

Transport autokarowy w zapaści? Brakuje ... wszystkiego!

data aktualizacji: 2021.04.29



Pandemia wywołała zapaść w branży przewozów autokarowych. Badanie przeprowadzone przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji na grupie 27 przewoźników zatrudniających ok. 4,5 tys. osób pokazało, że w ubiegłym roku ich praca przewozowa zmniejszyła się o 37,2 proc., a przychody o 25 proc. Z kolei w niektórych firmach spadki w dwóch pierwszych miesiącach tego roku sięgnęły już nawet 80 proc.

- Po roku pandemii sektor przewozów jest w bardzo złym stanie. Większość firm zajmuje się głównie krajowymi przewozami osób i może masowych upadłości nie było, ale jednak kilkadziesiąt firm zakończyło działalność. Ku zdziwieniu wszystkich były to w szczególności firmy z kapitałem zachodnim. Kilka dużych firm zrezygnowało z działalności, bo ich zdaniem nie ma wystarczającej pomocy ze strony władz publicznych. Gdyby pandemia zakończyła się w zeszłym roku, jakoś by sobie poradziły. W 2020 roku ta pomoc publiczna może nie była taka duża, ale jednak ona pomogła firmom w utrzymaniu kondycji - mówi agencji Newseria Biznes Zdzisław Szczerbaciuk, prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

Ze statystyk PIGTSiS wynika, że w ubiegłym roku organizacją przewozu osób zajmowało się 1546 przewoźników oraz 102 operatorów przewozów autobusowych. W stosunku do 2019 roku ich liczba wzrosła o 1 proc., co wynika głównie z faktu, że na rynek weszły firmy dotychczas zajmujące się międzynarodowymi przewozami turystycznymi. Jednak w wyniku pandemii COVID-19 musiały one zawiesić taką działalność i znaleźć inne źródło utrzymania. To z kolei przyczyniło się do pogorszenia

i tak trudnej sytuacji dotychczasowych przewoźników krajowych.

- Branża potrzebuje przede wszystkim pomocy na podtrzymanie miejsc pracy i pokrycie kosztów pracowniczych. To powinno być przynajmniej na takim poziomie jak w zeszłym roku. To już byłoby istotne wsparcie – mówi Zdzisław Szczerbaciuk.

Spośród 27 firm badanych przez PIGTSiS 22 otrzymały w zeszłym roku pomoc publiczną w wysokości średnio 29,3 tys. zł, czyli nieco ponad 6 tys. zł na jednego pracownika. Ta pomoc dotyczyła głównie dofinansowania wynagrodzeń, subwencji PFR z tarcz antykrzysowych i umorzenia składek ZUS. Przedsiębiorstwa oszacowały, że aby utrzymać się na rynku – przy założeniu, że w tym roku zakłócenia komunikacyjne nie będą większe niż w ubiegłym – potrzebują pomocy publicznej w wysokości co najmniej 22 proc. swoich przychodów osiągniętych w 2020 roku albo 16,5 proc. przechodów z 2019 roku. To oznacza średnio prawie 4.969,7 tys. zł na jedno przedsiębiorstwo.

Przewoźnicy liczą na pomoc publiczną, na której wydanie zgodę musi wyrazić Komisja Europejska. Wniosek o notyfikację w tej sprawie Ministerstwo infrastruktury wysłało na przełomie marca i kwietnia.

Oprócz wsparcia związanego z pandemią COVID-19 branża pilnie potrzebuje też środków na odnowienie taboru. Obecnie w transporcie wojewódzkim, powiatowym i gminnym jest wykorzystywanych ok. 35 tys. autobusów, których średni wiek wynosi 18,6 lat, ale wiele z nich ma nawet 30 lat i więcej.

- Zakupy nowego taboru są minimalne. Za nowy tabor przewoźnicy uznają ten sprowadzany z krajów zachodnich, który ma po 10-15 lat. Natomiast teraz przede wszystkim trzeba pokryć pewne koszty stałe związane z funkcjonowaniem firmy, bo inaczej część z nich zrobi tak jak kapitał zachodni, czyli zwolni pracowników, zamknie zakłady pracy, a place będą wystawiane na sprzedaż. Wiele firm ma bardzo dobrze położone obiekty, działki i to można jakoś zlikwidować, natomiast odtworzenie będzie bardzo kapitałochłonne – mówi prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

Branża transportowa od kilku lat boryka się też z brakami kadrowymi, które sięgają nawet 100 tys. wakatów dla zawodowych kierowców. Każdego roku część z nich odchodzi z zawodu albo przechodzi na emeryturę. Liczba nowych kierowców uzyskujących kwalifikacje jest natomiast niewystarczająca, aby zapłacić rynkową lukę.

- W przewozach pasażerskich widzimy, że prawie nie ma napływu kierowców młodych i zaczynają już jeździć kierowcy nawet po 70. roku życia – mówi Zdzisław Szczerbaciuk.
- Problem braku kierowców cały czas się pogłębia, ponieważ w zasadzie nie ma szkoleń. Do tej pracy garnie się niewielu ludzi. Kiedyś to tzw. resorty siłowe szkoliły olbrzymią liczbę pracowników, potężne firmy takie jak PKS, które zatrudniały ponad 100 tys., teraz już takich firm na rynku nie ma. W tej chwili na własne potrzeby szkoli jedynie przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej.