

Zagrożenia dla polskich firm transportowych

data aktualizacji: 2017.07.25



Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej krajowe firmy logistyczne i transportowe rosą w siłę, odpowiadając obecnie za blisko jedną czwartą unijnego rynku. W najbliższych latach czeka je jednak szereg wyzwań. Najważniejsze to unijny pakiet drogowy i niedobory kierowców na rynku pracy, sięgające nawet 100 tys. wakatów. Te problemy mogą się odbić zwłaszcza na kondycji mikroprzedsiębiorstw i małych rodzinnych firm z branży transportowej. Dlatego stawiają one na inwestycje i szkolenia kierowców.

- Patrząc na ubiegły rok, bardzo dobrze oceniam stan polskiego i światowego rynku logistycznego. Dla nas 2016 rok był najlepszym, zarówno pod względem inwestycji, jak i wyników finansowych. Na całym świecie odnotowaliśmy 20-proc. wzrost obrotów, podobnie w Europie, gdzie mamy około 30 spółek i każda z nich rosła w podobnym tempie - mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Beata Krawczyk, dyrektor zarządzający Mainfreight Poland.

Jak podkreśla, tendencję wzrostową notuje cały rynek. Po chwilowej stagnacji operatorzy logistyczni obserwują silny wzrost zarówno liczby klientów, jak i obrotów.

- Nie słabnie też zainteresowanie usługami transportowymi dla branży automotive, która stale rośnie w Polsce. Podobnie jest na rynku europejskim, gdzie równie perspektywnym rynkiem jest rolnictwo. W gronie naszych głównych klientów na terenie Europy jest potentat z tej branży - firma John Deere, z którą współpraca jest przykładem na to, jak można rozwijać rynek w oparciu o wspólne tworzenie wartości dodanej - mówi Beata Krawczyk.

Polska jest jedną z potęg na europejskim rynku usług transportowych, a rodzime firmy mają w nim około 25-proc. udział. Krajowa flota liczy ponad 200 tys. pojazdów, które kursują na trasach krajowych i międzynarodowych. Rośniemy w siłę od momentu wejścia do UE i otwarcia europejskich rynków. Według danych Eurostatu roczna liczba wyjeżdżonych przez polskie firmy tonokilometrów (TKM) wzrosła ze 102,8 mld w 2004 roku do 261 mld w 2015 roku. Z kolei statystyki GUS pokazują, że bezpośredni udział sektora usług transportu i logistyki w PKB Polski wzrósł w tym samym czasie z 5,4 do poziomu 6,5 proc. (czyli zwiększył się o jedną piątą od momentu wstąpienia Polski do UE).

Z październikowego raportu, który firma doradcza PwC opracowała na zlecenie stowarzyszenia Transport i Logistyka Polska, wynika, że od momentu przystąpienia Polski do Wspólnoty wielkość przewozów międzynarodowych rośnie znacznie szybciej niż przewozy krajowe. Szacuje się, że w latach 2016-2025 wzrost przewozów międzynarodowych będzie rósł w tempie około 1,8-2,2 proc. rocznie.

Mimo to przyszłość jest niepewna. Nowe regulacje prawne, zwłaszcza przygotowany przez Komisję Europejską tzw. pakiet drogowy, są coraz większym problemem dla branży logistycznej i transportowej. Zgodnie z projektem kierowcy mieliby zostać objęci przepisami dyrektywy o pracownikach delegowanych. To oznacza, że za czas pracy na terytorium innego państwa polski kierowca ma otrzymywać takie samo wynagrodzenie jak lokalny pracownik na podobnym stanowisku. Branża obawia się wzrostu kosztów i spadku konkurencyjności, co może doprowadzić do eliminacji polskich firm z rynków państw zachodnich. Zmiany będą się wiązać także z nowymi obowiązkami administracyjnymi. Te dwa czynniki mogą spowodować, że transport do tych państw stanie się po prostu nieopłacalny.

- W firmy transportowe bezpośrednio uderza też duży brak kierowców na rynku pracy
- podkreśla Beata Krawczyk.

Analitycy PwC oszacowali, że na polskim rynku jest obecnie 600-650 tys. aktywnych zawodowo kierowców pojazdów ciężarowych („Rynek pracy kierowców w Polsce 2016”). Niedobór na rynku pracy sięga około 100 tys. wakatów dla kierowców. Co roku z zawodu odchodzi około 25 tys. osób, natomiast liczba kierowców uzyskujących kwalifikację to ok. 35 tys., co nie pozwala na uzupełnienie istniejących niedoborów.

Zdaniem dyrektora firmy logistycznej Mainfreight Poland bariery legislacyjne i niedobory na rynku pracy mogą uderzyć zwłaszcza w niewielkie, rodzinne firmy transportowe i doprowadzić je do upadku. Szacuje się, że mikroprzedsiębiorstwa stanowią nawet 80 proc. rynku usług transportowych w krajach Wspólnoty.

- Rynek małych i średnich przedsiębiorstw oraz firm rodzinnych zdecydowanie się kurczy. Tutaj jest wiele do nadrobienia, szczególnie jeśli chodzi o sposób zarządzania tymi firmami, które nie dają sobie rady na tak bardzo konkurencyjnym rynku - podkreśla Beata Krawczyk. - Mimo to nadal widzę dużą szansę na rozwój polskich firm logistycznych i transportowych, które też sporo inwestują, chociażby w szkolenia pracowników. Bariery i trudnością w ich rozwoju może być to, co dzieje się z polskimi przepisami i unijnym pakietem drogowym.