

Trudny rok, a kolejny będzie wyzwaniem

FINANSE Upadłości w polskiej gospodarce nabierają tempa. Nie inaczej jest w branży transportowej. Po trzech kwartałach zbankrutowało o 148 proc. więcej firm niż w 2020 r.

Od stycznia do września upadłość i restrukturyzację ogłosiło 1841 firm w naszym kraju. To aż o 131 proc. więcej niż w roku ubiegłym, kiedy pandemia była w szczycie. W porównaniu z przedpandemicznym rokiem 2019 wyniki są jeszcze gorsze. Liczba bankructw jest bowiem wyższa aż o 480 proc. – wynika z danych Coface.

Opóźniony efekt

Branża transportowa niestety nie oparła się temu trendowi, mimo że koniunktura w sektorze się poprawiła wraz z odbiciem się gospodarki. Rosnie nie tylko wymiana towarowa w kraju, lecz także eksport. Na fali wzrostu pozostaje też e-commerce. Do tego coraz więcej firm decyduje się na dywersyfikację produkcji, co pociąga za sobą rosnące zapotrzebowanie na powierzchnię przemysłową i magazynową oraz środki transportu. W ciągu trzech kwartałów tego roku upadłość i restrukturyzację ogłosiło jednak w sumie 139 podmiotów transportowych. To o 148 proc. więcej niż przed rokiem, kiedy w tym samym czasie niewypłacalność dotknęła 56 firm. Ten rok wypada też gorzej pod względem bankructw w branży transportów w porównaniu z 2019 r. Wówczas bowiem liczba upadłości i restrukturyzacji po dziewięciu miesiącach wyniosła 11. Pocięciem może być to, że niewypłacalne firmy transportowe stanowią najmniejszy odsetek sięgający 8 proc. spośród upadłych podmiotów w tym roku.

Rosnące zaległości

Zdaniem ekspertów zła sytuacja ma swoje uzasadnienie. Jednym z nich jest narastające zadłużenie w sektorze TSL. Według danych BIG InfoMonitor na koniec wrze-

śnia tego roku wynosiło 2,3 mld zł, czyli o 4,1 proc. więcej niż przed rokiem. Wzrosła też liczba firm nieplacących na czas – z 33 084 do 33 662. Najgorzej sytuacja wygląda w transporcie lądowym, gdzie firmy mają zaległości na kwotę już niemal 2 mld zł. Przed rokiem było to 1,921 mld zł. W kłopotach jest prawie 30 tys. firm. – o 391 więcej niż przed rokiem.

Następne próby

Mimo coraz lepszej koniunktury branża zmagająca się bowiem z coraz większą liczbą problemów. Jednym z nich są coraz bardziej widoczne braki kierowców. Do tego dochodzi stały wzrost cen paliw, przez który coraz trudniej kalkulować faktyczne koszty usługi. Do tego na horyzoncie są nowe wymogi, które będą musiały spełniać firmy transportowe, a które oznaczają dla nich większe wydatki. Mowa o tych w związku z pakietem mobilności, który zacznie obowiązywać już od lutego 2022 r. Wprowadza m.in. nowe przepisy o pracownikach delegowanych, a dokładnie zmienia sposób rozliczania wynagrodzenia, które firma powinna wypłacać kierowcy za pracę podczas wykonywania przewozów między innymi niż Polska państwami (cross-trade) oraz podczas kabotażu.

Dzisiaj przewoźnik wypłaca wynagrodzenie minimalne według stawek obowiązujących w tzw. państwie przyjmującym. Do tego może do niego doliczyć część diet i ryczałtów wypłacanych kierowcy jako rekompensatę zwiększonych kosztów utrzymania za granicą. Zgodnie z nowymi przepisami kierowca podczas objętej delegowaniem pracy w państwie przyjmującym będzie musiał otrzymać wynagro-

dzenie w takiej samej wysokości, w jakiej otrzymuje je miejscowy pracownik zatrudniony na analogicznym stanowisku pracy. Ponadto nie będzie już można zaliczać na poczet zagranicznej pensji wypłacanych na podstawie polskiego prawa diet i ryczałtów za nocleg. Oznacza to, że płace kierowcy trzeba będzie podwyższyć prawie dwukrotnie, pamiętając wciąż o wypłacie ryczałtu za nocleg i minimalnej diety.

To zdaniem Macieja Wrońskiego, prezesa związku pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP) zrzeszonego w Konfederacji Lewiatan, spowoduje zwiększenie kosztów rodzinnych firm, które obsługują nie tylko rynek polski, ale też wykonują przewozy pomiędzy innymi krajami europejskimi oraz kabotaż.

Skutkiem tego będzie utrata konkurencyjności i związana z tym konieczność ograniczenia świadczenia usług. To z kolei może prowadzić do upadku kilku tysięcy firm transportowych oraz z likwidacją kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy dla kierowców i innych pracowników branży.

Ale to niejedyny wyzwanie, przed którym stoi branża. Dla przedsiębiorstw stanowią je też braki podaży, które hamują ekspansję wielu firm, a to może mieć przełożenie na transport. Do tego dochodzą sztywniejące ceny surowców, paliw, energii, transportu czy wzrost wynagrodzeń. Według Barbary Kamińskiej, dyrektora działu oceny ryzyka w Coface w Polsce, nie wszystkim firmom na rynku uda się przetransferować ten wzrost kosztów na odbiorców. Wciąż nieopaniowana sytuacja pandemiczna, bariery podaży czy możliwe osłabienie popytu wewnętrznego wraz z wycofywaniem środków pomocowych mogą przynieść w związku z tym w przyszłym roku wzrost zatorów płatniczych i upadłości również wśród większych graczy.