



Aktualna sytuacja w transportie drogowym

VI Konferencja środowisk transportowych

Wystąpienie Sekretarza Konfederacji Transportowcy Łukasz Wiśniewskiego

2014-7-13

Moje wystąpienie rozpocznę od przytoczenia kilku liczb i statystyk związanych bezpośrednio transportem drogowym. Mianowicie według danych BOTM i GUS w Polsce mamy na chwilę obecną około **240 tyś firm transportowych** w tym **90 tyś towarowych przewoźników drogowych** wykonujących przewozy drogowe pojazdami powyżej 3,5 tony oraz blisko **42 tyś przewoźników autokarowych**. Według Urzędu statystycznego branża wytwarza prawie **10% krajowego PKB** i notuje rekordową pracę przewozową na poziomie przekraczającym **70%** wszystkich przewozów w kraju. Dodatkowo według Eurostat-u rodzimi przewoźnicy stanowią największą siłę w międzynarodowym transporcie towarów (szczególnie w przewozach kabotażowych) a w branży znajduje zatrudnienie ponad **1 milion osób** (550 tyś kierowców samochodów ciężarowych oraz ok. 260 tyś kierowców autobusów). Jest to **7.5%** wszystkich zatrudnionych w kraju.

Przychody branży transportowej szacuje się w granicach **65 mld złotych rocznie**.

W przewozach międzynarodowych polskie firmy wykonują dwa razy większą pracę przewozową niż ich konkurencja z Hiszpanii czy Niemiec uzyskując wynik w granicach **120 mld tkm** dysponując liczbą ponad **140 tyś samochodów ciężarowych**.

Zdecydowana większość to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób.

Przechodząc do analizy bieżącej sytuacji w branży widać jednoznacznie że raport przygotowany przez Europejski Fundusz Leasingowy „**Transport pod lupą**” oraz inne dane branżowe, dokładając własne doświadczenia utwierdzam się w przekonaniu, że polskie firmy transportowe przechodzą bardzo trudny okres a ich kondycja finansowa jest **niestabilna**.

Postaram się wypunktować w dużym skrócie najważniejsze czynniki mające wpływ na aktualną sytuację w transporcie drogowym.

Jednym z ważniejszych parametrów wpływających na rentowność jest wysokość stawek frachtów a z drugiej strony wysokość kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo. Stawki frachtów w przewozach krajowych oscylują w granicach **3,00zł** za jeden kilometr dla 40 tonowego zestawu samochodowego. Jak widać koszty te zbliżone są do ceny przejazdu jednego kilometra taksówką osobową, gdzie wszelkie koszty są mimo wszystko o rząd wielkości mniejsze. Zysk w sprzyjających warunkach sięga kilku groszy na kilometrze. **Przyczyna wydaje się prosta- nadpodaż usług oraz zaburzenia konkurencyjności**. Jedno i drugie to zjawisko złożone i wymaga szczególnej analizy. Wysokość kosztów uzyskania przychodu w transporcie drogowym, jak w żadnej innej dziedzinie gospodarki jest w dużej mierze oparta o daniny publiczne takie jak; **akcyza zawarta w paliwie, podatek od środków transportowych** (nazywany także podatkiem od narzędzia pracy!!!), **podatek od nieruchomości** (bazy transportowej), **opłaty za korzystanie ze środowiska** (emisja spalin i przeładunek paliw), **e-myto**, oraz oczywiście **podatek dochodowy, podatek VAT**, opłaty za **zezwolenia i licencje** oraz koszty **zatrudnienia**. Z pozoru podobna sytuacja ma miejsce w

innych krajach UE. Z pozoru, gdyż część pobranych środków wraca do przedsiębiorstw transportowych w postaci zwrotu części akcyzy, dopłat do szkoleń kierowców lub ulg podatkowych przy zakupie nowych środków transportu. Przykładowo taki kraj jak Rumunia dofinansowuje zakup paliwa przez swoich przewoźników. Z taniego paliwa korzystają Ukraińcy i Rosjanie. Konkurencyjność tych przewoźników jest automatycznie wyższa.

W Polsce nie prowadzi się jakiegokolwiek polityki w tym zakresie.

Nasuwa się pytanie jak długo polskie firmy będą w stanie konkurować z unijnymi przewoźnikami wspieranymi ekonomicznie przez ich państwa?

Trudną sytuację finansową komplikują także długie terminy płatności sięgające nawet 90 dni i znikoma ściągalność wierzytelności za swoje usługi od nieuczciwie działających firm spedycyjnych i biur podróży. Powyższe sytuacje są częstą bezpośrednią przyczyną bankructwa szczególnie mikroprzedsiębiorstw branży transportowej.

Życia przewoźnikom nie ułatwia stale zmieniające się i zbyt **rozbudowane prawo**, niekiedy brak spójności z unijnymi przepisami transportowymi. Sukcesywnie maleje liczba **krajowych przewoźników towarowych**, swoje działalności zamykają również firmy z ponad 20 letnim stażem. Niestety coraz wyraźniejsze jest postępujące rozdrobnienie flot. Do tego dochodzi silna konkurencja rynkowa plus niskie marże, które dla większości przedsiębiorstw są poważną **barierą w rozwoju**. Tych barier jest oczywiście więcej. Oprócz tych wspomnianych wcześniej związanych z polityką fiskalną obserwujemy także **uciążliwe bariery administracyjne i organizacyjne**, w tym mało efektywny, zbiurokratyzowany i nieelastyczny system celny. Dość archaicznym rozwiązaniem jest polski system wydawania zezwoleń na przewóz odpadów innych niż niebezpieczne w tym. Za najbardziej nieprzyjemne dla przewoźników można uznać funkcjonowanie **systemu via-toll**. Konieczność wnoszenia kaucji za urządzenie (6-krotnie większa niż np. w Austrii), brak możliwości pobrania urządzenia bez zawierania umowy i rejestracji w systemie na przejazd jednorazowy, nieliczne punkty obsługi klienta (np. w Toruniu jeden), częste nieprawidłowe działanie bramek kontrolnych, brak bieżącej informacji o stanie konta, bezprawne zasady naliczania kar poprzez mnożenie ustawowej stawki przez liczbę przejechanych bramek i kończąc na ponad **100% wzroście opłaty za przejazd** w stosunku do poprzedniego systemu winietowego. Na chwilę obecną w wyniku wielu interwencji ze strony organizacji zrzeszających przewoźników trwają prace nad wprowadzeniem istotnych zmian do tego systemu. Sprawa wydaje się być rozwojowa. Obserwując na przełomie ostatnich lat tempo wzrostu hurtowych cen paliw można odnieść wrażenie że wzrost cen nie do końca związany jest z sytuacją rynkową. Dwa podmioty posiadające ponad 90% polskiego rynku paliw, różnią się w sposób nieznaczny i można mieć uzasadnione obawy że mamy do czynienia ze swoistym nieformalnym porozumieniem. Podobna sytuacja ma miejsce jeżeli przyjrzymy się bliżej obowiązkowym ubezpieczeniom pojazdów. W ostatnich kilkunastu miesiącach składki wzrosły nawet o kilka tysięcy złotych za

pojedynczy pojazd ciężarowy czy autobus. Trudno doszukać się okoliczności uzasadniających taki wzrost. Tu także pojawia się pytanie czy mamy do czynienia z nielegalnym porozumieniem firm ubezpieczeniowych. Zastanawiająca jest bierność instytucji nadzoru finansowego pomimo wielu próśb środowiska o zbadanie sprawy.

Słabą stroną polskiego transportu są pracownicy. Na rynku pracy brakuje wykwalifikowanych kierowców. Coraz więcej doświadczonych kierowców odchodzi na emeryturę a na ich miejsce brakuje nowego narybku. Spowodowane jest to po części wysokimi kosztami uzyskania (ok. 10 tyś złotych) kwalifikacji zawodowych wraz z prawem jazdy danej kategorii. Forma szkoleń w obecnym wydaniu pozostawia także wiele do życzenia i niekiedy jest zwyczajną fikcją a pożytek z tak przeszkolonych kierowców żaden. Problem to także brak jakiegokolwiek informacji o kierowcy. Poprzednie świadectwo pracy nie zawiera szeregu przydatnych informacji o doświadczeniu w użytkowaniu konkretnych typów pojazdów i związanych z tym innych okoliczności. Przewoźnik powierza kierowcy sprzęt i ładunek warty niejednokrotnie kilkaset tysięcy euro a w przypadku przewozów osobowych od doświadczenia i zachowania kierowcy zależy życie i zdrowie pasażerów oraz innych uczestników ruchu drogowego. **Do trudnej sytuacji na rynku pracy w transporcie przyczyniła się także likwidacja szkolnictwa zawodowego w tym zakresie.**

Na sytuację firm transportowych dość znaczny wpływ mają naruszenia prawa. Przykładem może tu być powszechne zjawisko kradzieży paliwa czy palet przez kierowców. O skali tego zjawiska nie trzeba nikogo przekonywać, wystarczy jedynie posiadać w swoim pojeździe CB radio. Kwestia ta była wielokrotnie poruszana przez wszystkie organizacje podczas spotkań z policją i MSWiA. Do dnia dzisiejszego nie ma oczekiwanych efektów działań w tym zakresie a przewoźnicy tracą dodatkowo nawet do kilku procent kwot wydawanych na paliwo.

Dziwi mnie również fakt, iż w Polsce nie ma wyznaczonej instytucji, która monitorowała by rynek przewozów drogowych i dokonywała by szczegółowej analizy ekonomicznej a w szczególności w zakresie minimalnych kosztów działania firm transportowych. Taka jednostka wspólnie z istniejącymi już służbami nadzoru powinna mieć możliwość interwencji w przypadku wykonywania przewozów poniżej stawki. W sytuacji kiedy dumping nie jest już zjawiskiem marginalnym i realnie zagraża ekonomicznej kondycji pozostałych przewoźników coraz więcej podmiotów opowiada się za zwiększeniem regulacyjnej roli państwa. Przyczyniło by się to na pewno do budowy rynku opartego trwale na konkurencji jakościowej i równoważeniu interesów klientów, przewoźników i państwa jako reprezentanta ogółu społeczeństwa. Dotychczas każda próba nawet informacyjnego ustalania i ogłaszania minimalnej stawki frachtowej na granicy opłacalności napotykała sprzeciw organów administracji. Nie wiadomo, skąd bierze się taka postawa urzędników: czy z braku przekonania o skuteczności instrumentów polityki gospodarczej państwa czy z pobudek

doktrynalnych i obawy przez posądzeniem o zamach na wolny rynek? Miejmy nadzieję że w końcu rzeczowe argumenty zwyciężą. Zwłaszcza że w tym przypadku ścieżka legislacyjna może być stosunkowo prosta.

Wnioski:

Spowolnienie gospodarcze silnie odbiło się na przewoźnikach.

Mniejsza liczba przewozów, wynikająca z marazmu w produkcji notowanego w latach 2009-2011, który przełożył się na mniejszą liczbę zleceń do tego silna konkurencja wewnętrzna, wspierani przez swoje rządy rywale zagraniczni, otrzymujący dopłaty do paliw, ulgi na przewozy i mniej restrykcyjne prawo przewozowe, jak choćby to dotyczące czasu pracy kierowców. **Wszystkie te czynniki nie ułatwiają funkcjonowania polskim Przedsiębiorcom zajmującym się transportem.** Nieustannie sytuacja się pogarsza, poprzez m.in. limitowane w tym roku pozwolenia na przewozy po Rosji i kolejne obostrzenia dotyczące emisji spalin Co2, które wymuszają od 2014 roku inwestycje w nowy tabor. Tym, co w pierwszej kolejności nie sprzyja dziś rozwojowi działalności firm transportowych nie jest jedynie konkurencja wewnętrzna, kiepskiej jakości i niespójne przepisy prawne czy słabszy dostęp do finansowania zewnętrznego, ale przede wszystkim

skonsolidowani gracze zagraniczni. W sumie, bowiem tylko 30% firm postrzega problem finansowania, jako faktycznie uciążliwy. W praktyce branża transportowa była i jest na całym świecie bardzo ważnym klientem dla instytucji finansujących. Większość ciężkiego taboru to sprzęt leasingowany i nabywany z wypracowanych środków własnych.

Aktualnie kluczowym wyzwaniem dla branży transportowej jest poradzenie sobie ze zmianami, jakie wymusili zagraniczni konkurenci oraz zleceniodawcy przewozów. Kryzys zrewidował podejście wszystkich podmiotów branży do biznesu. Konsolidowanie się rynku i wypieranie z niego polskich przewoźników, o czym wielokrotnie wspominają badani, to naczelnym powodem niskich marż i gorszych warunków zawieranych transakcji.

Do polski wchodzi kolejni operatorzy logistyczni z własnymi flotami w poszukiwaniu zysków, na który nie mogą już liczyć pracując na dotychczasowych rynkach.

Dodatkowo krajowi przewoźnicy nie mogą póki co liczyć na wsparcie polskiego rządu.

Dokładanie kolejnych obciążeń i deficyt programów unijnych, dedykowanych branży transportowej, jednych skłaniają do rezygnacji z biznesu, innych głównie frustrują. Poziom Indeks Kondycji Finansowej Branży transportowej, jaki uzyskano w lipcowym pomiarze na poziomie niewiele powyżej 50 punktów obrazuje, jak silne i realne są obawy przewoźników. Większość firm zajmujących się przewozem drogowym wyraża mocne zaniepokojenie, że kolejne miesiące mogą oznaczać dla nich wycofanie się z biznesu.

Jakie są, więc perspektywy na kolejne miesiące?

Przewoźnicy mogą znaleźć niszę na rynku przewozów - wbrew pozorom wciąż istnieją sektory gospodarki, które potrzebują specjalistycznego transportu, dając tym samym szansę firmom transportowym na długoterminowy rozwój.

Przewoźnicy mogą również zmienić na tyle swoje podejście, by zrozumieć, że w fazie zmian wygrywają gracze skonsolidowani.

Badań prowadzonych na tak licznej próbie, uwzględniającej całe spektrum firm działających w branży jest niewiele.

Dlatego wnioski płynące z obecnego pomiaru wnoszą szereg istotnych danych, które mogą stać się impulsem do głębszej refleksji nad przyszłością transportu drogowego.

tym samym warto zastanowić się nad kilkoma kwestiami.

Dlaczego nie mamy wciąż krajowych grup zakupowych, złożonych z kilkudziesięciu prężnie działających operatorów zapewniających logistykę, przeładunek, magazynowanie, składowanie i transport? Dlaczego widząc, że klient stawia dziś raczej na kompleksową obsługę, a tym samym na optymalizację kosztów, upieramy się, by oferować mu tylko transport? **Być może to idealny czas na powoływanie klastrów, tworzenie grup, budowanie wspólnych sieci i zrzeseń, które będą stanowić realną przeciwwagę dla silnych i doświadczonych rywali zagranicznych, ale również czas na wyznaczenie długoterminowego kierunku rozwoju dla całej branży transportowej w Polsce.**