czy kosztowne awarie starszego sprzętu. Niestety, nie wszyscy przedsiębiorcy mogą poradzić sobie z takimi kosztami. Problemem jest też duża konkurencyjność w tej branży, czego pokłosiem mogą być m.in. niskie marże. Zdarzają się też przypadki przeinwestowania, utraty stałych dochodów w związku ze stratą jednego lub dwóch klientów czy brak odłożonych pieniędzy na „czarną godzinę”. W efekcie właścicielowi firmy transportowej trudno regulować raty leasingu czy kredytu. To wystarczy, aby ich sytuacja finansowa zachwiała się. A to z kolei może skutkować faktem, że część z nich ma długotrwały problem z regulowaniem zaległości, które później fundusze sekurytyzacyjne odkupują od pierwotnych wierzycieli albo ich dochodzeniem zajmują się firmy windykacyjne – wylicza Adam Łącki, prezes Zarządu Krajowego Rejestru Długów.

Komu zalega branża transportowa?



Windykacja
359,5 mln zł



Samochody (sprzedaż i serwis)
21,4 mln zł



Finanse
295,5 mln zł



Telekomunikacja
17,6 mln zł



Paliwa
37,2 mln zł



Inne
164,4 mln zł



Transport i spedycja
29,3 mln zł

KOMENTARZ



Maciej Wroński
prezes Związku Pracodawców
„Transport i Logistyka Polska”

Ze względu na wprowadzane w kolejnych państwach członkowskich krajowe przepisy wdrażające dyrektywę o pracownikach delegowanych, dla przewoźników wzrasta ryzyko prowadzonej działalności gospodarczej oraz koszty związane z obowiązkami informacyjno-administracyjnymi. To powoduje, że na najbardziej „niebezpiecznych” kierunkach przewoźnicy rezygnują z wykonywania pracy przewozowej. Na to nakłada się brak kierowców. W normalnej sytuacji po odejściu z firmy pracownika zatrudnia się na jego miejsce nowego. Dziś przedsiębiorca zostaje z kolejną jednostką transportową, która stojąc na parkingu generuje jedynie koszty, a nie przychód. Zgodnie z raportem opracowanym przez PwC i Transport Logistyka Polska na temat rynku pracy kierowców, jako branża jesteśmy w stanie przyjąć od zaraz dodatkowo ponad 100 tys. pracowników. I tu niestety nie widać możliwości poprawy sytuacji w najbliższych latach. Rynku pracy nie wypełnią też pracownicy spoza Unii Europejskiej, których już dziś mamy w branży całkiem sporo, bo ponad 40 tys.

Trzeba także zwrócić uwagę na fakt, że wdrażając europejskie przepisy o dostępie do zawodu przewoźnika drogowego poszliśmy zbyt daleko w ułatwieniach dla przedsiębiorców. Unijne regulacje mówią bowiem, że przewoźnik powinien mieć zdolność finansową odpowiadającą posiadanym aktywom w wysokości 9 tys. euro na pierwszy pojazd i po 5 tys. euro na każdy następny. Zdolność finansowa może też być udokumentowana przez instytucje finansowe – banki, firmy ubezpieczeniowe etc. I tu polski ustawodawca dopuścił możliwość przedstawiania polis ubezpieczeniowych, które tak naprawdę w praktyce niczego nie gwarantują. Stąd na rynku są firmy, które nie mają zdolności do spłaty zaciąganych zobowiązań. Sytuacji w branży nie ułatwiają także przyjmowane krajowe przepisy. System monitorowania przewozów drogowych towarów wrażliwych, split payment, nowa opłata paliwowa, propozycja zmiany przepisów o odpadach nakładająca na przewoźnika obowiązki, których nie jest w stanie wykonać oraz inne podobne rozwiązania tworzą bariery i kolejne dodatkowe koszty. I tu także wzrasta ryzyko. To nie ułatwia prowadzenia biznesu, szczególnie dla małych rodzinnych firm.

Wszystkie wymienione wyżej okoliczności każą nam z troską patrzeć na przyszłość. Jeżeli niekorzystne tendencje nie ulegną odwróceniu, a istniejące bariery nie będą sukcesywnie likwidowane, to z rynku może zniknąć wiele małych rodzinnych firm. Przejściowe kłopoty będą mieć także pozostali przewoźnicy. Dlatego też obawiam się, że za rok zadłużenie branży może wzrosnąć.

KOMENTARZ



Jakub Kostecki prezes Zarządu Kaczmarek Inkasso

W branży transportowej jest wiele czynników, które nie są przyjazne firmom z tego sektora gospodarki przy dochodzeniu należności. Podstawowym problemem kierowców jest spora konkurencja. W obawie przed utratą zlecenia, przewoźnicy bez większego zastanowienia przyjmują zamówienia. Nie myślą nad tym, czy za przewóz otrzymają w ogóle pieniądze, bo wcześniej nie decydują się chociażby na weryfikację kondycji finansowej kontrahentów. A to może być początkiem sporych problemów finansowych.

Charakterystyczny dla tej branży jest także okres oczekiwania na zapłatę na fakturze, który w porównaniu z innymi sektorami gospodarki jest wyjątkowo wydłużony. Normą jest 90 dni na uregulowanie faktury. A kontrahenci, którzy od razu nie spłacają zobowiązań, odroczone termin płatności traktują jako bezkosztowy kredyt, finansujący ich bieżącą działalność. Kolejną bolączką przy dochodzeniu należności jest okres przedawnienia roszczeń transportowych, który wynosi wyłącznie 12 miesięcy. Często bywa, że wierzyciel zniechęcony ciągłym czekaniem na pieniądze, zaczyna odzyskiwać pieniądze, kiedy okres ten dobiega już końca. W konsekwencji część firm transportowych rozpoczyna windykację należności, które bywają już przedawnione. Co prawda przedawnienie roszczenia nie zamyka drogi do odzyskania pieniędzy, jednak czyni ją dużo trudniejszą i pociąga za sobą większe nakłady finansowe. Dlatego tak bardzo w tym sektorze liczy się świadomość przedsiębiorców, którzy w przypadku, gdy kontrahent nie uregulował należności za usługę, powinni zacząć szybko działać.

Branża transportowa w roli wierzyciela

Być może problemy finansowe przedsiębiorców z branży transportowej byłyby mniejsze, gdyby one same odzyskiwały pieniądze od swoich dłużników, którzy wobec nich muszą uregulować ponad 168 mln złotych. Z płatnościami firmom transportowym zalegają podmioty z sektora handlu hurtowego i detalicznego, które mają do spłaty 54,8 mln złotych. Nierzetelnymi kontrahentami są także przedsiębiorcy budowlani, którzy zalegają z zapłatą 46 mln złotych. Firmy transportowe czekają na przelew zaległych środków od innych przedsiębiorstw transportowych. Ich koledzy po fachu nie oddali im w sumie 29,3 mln złotych.

Kto zalega branży transportowej?



Handel
54,8 mln zł



Budownictwo
46 mln zł



Transport
29,3 mln zł



Inne
38,1 mln zł

