

Obawy polskich przewoźników? "Czeka ich trudny czas"

data aktualizacji: 2019.05.22



Przedstawiciele polskiej branży transportowej nie mają wątpliwości, że czeka ich trudny czas. Dla wielu z nich to być albo nie być funkcjonowania ich biznesu. Jakie widzą wyzwania?

W najnowszym badaniu Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK) aż połowa firm wskazała na brak wykwalifikowanej kadry pracowników. Na drugim miejscu znalazły się skomplikowane regulacje i przepisy w ustawodawstwie - rodzimym i zagranicznym. Na podium jest też pakiet mobilności, czyli temat, który od wielu miesięcy podgrzewa europejską scenę polityczną, a także polski rynek transportu drogowego.

Brak wykwalifikowanej kadry to z perspektywy ostatnich lat największe wyzwanie, z którym mierzy się polska branża transportowa. Jednym z głównych powodów deficytu kadrowego może być fakt, że to jedna z najbardziej starzejących się grup zawodowych w Europie. Kierowcy w polskich przedsiębiorstwach przewozowych w większości są w średnim wieku, a tylko 15 proc. z nich stanowią osoby mające 21-30 lat. Obecnie mamy do czynienia z brakiem nawet 100 tys. pracowników, a wszystko wskazuje na to, że w najbliższych latach liczba wakatów może zwiększyć się nawet o 200 tys. W jaki sposób radzą sobie przewoźnicy? Coraz częściej rozwiązaniem staje się zatrudnienie pracownika ze Wschodu. Obecnie już 14 proc. kierowców to obcokrajowcy, głównie z Ukrainy - mówi Kamil Wolański, ekspert OCRK.

Według danych GUS coraz więcej Polaków będzie opuszczać rynek pracy przy jednocześnie zmniejszającej się liczbie pracowników, którzy rozpoczynają swoją karierę zawodową. Ostrożne szacunki wskazują, że do 2050 roku liczebność drugiej grupy może być mniejsza nawet o 5 mln. Wśród nich znajdują się pracownicy transportu.

Zagubieni?

Blisko 4 na 10 przedstawicieli branży transportowej, którzy wzięli udział w badaniu OCRK, wskazało jako jedno z głównych utrudnień w prowadzeniu firmy transportowej – zrozumienie i dostosowanie się do skomplikowanych i wciąż zmieniających się przepisów w polskim ustawodawstwie. We wrześniu ubiegłego roku weszła w życie nowelizacja ustawy dotyczącej transportu drogowego w Polsce. Następnie zaczęły obowiązywać jeszcze bardziej restrykcyjne zasady w zakresie zgłaszania towarów wrażliwych, czyli ustawa SENT. Natomiast od czerwca 2019 roku w każdym fabrycznie nowym pojeździe ciężarowym obligatoryjnie muszą działać tak zwane inteligentne tachografy. To tylko kilka przepisów, które w ostatnich miesiącach towarzyszyły transportowcom. Sen z powiek spędzają też europarlamentarzyści, którzy wykonali następny krok na ścieżce legislacyjnej prowadzącej do zatwierdzenia tak zwanego pakietu mobilności. Zatem czy jest się czego bać?

Coraz bardziej realne

W badaniu OCRK zapytano respondentów o nastroje i obawy względem kluczowych zmian z punktu widzenia przewoźników, jakie mają być wprowadzone za sprawą tzw. pakietu mobilności. Na pytanie, w jaki sposób nowe regulacje wpłyną na funkcjonowanie ich biznesu, aż 60 procent przedstawicieli firm transportowych odpowiedziało, że negatywnie lub zdecydowanie negatywnie. Biorąc pod uwagę ubiegłoroczne analizy prowadzone przez OCRK, można zauważyć, że świadomość realnego zagrożenia wejścia w życie restrykcyjnych zmian dotyczących zasad delegowania kierowców, czasu jazdy oraz przerw i odpoczynków, znacząco wzrasta.

Jeszcze rok temu nastroje przewoźników wydawały się bardziej optymistyczne i pozwalały wnioskować, że wielu z obecnych przedsiębiorców nie zdaje sobie sprawy z niekorzystnych zmian, jakie niesie za sobą przyjęcie przez PE pakietu mobilności. W tegorocznym badaniu nadal widoczny jest odsetek firm, które twierdzą, że ten temat ich nie dotyczy – 2 na 10 przewoźników jest tego zdania. Natomiast jednocześnie możemy dostrzec, że wzrasta liczba firm, które są świadome obostrzeń, związanych z pakietem mobilności, zgłaszają swoje obawy i z zainteresowaniem śledzą propozycje europosłów. To niezwykle istotne, ponieważ nie ma wątpliwości, że te zmiany wejdą w życie, w obecnym lub innym kształcie, a ich skutki z pewnością odcisną swoje piętno na polskim sektorze transportowym, dlatego przedsiębiorcy muszą być bardzo czujni – komentuje Łukasz Włoch, ekspert OCRK.

Co z tym kabotażem?

Tego samego zdania są przewoźnicy, którzy na co dzień wykonują wiele operacji kabotażowych. Wśród badanych odsetek ten wynosi 49 proc. – w tym przypadku blisko 6 na 10 uważa, że propozycje europosłów są niekorzystne dla funkcjonowania i rozwoju polskiej branży transportowej. Przypomnijmy, że możliwe jest ograniczenie kabotażu do trzech dni oraz wprowadzenie tzw. cooling period, czyli przerwy wynoszącej 60 godzin, zanim dalsze przewozy będą mogły być przeprowadzone w tym samym kraju, tym samym pojazdem. Warunkiem, który trzeba będzie spełnić, aby zlecać kolejne operacje kabotażowe, jest konieczność wykonania nowego przewozu międzynarodowego z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę. Biorąc pod uwagę odsetek polskich przewoźników, którzy jeżdżą do Niemiec (52%) czy Francji (14%), takie restrykcje mogą wiązać się nawet z upadkiem firm, które specjalizują się w tego typu usługach.

Tak drastyczne ograniczenie wykonywania transportów kabotażowych nie ma nic

wspólnego z obowiązującą w UE zasadą swobody przepływu towarów i usług i jest mocnym ciosem szczególnie dla polskich przedsiębiorców. Mówimy tutaj o 25-30 proc. przewozów międzynarodowych, jakie wykonują polscy kierowcy, oraz 40 proc. wszystkich kabotaży w UE. Zagrożenie utraty znaczącego udziału w rynku jest ogromne, a co za tym idzie realna jest upadłość firm i likwidacja miejsc pracy w polskim TSL. Warto szukać sprawdzonych partnerów, którzy pomogą przetrwać w legislacyjnej dżungli – dodaje Kamil Wolański z OCRK.

Obaw jest więcej?

Wraz z zatwierdzeniem pakietu mobilności wśród polskich przewoźników rosną obawy o dodatkowe obowiązki administracyjne (62 proc.), a także zwiększenie kosztów wynagrodzenia pracowników. Dla 48 proc. badanych to istotny problem, który w konsekwencji może prowadzić do tego, że wykonywanie usług na europejskim rynku dla polskich przedsiębiorców przestanie być opłacalne.

Z danych rynkowych wynika, że aż 95 proc. polskich firm to małe, rodzinne przedsiębiorstwa z taborom do 10 samochodów ciężarowych. Nowe procedury legislacyjne, niezrozumiałe i zawile, spowodują wzrost kosztów prowadzenia działalności, a tym samym upadek mniejszych biznesów. Dodatkowe zagrożenie to ceny frachtów, które już obecnie są niskie, a jeśli dodamy do tego długie terminy płatności, a także wysokie kary nakładane przez służby kontrolne krajów UE, do których najczęściej jeżdżą polscy kierowcy, prowadzenie działalności przez małe firmy okazuje się być nierentowne – mówi Kamil Wolański, ekspert OCRK.

Brexit nie jest exiting

Wśród badanych, aż 70 proc. ocenia secesję Wielkiej Brytanii od Wspólnoty jako negatywną lub zdecydowanie negatywną. Blisko 30 proc. przedstawicieli sektora transportu drogowego przyznaje również, że planuje wycofać część taboru z krajów Zjednoczonego Królestwa, a 40 proc. aktywnie poszukuje zleceń w innych miejscach Europy.

Brexit to jedna z wielu bolączek międzynarodowego transportu drogowego. Dotychczasowe regulacje i uwarunkowania związane z handlem i przewozem towarów i osób, ustalone ponad 25 lat temu, obecnie zostały nieodwracalnie naruszone. Tylko umiejętność dostosowania się do zmieniającego się otoczenia biznesowego może sprawić, że przedstawiciele polskiej branży transportowej utrzymają się na niestabilnym rynku. Polscy przedsiębiorcy ponadto mogą i powinni jak najszybciej podjąć kroki w celu ograniczenia skutków zmian, których nie unikniemy, np. poprzez optymalizacje struktury wynagrodzenia pracowników, automatyzacje przy rejestrowaniu czasu pracy w różnych krajach czy też podejmowanie negocjacji z dotychczasowymi kontrahentami w związku ze wzrostem kosztów wymuszonych przez zmiany w przepisach w danych krajach UE. Wsparciem są eksperci od rozliczania czasu pracy kierowców zawodowych oraz zmian zachodzących w rodzimym i zagranicznym prawie transportowym – mówi Łukasz Włoch, ekspert OCRK.