



Powolne hamowanie rozpędzonego transportu

W raporcie

1. Wkład transportu w PKB wynosi niemal 7 proc. Wraz z przemysłem, budownictwem i handlem ma największy wpływ na to, jak kształtuje się PKB
2. Dane GUS pokazują, że w grudniu 2019 r. na rynku było obecnych 241,6 tys. firm działających w transporcie lądowym, o 1803 więcej niż miesiąc wcześniej. Aż 98 proc. z nich to przedsiębiorstwa małe, zatrudniające mniej niż 10 osób
3. Według GUS, w 2018 r. polskie firmy transportowe działające w transporcie samochodowym, przewiozły niemal 1,873 mld ton ładunku, o 7,2 proc. więcej niż rok wcześniej (1,75 mld ton)
4. Polska ma jeden z największych udziałów w liczbie wykonywanego frachtu ze wszystkich państw w Europie – 16,4 proc. rynku
5. Pakiet mobilności to regulacja na poziomie Unii Europejskiej zmieniająca zasady funkcjonowania branży transportowej. W grudniu 2019 ustalono jego warunki, zasadnicza część przepisów zacznie obowiązywać w 2021 r.
6. W ramach pakietu mobilności osiągnięto kompromis stosunkowo korzystny dla polskich kierowców. Firmy wciąż będą mogły wykonywać tzw. przewozy kabotażowe, czyli w ramach innych państw. Pojawiają się jednak różnego rodzaju ograniczenia, m.in. konieczności robienia 4-dniowej przerwy między kolejnymi operacjami na terenie tego samego kraju (początkowo zakładano nawet 5 dni przestoju)
7. Z danych GUS wynika, że na koniec III kw. 2019 r. średnia miesięczna pensja pracownika zatrudnionego w transporcie wynosiła około 4524,07 zł brutto (dane dla całej branży)
8. W transporcie lądowym pracuje niespełna 600 tys. osób i z każdym rokiem ta liczba rośnie. Rynek cały czas odczuwa niedobór pracowników. Obecnie brakuje nawet 100 tys. zawodowych kierowców. W 2022 r. luka ta może sięgnąć już 200 tys. osób
9. W bazach Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor oraz BIK na koniec III kw. 2019 całkowite przeterminowane zadłużenie firm transportowych wynosiło 1,514 mld zł (min. 500 zł zaległości wobec jednego wierzyciela, opóźnione o co najmniej 30 dni). Składają się na nią głównie zaległości transportu lądowego i rurociągowego (1,509 mld zł). Transport wodny i lotniczy odpowiada jedynie za 4,9 mln zł. Całkowita kwota zaległych zobowiązań wzrosła r/r o 26 proc. z poziomu 1,202 mld zł w 2018 r. W tym czasie zaległości firm z wszystkich sektorów zwiększyły się o 12 proc.
10. Zadłużenie dotyczy łącznie ponad 27,4 tys. firm. Oznacza to, że 9,1 proc. przedsiębiorstw w tym sektorze ma zaległości w regulowaniu faktur czy w spłacie kredytu. To najwyższy odsetek spośród wszystkich sektorów gospodarki. Średnia dla całej gospodarki po III kw. 2019 to 6,2 proc.

Przed transportem niełatwy rok. Z naszego badania dotyczącego prognoz na 2020 bardziej niż inni obawia się wzrostu kosztów zatrudnienia, szczególnie, że podwyżka płacy minimalnej przekłada się na wzrost składek na ZUS prowadzących działalność gospodarczą, a tych wśród kierowców nie brakuje. Może to obniżyć konkurencyjność firm, a w takich warunkach łatwiej popełnić błąd i nawiązać współpracę z niesolidnym zleceniodawcą. Transport też znacznie wyżej niż inne sektory ustawił na liście tegorocznych obaw ryzyko opóźnień płatności od partnerów biznesowych. By się nie sprawdziły, należy weryfikować solidność płatniczą wszystkich potencjalnych klientów, a partnerów z którymi się współpracuje stale monitorować – mówi

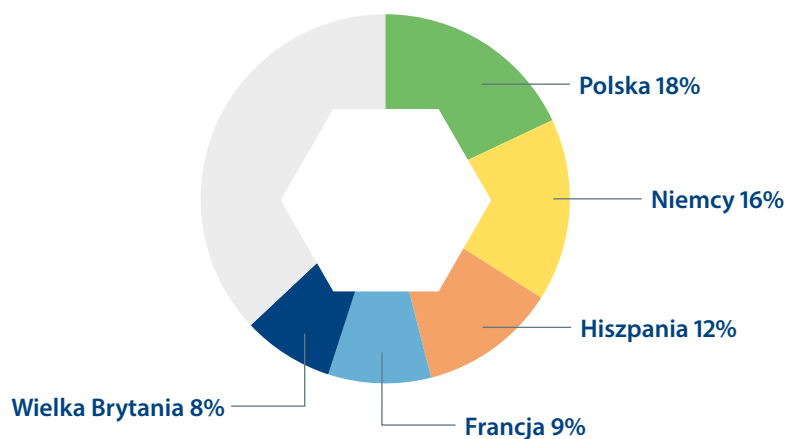
Sławomir Grzelczek, prezes BIG InfoMonitor.

Wstęp

Sektor transportu lądowego w ostatnich latach nie miał powodów do narzekań. Rosnąca globalizacja gospodarki, rozwój handlu, w tym internetowego, położenie geograficzne naszego kraju, jak również niskie koszty działalności sprzyjały rozwojowi branży transportowej. Wysoki popyt konsumpcyjny w całej Europie napędza produkcję i wymianę handlową, a wraz z nimi rośnie zapotrzebowanie na usługi transportowe. Polska, obok Niemiec, Hiszpanii, Francji i Wielkiej Brytanii zajmuje miejsce w pierwszej piątce największych rynków transportowych w Europie. Razem kraje te odpowiadają za około dwóch trzecich rynku transportu towarów w UE (mierzonego w liczbie przewiezionych ton). Polska jest wiceliderem z 16,4 proc. udziałem. Udział Niemiec wynosi niewiele więcej, bo 16,5 proc.¹

Wkład transportu w PKB wynosi niemal 7 proc. Wraz z przemysłem, budownictwem i handlem ma największy wpływ na to, jak kształtuje się PKB. Jak podaje NBP, w komunikacie za listopad 2019 r. nadwyżka salda usług wyniosła 10 mld zł. Oznacza to, że w łącznym rozrachunku rozliczeń polskiej gospodarki z zagranicą, wynikającą z bieżących operacji (kupna i sprzedaży usług) jesteśmy na plusie. Od początku roku skumulowana wartość to 95,7 mld zł. Tę dobrą passę usługi zawdzięczają między innymi transportowi, który odpowiadał za jedną trzecią tej kwoty².

**Udział państw w liczbie wykonywanego frachtu w UE (w mln tonokilometrów)
dane Eurostat za 2017³**



Źródło: BIG InfoMonitor, BIK
Francja i Hiszpania nie podały danych za 2018 r.

Jednak coraz częściej pojawiają się głosy, że być może rozpędzony konwój polskich ciężarówek czeka hamowanie. Pytanie tylko: jak ostre? Powodów jest kilka. Pojawiają się obawy, że zbliżamy się do końca dobrej koniunktury gospodarczej, która miała ogromny wpływ na rozwój transportu. Do tego rosnące koszty działalności oraz obciążenia legislacyjne, zarówno krajowe, jak i unijne sprawiają, że polscy przewoźnicy nie mogą spać spokojnie. Od ponad dwóch lat organy unijne pracują nad tzw. pakietem mobilności. To kontrowersyjny projekt regulacji niekorzystnych dla Polski i krajów regionu Europy Środkowej, który zakłada m.in. utrudnienia w świadczeniu usług transportowych przez firmy z innego kraju oraz objęcie przynajmniej

części usług przewoźników drogowych przepisami o delegowaniu pracowników. Zwiększy on koszty działania polskich firm, gdyż będą musiały, m.in. stosować wynagrodzenie minimalne dla kierowców w zależności od obowiązującego w kraju, w którym wykonują usługę transportu. Branża bije na alarm, że pakiet mobilności oznacza koniec dla wielu polskich przewoźników. W grudniu w Brukseli osiągnięto jednak stosunkowo korzystny dla polskich kierowców kompromis. Nasze firmy wciąż będą mogły wykonywać tzw. przewozy kabotażowe, czyli w ramach innych państw. Pojawiają się jednak różnego rodzaju ograniczenia, m.in. konieczności robienia 4-dniowej przerwy między kolejnymi operacjami na terenie tego samego kraju (początkowo zakładano nawet 5 dni przestoju). Inny niekorzystny przepis zakłada obowiązek powrotu ciężarówki do kraju rejestracji raz na osiem tygodni. Choć i tak jest lepiej niż gdy pierwotnie zakładano, że ma to być raz na cztery tygodnie, to jednak zasada obowiązkowych powrotów może oznaczać przejazdy na pusto, co kłóci się z ograniczaniem emisji dwutlenku węgla. Dlatego już rozważana jest zmiana tej regulacji. Nie ma więc na razie mowy o zakończeniu batalii o kształt unijnego transportu i trudno przewidzieć jaką ostateczną formę przybiorą przepisy. Na razie ustalone warunki, przyjęte 12 grudnia 2019 r., nie są prawnie obowiązujące. Proces legislacyjny zakłada bowiem jeszcze m.in. głosowanie plenarne w Parlamencie Europejskim i oficjalne przyjęcie pakietu przez Radę Unii Europejskiej. Zgodnie z projektem przewidziany jest 18 miesięczny okres przejściowy i zasadnicza część przepisów zacznie obowiązywać w 2021 r.



**Sławomir Grzelczak,
Prezes BIG InfoMonitor**

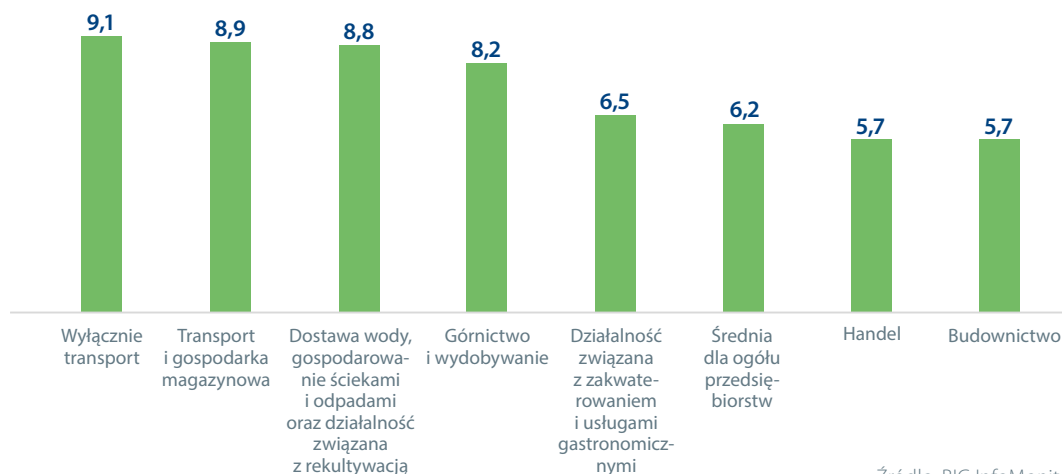
Transport od lat znajduje się wśród sektorów, które borykają się z najwyższymi zaległościami w spłaceniu swoich zobowiązań. Z jednej strony w dużej grupie, blisko 300 tys. przedsiębiorstw, nietrudno o niesolidnych płatników. Z drugiej strony jest to branża, w której ryzyko prowadzenia działalności jest stosunkowo wysokie. Firmy transportowe regularnie skarżą się na ogromne problemy z nierzetelnością płatniczą swoich partnerów biznesowych. Dodatkowo ze względu na duży

udział usług świadczonych poza granicami Polski ogromne znaczenie mają też czynniki geopolityczne. To wszystko sprawia, że ta sama firma, która odnosi ogromne sukcesy w jednym roku, w następnym może znaleźć się w naszych bazach z powodu opóźnionych spłat raty kredytu, leasingu czy też faktur na rzecz kontrahentów

Również w kraju firmy transportowe mają powody do zmartwienia. Rosnące koszty działalności, związane przede wszystkim z kosztami pracy, nie wpływają dobrze na kondycję finansową branży. Podobnie jak zapowiedzi firm ubezpieczeniowych o wzrostach cen polis OC dla przewoźników i spedytorów.

Liczba firm transportowych z opóźnionymi o co najmniej 30 dni zaległościami na kwotę minimum 500 zł, wzrosła w ciągu roku o 10,6 proc. Na koniec września ub.r. takich przedsiębiorstw było 27,4 tys. Oznacza to, że 9,1 proc. z spośród wszystkich firm transportowych ma zaległości w regulowaniu faktur czy w spłacie kredytu. Z kolei transport ujęty wraz z gospodarką magazynową jako jeden sektor, według kwalifikacji PKD, ma odsetek firm z problemami na poziomie 8,9 proc. Wynik ten w cokwartalnym zestawieniu zaległości sektorów gospodarki, daje transportowi i logistyce pierwsze miejsce, przed firmami odpowiedzialnymi za dostawę wody, gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związaną z rekultywacją, gdzie odsetek niesolidnych dłużników wynosi na koniec 3 kw. 2019 r. – 8,8 proc.

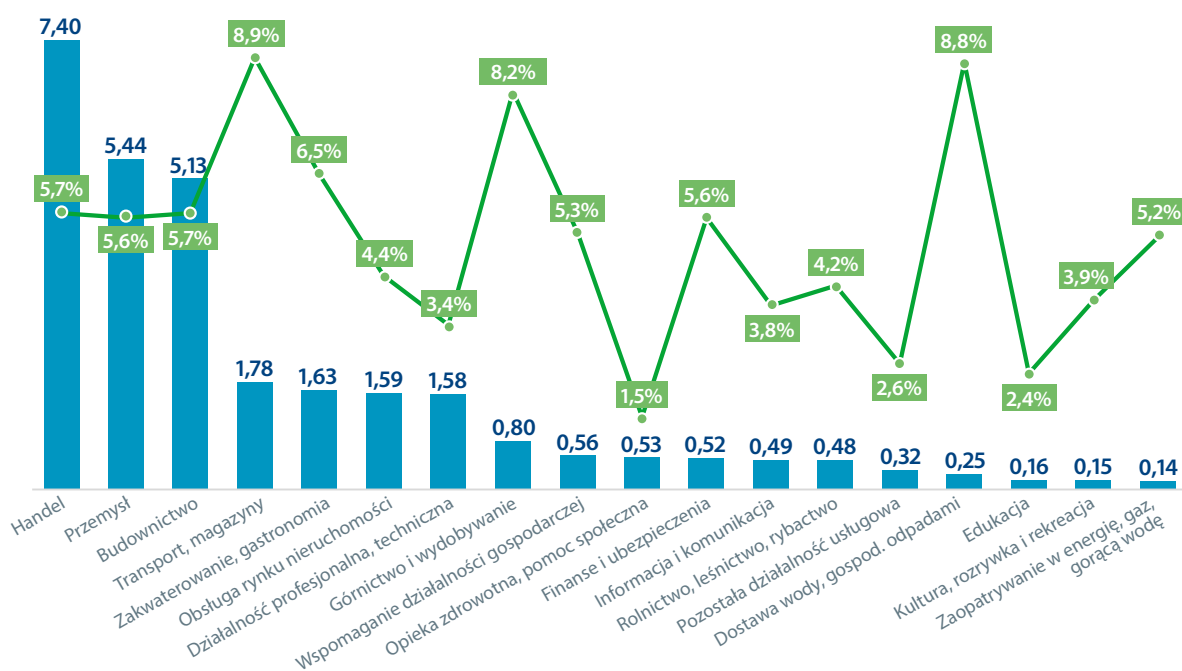
Sektory, w których odsetek firm z niespłaconym zadłużeniem jest najwyższy (w proc.)



Źródło: BIG InfoMonitor i BIK

Łączna wartość nieopłaconych zobowiązań samych firm transportowych przekroczyła na koniec września 2019 r. 1,5 mld zł. W III kw. 2018 było to 1,2 mld zł. Oznacza to, że przez rok kwota zwiększyła się o 26 proc. W tym czasie ogół zaległości wzrósł o niecałe 12 proc.

Sektory z największymi zaległościami wobec banków i kontrahentów – III kw. 2019 r.

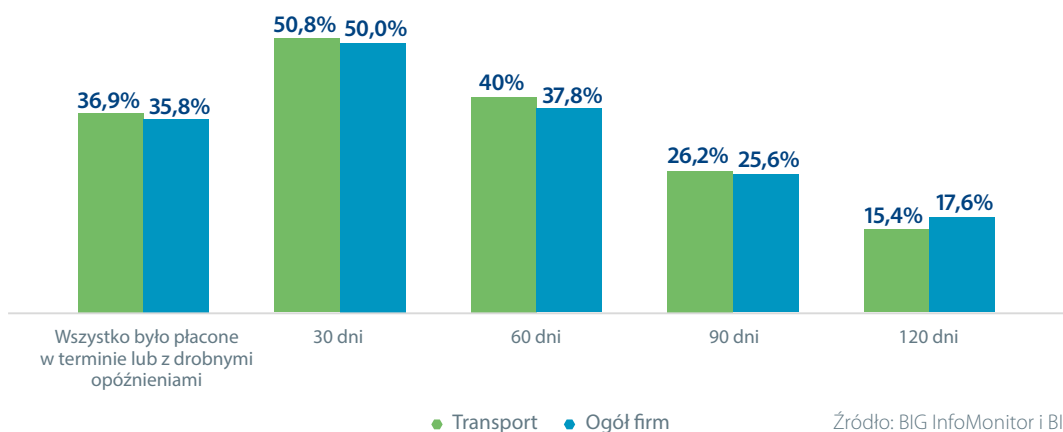


● wartość zaległości (mld zł) — udział firm z problemami w danym sektorze

Źródło: BIG InfoMonitor i BIK

Różnica na niekorzyść branży transportowej jest więc znacząca. Praktyka pokazuje, że problemy z płatnościami zobowiązań w dużej mierze wynikają z kłopotów ze ściąganiem należności. I transportowi też nie jest z tym łatwo. W badaniu podsumowującym zeszły rok pod kątem opóźnień płatności transport częściej niż ogół firm skarży się na przesunięcia przekraczające 30, 60 i 90 dni. Nieco rzadziej ma natomiast faktury czekające ponad 120 dni.

Opóźnienia w płatnościach od odbiorców w 2019 r.

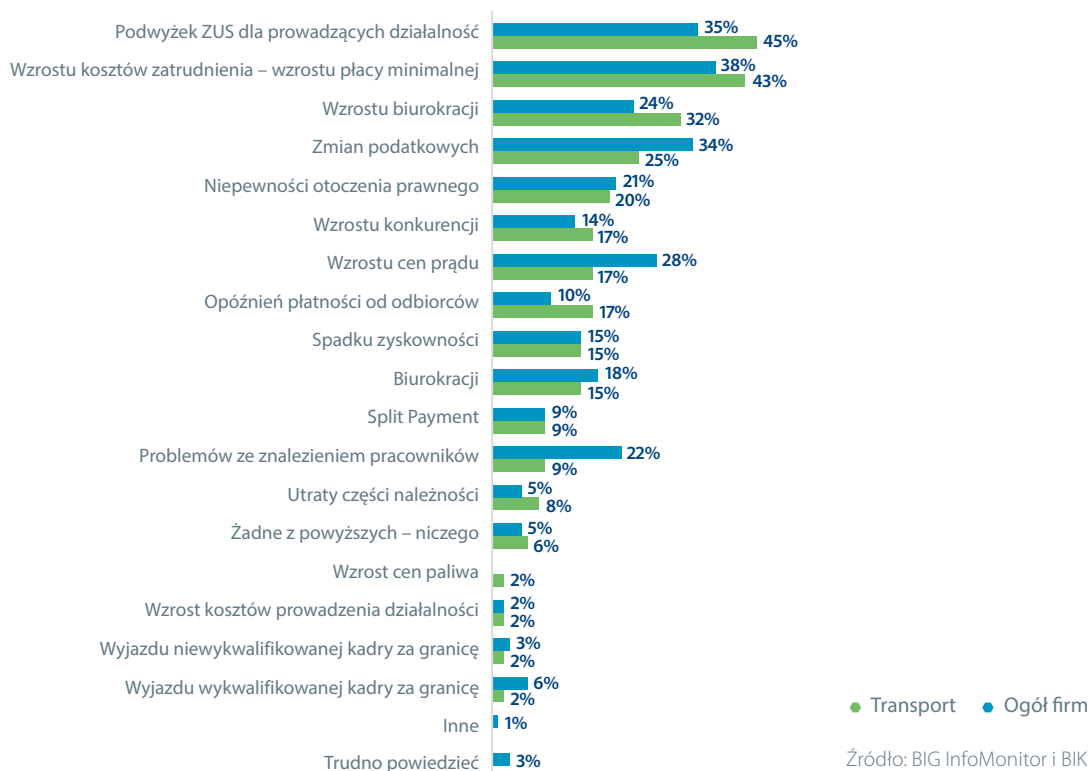


Na liście obaw branży transportowej na ten rok, opóźnienia płatności od partnerów biznesowych znajdują się jednak dużo wyżej niż w ocenie innych branż. Lęk przed niesolidnością płatniczą zleceniodawców znalazł się wśród sytuacji wymienianych przez co szóstego przedstawiciela branży transportowej, obok podwyżek cen prądu i wzrostu konkurencji.

Ale najbardziej transportowcy boją się w tym roku podwyżki składki ZUS dla prowadzących działalność, wzrostu kosztów zatrudnienia oraz w nieco mniejszym stopniu wzrostu biurokracji.

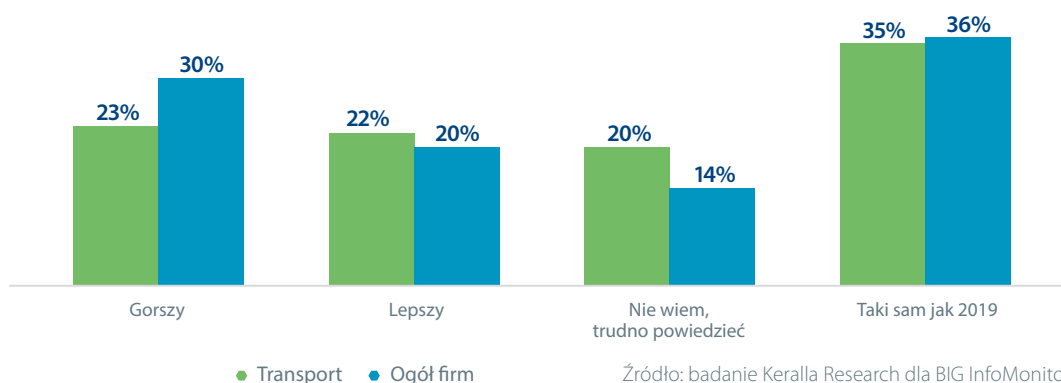


Czy są takie obszary, zmiany których się Państwo obawiacie jeśli chodzi o prowadzenie firmy w 2020 r.



A jak w ogóle transport widzi szanse swojego biznesu w tym roku? Najwięcej, bo co trzecia firma uważa, że 2020 będzie podobny do 2019. Biorąc pod uwagę, że transport razem z handlem nie był szczególnie zadowolony z minionego roku nie jest to najlepsza prognoza. W tym roku częściej niż reszta branż jest też niepewny co do tego, jak potoczą się losy jego biznesu. Przewidywać nie chce co piąty przedstawiciel firmy transportowej. Ale nie wszystkie sygnały wynikające z badania są negatywne dla branży, gdy w innych sektorach pesymiści przeważają nad optymistami tutaj akurat ich udział jest niemal wyrównany. Prognozę pogorszenia sytuacji najgłośniejszy słychać w handlu (41 proc.).

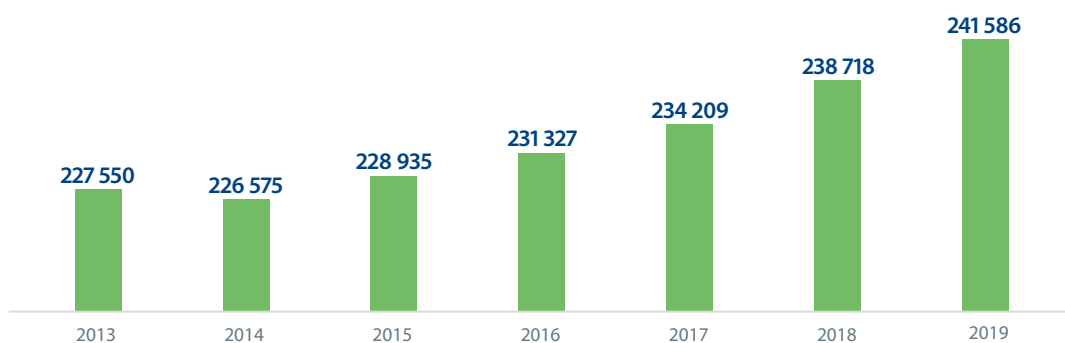
Czy 2020 r. będzie pod względem biznesowym dla Państwa lepszy od 2019 r.?



Wielkość rynku transportowego w Polsce

W bazach CEIDG (Centralna Ewidencja Informacji o Działalności Gospodarczej) oraz KRS (Krajowy Rejestr Sądowy) na koniec września widniało 290,1 tys. firm transportowych działających w transporcie lądowym. Statystyka ta zawiera oprócz firm aktywnych również zawieszono i zamknięte. Dane GUS pokazują, że w grudniu na rynku było obecnych 241,6 tys. firm działających w transporcie lądowym, o 1803⁴ więcej niż miesiąc wcześniej. Aż 98 proc. z nich to przedsiębiorstwa małe, zatrudniające mniej niż 10 osób. Niemal 90 proc. transportu w Polsce odbywa się drogą lądową.

Liczba firm transportowych w Polsce – transport lądowy i rurociągowy

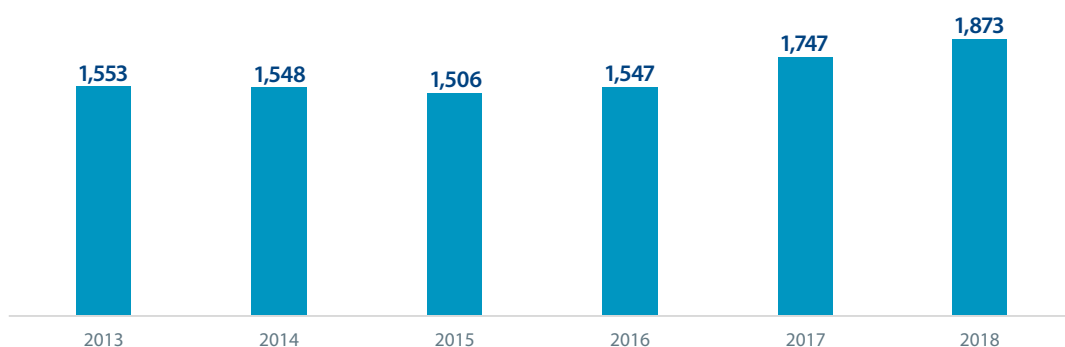


Źródło: GUS

W grupie samochodów dostawczych do 3,5 t w grudniu 2019 r. przybyło 7577 szt. nowo zarejestrowanych pojazdów⁵. Był to spadek o 8,1 proc. r/r. Od początku roku 2019 na polskie drogi wyjechało 69 872 nowych aut dostawczych. To wzrost o 1,5 proc. w porównaniu do tego samego okresu rok wcześniej.

Według danych GUS, w 2018 r. polskie firmy transportowe działające w transporcie samochodowym, przewiozły niemal 1,873 mld ton ładunku, o 7,2 proc. więcej niż rok wcześniej (1,75 mld ton)⁶. Liczba samochodów ciężarowych (łącznie z ciężarowo-osobowymi) w końcu 2018 r. wyniosła 3,3 mln szt., czyli o 2,8 proc. więcej niż przed rokiem⁷.

Przewóz ładunków – transport samochodowy (w mld ton) – GUS



Źródło: GUS

Zaległości

W związku z tym, że start i rozwój firmy transportowej, jak chociażby zakup floty samochodowej, pociąga za sobą duże inwestycje finansowe, źródłem finansowania są najczęściej kredyty bankowe i leasing. Jak firmy transportowe radzą sobie ze spłacaniem swoich zobowiązań widać w bazach Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor oraz BIK. Na koniec trzeciego kwartału 2019 r. liczba firm transportowych z zaległościami na kwotę min. 500 zł, opóźnionymi o co najmniej 30 dni, wyniosła ponad 27,4 tys. Oznacza to, że 9,1 proc. przedsiębiorstw w tym sektorze ma zaległości w regulowaniu faktur czy w spłacie kredytu. Daje to transportowi miejsce w czołówce niechlubnego zestawienia sektorów polskiej gospodarki. Średnia dla gospodarki to 6,2 proc.

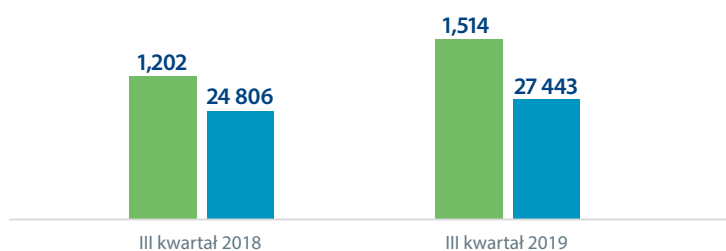
**Sławomir Grzelczak,
Prezes BIG InfoMonitor**

Transport od lat znajduje się wśród branż, wśród których odnotowujemy wysoki udział firm borykających się z terminowym regulowaniem płatności. Ten rok niestety nie przynosi w tym względzie zmian na lepsze



Całkowita wartość nieopłaconych zobowiązań firm transportowych sięgnęła na koniec września 2019 r. 1,514 mld zł. Przez rok kwota ta zwiększyła się aż o 26 proc. (14 pkt. proc. więcej niż zaległości wszystkich firm). Składają się na nią głównie zaległości transportu lądowego i rurociągowego (1,509 mld zł). Transport wodny i lotniczy odpowiadają bowiem za jedynie 4,9 mln zł. Dane te, to niepokojący sygnał, zarówno dla branży, jak i całej gospodarki. Kłopoty z solidnością w większym stopniu rozpowszechnione są wśród największych firm transportowych, w tym tych ujętych w KRS. Jak wynika z danych BIG InfoMonitor i BIK co czwarta firma transportowa z KRS dostarcza problemów swoim dostawcom i finansujących je firmom nie płacąc w terminie. Problem dotyczy tu niemal 2,5 tys. przedsiębiorstw. Kwota ich zaległości wynosi 261 mln zł. Zdecydowaną większość dłużników stanowią mniejsze firmy z CEIDG i choć jest ich niemal blisko 25 tys. to ze względu na dużą liczbę małych firm transportowych odsetek niepłacących w tej grupie wynosi 8,5 proc. Ich zaległości to już jednak niebagatelna kwota 1,25 mld zł.

Wysokość przeterminowanego zadłużenia firm transportowych i liczba firm transportowych z zaległościami

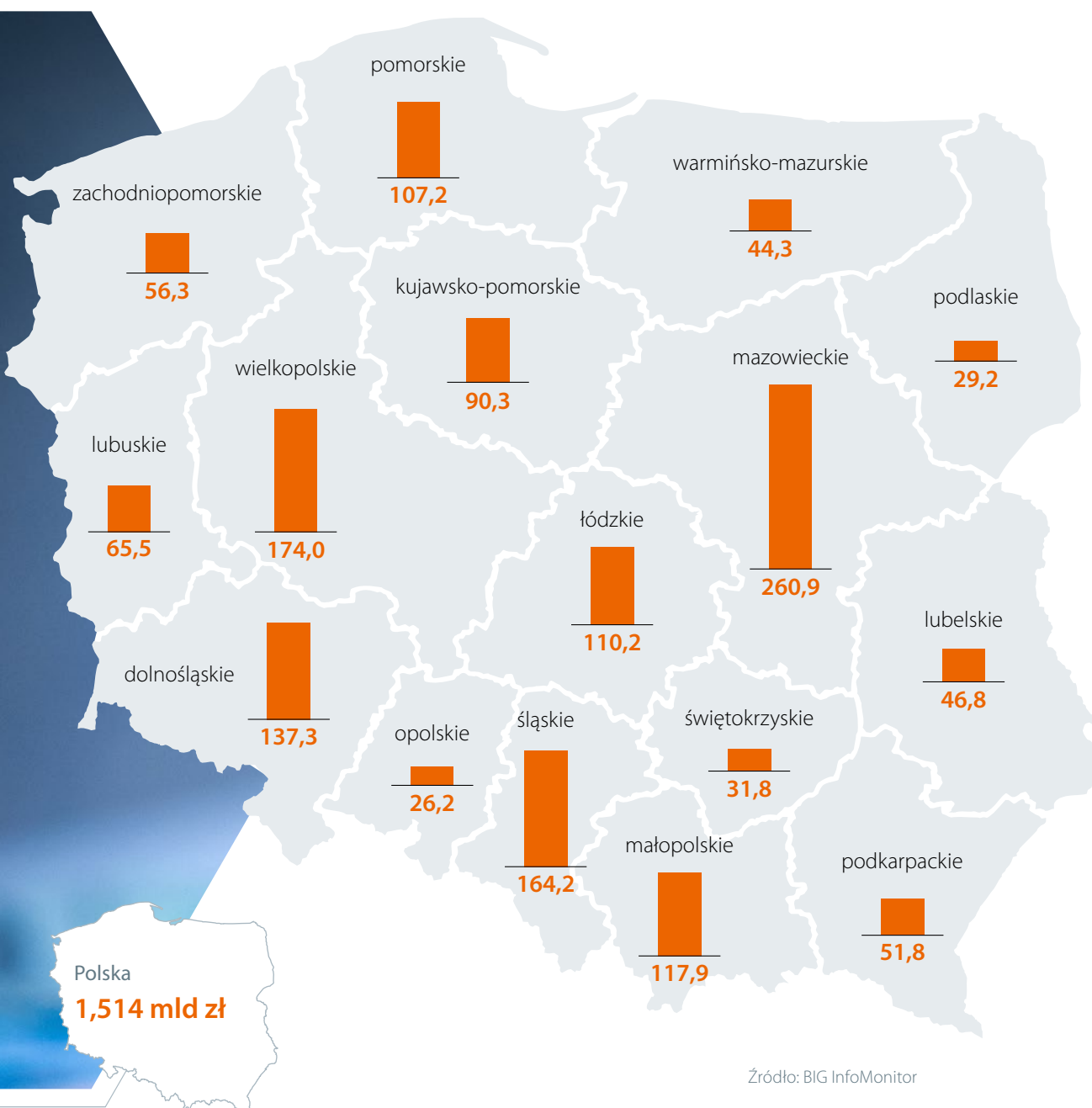


- Wysokość przeterminowanego zadłużenia (mld zł)
- Liczba firm transportowych z przeterminowanym zadłużeniem

Źródło: BIG InfoMonitor

Najwyższy odsetek firm transportowych z zaległościami finansowymi działa w województwie lubuskim i śląskim, w których co dziewiąta spółka ma na koncie niespłacone zadłużenie. Z kolei najlepiej radzą sobie przedsiębiorstwa z województwa małopolskiego, podkarpackiego i podlaskiego, w których 7 proc. firm boryka się z podobnymi problemami. Jeżeli chodzi o najwyższą kwotę zaległości, to tu górą są transportowcy z województwa mazowieckiego, których zaległości wynosiły na koniec września 260,9 mln zł. Na drugim krańcu jest województwo opolskie, gdzie w tym samym czasie zaległości były ponad dziesięć razy niższe niż na Mazowszu i wynosiły 26,2 mln zł. W tym kontekście należy jednak patrzeć również na liczbę spółek reprezentujących tę branżę w danym województwie.

Wysokość przeterminowanego zadłużenia firm transportowych według województw (mln zł)

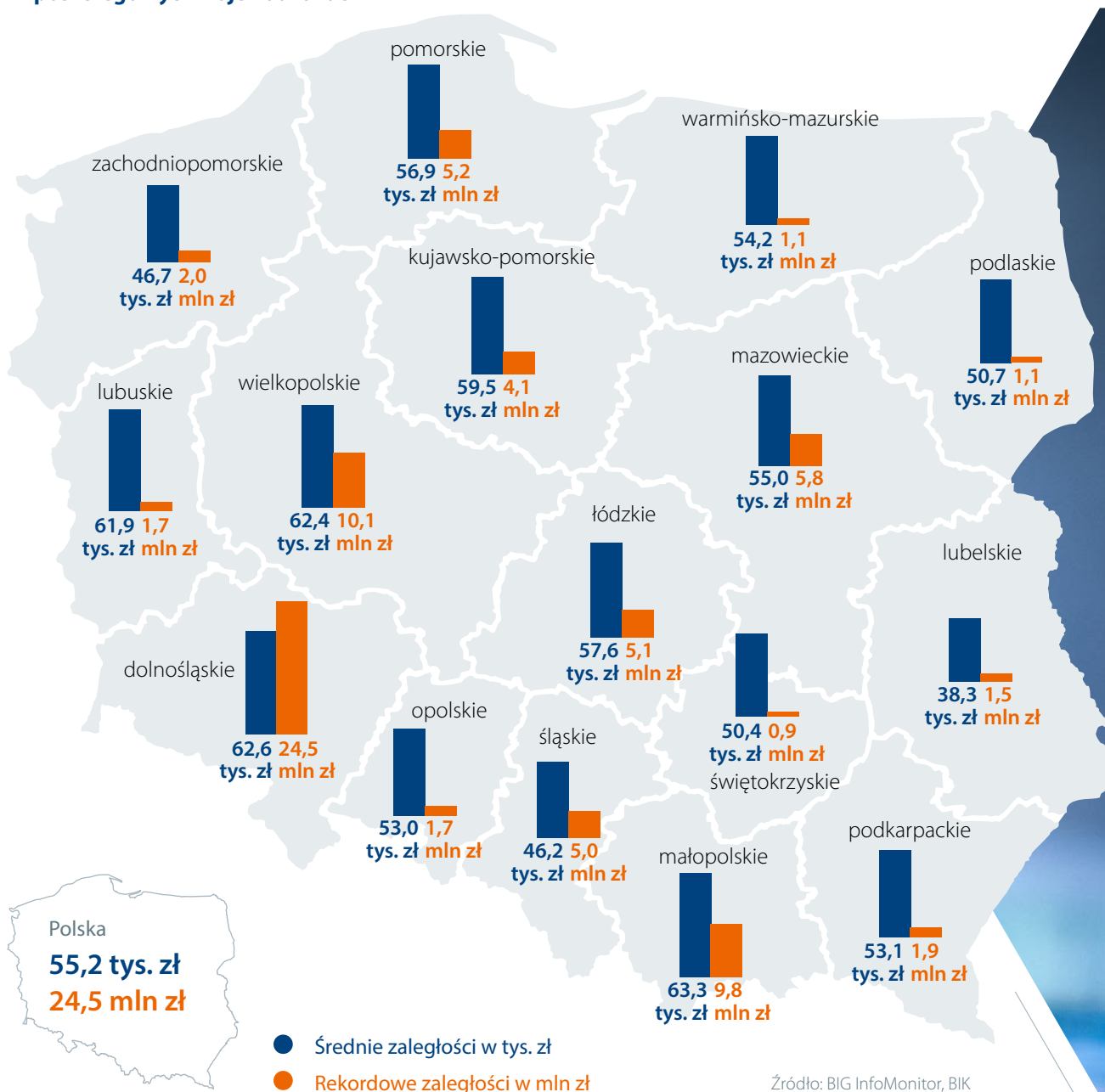




Najwyższa średnia kwota zaległości przypada na firmy transportowe z województwa małopolskiego, gdzie wynosi ona 63,3 tys. zł, najniższa jest natomiast w województwie lubelskim – 38,3 tys. zł. W połowie województw średnia zaległość jest wyższa niż średnia dla Polski.

Wartość rekordowego zadłużenia to blisko 24,5 mln zł, które należy do firmy z woj. dolnośląskiego. Drugie największe zaległe zobowiązanie ma osoba zarejestrowana w CEIDG z woj. wielkopolskiego, a jej dług to 10 mln zł. Na podium znalazła się także firma z Małopolski z zaległościami na poziomie 9,75 mln zł.

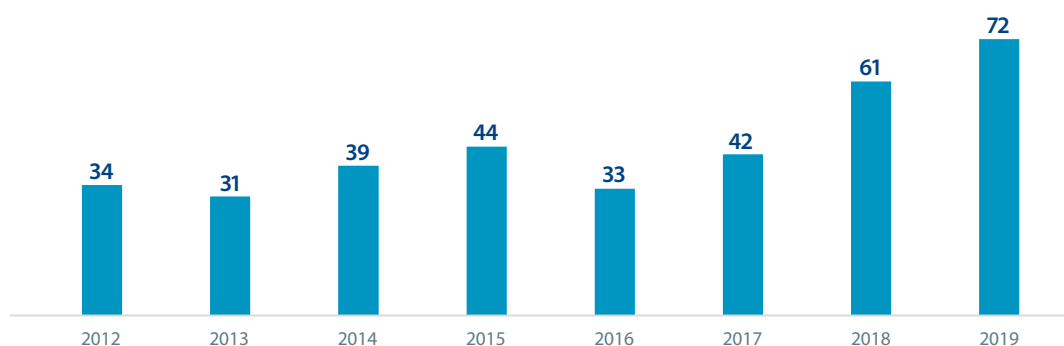
Średnia i rekordowa kwota zaległości firm transportowych (lądowych, wodnych, lotniczych) w poszczególnych województwach



Upadłości firm transportowych

Pomimo wysokiego poziomu zaległych zobowiązań branży transportowej, liczba upadłości jest znacznie mniejsza niż w innych sektorach, np. w produkcji, handlu czy budownictwie. Nie oznacza to jednak braku problemu, szczególnie jeśli spojrzeć na procentowy przyrost upadłości – w 2019 r/r wzrósł on o 18 proc., a w poprzednich latach wzrosty były jeszcze większe (w 2018 45 proc. r/r, a w 2017 27 proc.). Jak wskazuje agencja wywiadowcza Bisnode Polska, w roku 2019 upadłość ogłosiły 72 firmy transportowe. W całej gospodarce było ich 1020.

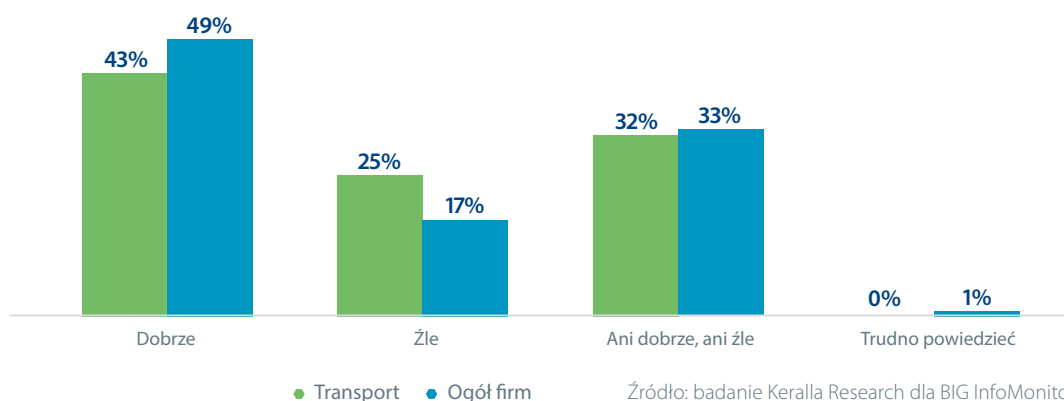
Liczba firm transportowych, które ogłosiły upadłość w latach 2012–2019



Źródło: Bisnode Polska

Ale to w transporcie obok handlu jest najmniej usatysfakcjonowanych zeszłorocznymi osiągnięciami. Z badania przeprowadzonego wśród 500 mikro, małych i średnich firm handlujących z odroczone terminem płatności, na pytanie: *Jak przedsiębiorcy MŚP oceniają 2019 rok z perspektywy finansów i rozwoju firmy?* wynika, że w transporcie jest najwięcej przekonanych, że w minionym roku było gorzej niż wcześniej.

Jak oceniają Państwo mijający rok 2019 z perspektywy finansów i rozwoju swojej firmy?

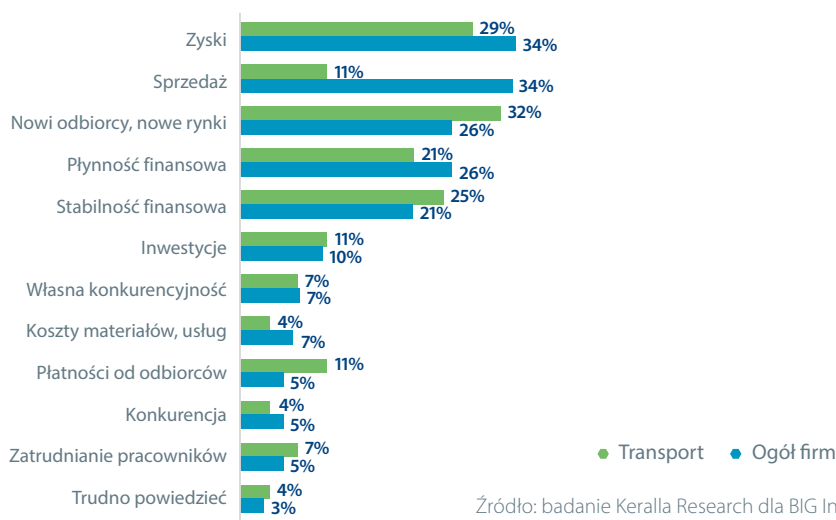


Źródło: badanie Keralla Research dla BIG InfoMonitor



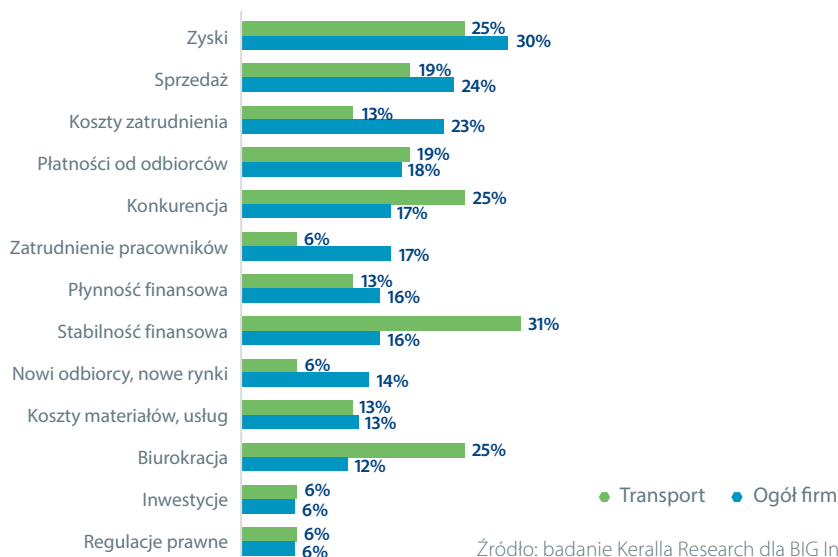
Taką opinię ma co czwarty przedstawiciel firm transportowych, podczas gdy ogólnie o złym obrocie spraw w 2019 r. mówi co szósty przedsiębiorca. Największą miarą zeszłorocznego powodzenia transportowców było pozyskiwanie nowych rynków i klientów, a nie wyniki sprzedaży i wyższy zysk, które głównie podkreślały inne branże. Transport wyróżnia również więcej wskazań na jakość płatności od odbiorców. To pozytywny sygnał, ale też wynika z faktu, że kontrahenci firm transportowych zwykle częściej ich zawodzili w tym obszarze, było więc co poprawiać.

Pod jakim względem 2019 r. był lepszy?



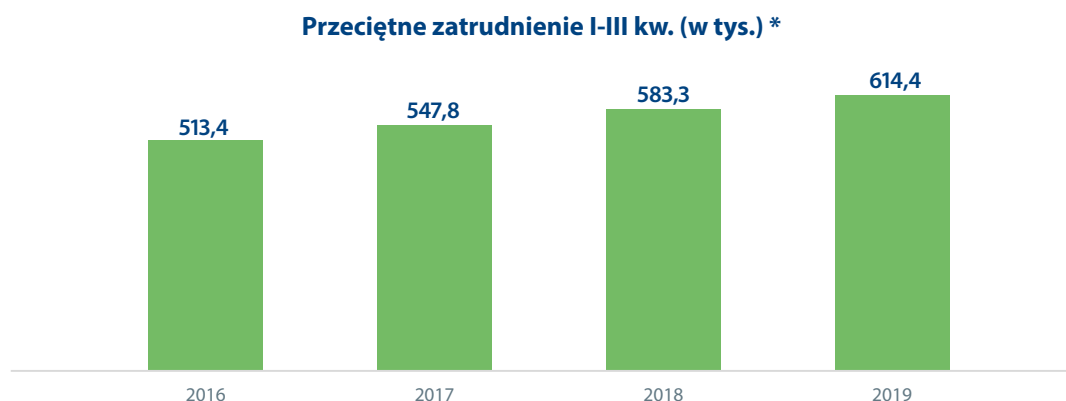
Firmy niezadowolone z 2019 r. również mówiły w pierwszej kolejności o zysku i sprzedaży i tu akurat transport odpowiadał podobnie, ale zwrócił też bardziej uwagę na rosnącą konkurencję, która stanęła na przeszkodzie do sukcesu i poprawy wyników w minionym roku. Przedsiębiorcy transportowi, którzy uznali 2019 r. za nieudany dla firmy jako powód częściej niż przedstawiciele innych branż wymieniali też brak stabilności finansowej oraz biurokrację.

Pod jakim względem 2019 r. był gorszy?



Zatrudnienie

W Polsce w transporcie lądowym pracuje niespełna 600 tys. osób i z każdym rokiem ta liczba rośnie. Szacuje się, że pośrednio z branżą może być związanych zawodowo nawet około miliona osób.



Źródło: GUS

*Dane GUS obejmują liczbę pracowników całego sektora transport i gospodarka magazynowa

Choć pracowników w firmach transportowych przybywa, nie znaczy to jednak, że branża nie zmagą się z niedoborami pracowników. Liczba wolnych miejsc pracy w sekcji transport i gospodarka magazynowa wzrasta od kilku lat.

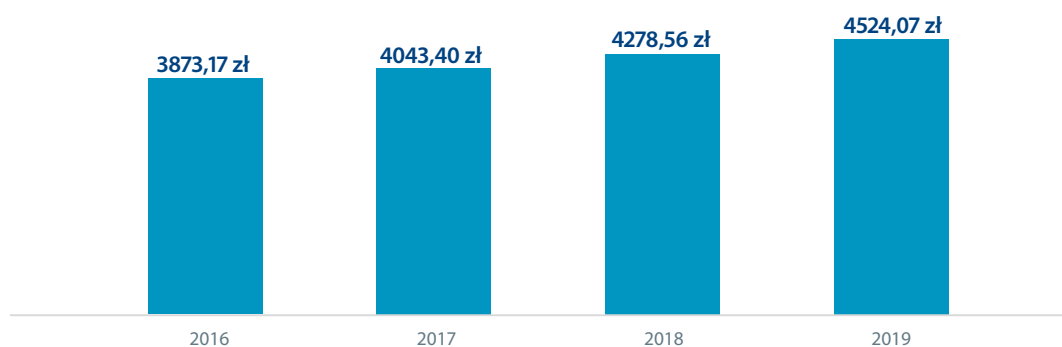
Według różnych danych w Polsce brakuje nawet 100 tys. zawodowych kierowców. W 2022 r. luka ta może sięgnąć już 200 tys. osób. Pojawiają się opinie, że nowo zarejestrowanych samochodów nie ma kto prowadzić, a popyt na usługi transportowe wyprzedza podaż. Zapotrzebowanie na usługi transportowe jest coraz wyższe, a kierowców, którzy mogliby obsłużyć rosnącą liczbę zleceń, nie przybywa. Ta praca ma bowiem swoje minusy, to zajęcie trudne, wyczerpujące fizycznie i oznaczające częstą nieobecność w domu. Aby zapełnić tę lukę, spora część przewoźników sięga po kierowców z Europy Wschodniej m.in. z Ukrainy czy Białorusi. W przyszłości problem ten mogłyby również rozwiązać samochody autonomiczne.

Wynagrodzenia

Rozwój branży i rosnące zapotrzebowanie na pracowników to czynniki napędzające wzrost płac. Z danych GUS wynika, że na koniec III kw. 2019 r. średnia miesięczna pensja pracownika zatrudnionego w tej sekcji wyniosła około 4524,07 brutto (dane dla całej branży)⁸. Z kolei TransJobs.eu podaje, że średnie wynagrodzenie, jakie trafia do kieszeni zawodowego kierowcy, wynosi 5032 zł na rękę (dane za 2018 r.)⁹. To o 232 zł więcej niż rok wcześniej. Kierowcy w zależności od uprawnień, mogą dostać od 3,9 tys. do 6,2 tys. zł na rękę.



Przeciętne miesięczne wynagrodzenie I-III kw. (brutto w zł)*



Źródło: GUS

* Dane GUS obejmują liczbę pracowników całego sektora transport i gospodarka magazynowa

Najwyższymi wynagrodzeniami w Europie mogą się pochwalić kierowcy z Luksemburga zarabiający rocznie 43 958 euro, tj. ok. 187 200 zł, najmniejszymi natomiast Bułgarzy (15 186 euro, tj. ok. 64 700 zł). Polska uplasowała się mniej więcej w połowie listy z rocznymi wynagrodzeniami na poziomie 18 334 euro (tj. ok. 78 100 zł)¹⁰.

Tuż za kierowcami z Luksemburga znaleźli się Włosi (40 700 euro, tj. ok. 173 300 zł) i Belgowie (39 589 euro, ok. 164 300 zł), ale dobrze zarabiają także Francuzi (38 516 euro, ok. 164 000 zł), Niemcy (37 264 euro, ok. 159 000 zł) i Hiszpanie (30 616 euro, ok. 130 350 zł). Zestawienie to, przygotowane przez francuską Comité National Routier budzi jednak dużo kontrowersji.

Nie zmienia to faktu, że to właśnie „taniocść” naszych pracowników jest największym atutem firm z Polski i powodem ich atrakcyjności. Z każdym rokiem jednak jest to coraz mniej istotna zaleta, biorąc pod uwagę konkurencję z innych krajów Europy Środkowej i szczególnie Europy Wschodniej.

Czynniki sukcesu i perspektywy

W ostatnich latach infrastruktura w Polsce mocno się poprawiła. Rozwinięto korytarze transportowe, powstały nowe centra logistyczne, w tym szczególnie na Dolnym Śląsku. Dobre połączenia drogowe z Zachodnią Europą oraz niskie koszty pracy w Polsce zachęcały do przenoszenia tego typu ośrodków dystrybucji z Zachodu do nas. Drugą sprawą to rosnąca rola Internetu, a konkretnie e-commerce. Wzrosła skala globalizacji handlu, także detalicznego. To wzmacnia popyt na usługi transportowe i wspiera rozwój centrów dystrybucyjnych. Do tego dochodzi także postępujący proces bogacenia się społeczeństwa – zarówno w Polsce, jak i za granicą.



Niestety, perspektywy rozwoju branży w najbliższych latach nie są najlepsze. Ze względu na dyrektywę o pracownikach delegowanych, która zacznie obowiązywać prawdopodobnie w 2020 r. Jej przepisy, a konkretnie zasada równej płacy, która zrówna do zagranicznych poziomów wynagrodzenia Polaków delegowanych do pracy za granicą, czyli np. kierowców, to cios prosto w serce polskiego transportu. Choć pakiet mobilności zrobił pewne wykluczenia z tych przepisów dla kierowców to jednak usługi kabotażowe oraz cross-tradowe – czyli świadczenie usług transportowych wewnątrz innych państw lub pomiędzy nimi – (z wyjątkiem dwóch operacji doładunku lub rozładunku w ramach jednego przewozu bilateralnego) mają być opłacane według reguł o pracownikach delegowanych.

Do tego mamy coraz więcej sygnałów utwierdzających w przekonaniu, że obecnie gospodarka światowa znajduje się w szczycie cyklu. Spowolnienie gospodarcze będzie oznaczało zaś spowolnienie światowej wymiany handlowej, a tym samym – spadek aktywności w transporcie. W najbliższych kwartałach i latach nie należy spodziewać się tak dynamicznego rozwoju tej branży w Polsce jak obecnie. Zdaniem ekspertów już 2020 r. może być dla branży transportowej bardzo trudny.

Dlatego w centrum zainteresowania tego sektora znajdują się takie obszary jak digitalizacja, elektryfikacja i zrównoważony rozwój, w tym paliwa alternatywne. Wszystkie te czynniki mogą znacząco wpłynąć na kondycję oraz przychody firm transportowych. Sektor ten powinien w większym niż dotychczas stopniu postawić na innowacyjność.

Podsumowanie

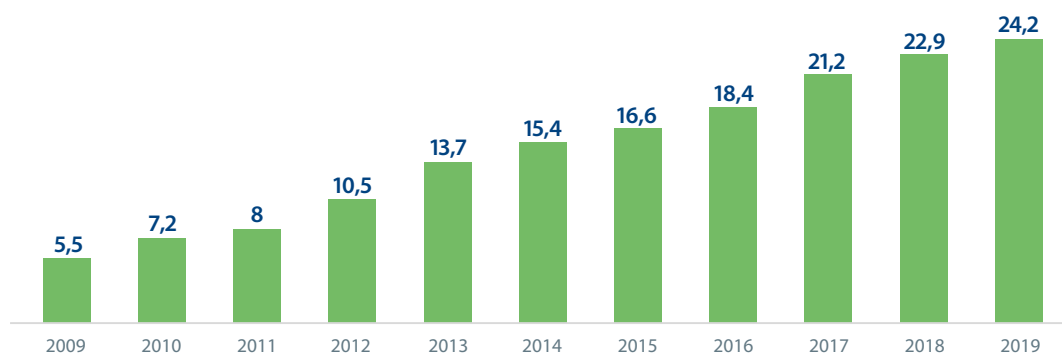
Biznes transportowy w Polsce ma ogromny wpływ na kondycję całej gospodarki, stąd wszelkie wstrząsy, których doświadcza powinny być obiektem analiz ekonomistów i ekspertów. Często dane na temat koniunktury w tym obszarze są wyprzedzające względem całej gospodarki i mogą być prognozą co do jej ogólnej sytuacji. M.in. dlatego, że wysokiej jakości dane dla transportu są szybciej dostępne niż dla innych obszarów gospodarki. Ogromna liczba pracujących w tej branży Polaków pokazuje, że od tego w jakiej kondycji będzie cały sektor zależy los wielu polskich rodzin. Stąd tak ważne jest, co stanie się w najbliższych tygodniach i miesiącach w Komisji i Radzie Europejskiej.

Nawet w sprzyjających warunkach ekonomicznych udział firm transportowych z problemami płatniczymi przewyższa odsetek ogółu przedsiębiorstw z zaległościami i wynosi 9,1 proc. wobec 6,2 proc. Dla potencjalnych kontrahentów tej branży powinien to być sygnał skłaniający do ostrożności i monitorowania sytuacji finansowej firm, z którymi współpracują lub też zamierzają podpisać kontrakt. Pozwoli to uniknąć zagrożenia powstawania zatorów płatniczych, które są przyczyną kłopotów wielu przedsiębiorców.

Dzięki takim bazom jak Rejestr Dłużników Biura Informacji Gospodarczej InfoMonitor oraz Biuro Informacji Kredytowej można prześwietlić kontrahenta i sprawdzić jego wiarygodność płatniczą. BIG InfoMonitor może też udostępnić raport na temat solidności obsługi zadłużenia kredytowego, jeśli zgodzi się na to sprawdzany podmiot.



Liczba raportów pobranych z BIG InfoMonitor (mln sztuk) na temat konsumentów i firm



Źródło: BIG InfoMonitor

Obecnie firmy o innych przedsiębiorstwach pobierają z BIG InfoMonitor ponad 200 tys. raportów miesięcznie, a w grudniu sprawdziły niemal pół miliona firm. Zainteresowani mogą też włączyć stały monitoring kontrahentów. Pozwala on otrzymać informacje o pojawieniu się ewentualnej zaległości sprawdzanego przedsiębiorstwa już w dniu jej zgłoszenia do rejestru. Jeśli pojawi się zaległość wierzyciele za pośrednictwem systemu BIG.pl mają możliwość nielimitowanego dopisywania informacji o zaległych zobowiązaniach, a także do korzystania ze wsparcia przy windykacji należności. Gdy działania podejmuje się odpowiednio szybko, na wczesnym etapie przeterminowania zobowiązania już samo wysłanie wezwania do zapłaty daje bardzo dobre efekty i zwiększa skuteczność odzyskania pieniędzy o ponad 60 proc.

- 1 https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics&oldid=452987
- 2 <https://www.nbp.pl/statystyka/wstepne/bilansplatniczy.pdf>
- 3 https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics
- 4 <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/podmioty-gospodarcze-wyniki-finansowe/zmiany-strukturalne-grup-podmiotow/miesieczna-informacja-o-podmiotach-gospodarki-narodowej-w-rejestrze-regon-grudzien-2019,4,30.html>
- 5 <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-samochody-osobowe-i-dostawcze/Grudzien-2019r>
- 6 <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/przewozy-ladunkow-i-pasazerow-w-2018-roku,11,7.html>
- 7 <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2018-roku,9,18.html>
- 8 <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/pracujacy-zatrudnieni-wynagrodzenia-koszty-pracy/zatrudnienie-i-wynagrodzenia-w-gospodarce-narodowej-w-i-iii-kwartale-2019-roku,1,36.html>
- 9 <https://www.transjobs.eu/Raport-TransJobs.eu-Zarobki-kierowcow-zawodowych-2018.pdf>
- 10 <https://trans.info/pl/jakim-kraju-kierowcy-zarabiaja-najwiecej-zobacz-wygladaja-koszty-zatrudnienia-roznych-krajach-ue-71512>

O raporcie

W raporcie wykorzystano dane pochodzące z baz Rejestru Dłużników Biura Informacji Gospodarczej InfoMonitor, Biura Informacji Kredytowej, Głównego Urzędu Statystycznego i Bisnode Polska. Analiza dotycząca zaległości płatniczych firm budowlanych wobec kontrahentów i instytucji bankowych została przeprowadzona za okres styczeń-czerwiec 2019 r. i obejmowała zaległości przekraczające 500 zł i przeterminowane o co najmniej 30 dni.



BIG InfoMonitor to działająca od 2005 r. największa na polskim rynku baza informacji obejmująca ponad 84 mln danych na temat zaległych i zrealizowanych płatności ponad 5,6 mln konsumentów oraz 947 tys. przedsiębiorców.



BIURO INFORMACJI KREDYTOWEJ

Biuro Informacji Kredytowej (BIK) od 1997 r. jest jedynym w Polsce źródłem informacji o spłaconych i spłacanych kredytach bankowych oraz pożyczkach firm pożyczkowych udzielanych konsumentom i podmiotom gospodarczym. Baza danych BIK obejmuje informacje o 148 mln rachunkach należących do 24,3 mln klientów indywidualnych oraz informacje o historii kredytowej łącznie 1,2 mln firm, rolników i innych podmiotów, w tym o 757 tys. mikroprzedsiębiorców.

Autorzy

prof. Waldemar Rogowski, BIK

główny analityk

waldemar.rogowski@bik.pl

Halina Kochalska, BIG InfoMonitor

rzecznik prasowy

halina.kochalska@big.pl

Ilustracje: stock.adobe.com

