

Problemy polskich przewoźników w świetle kryzysu

data aktualizacji: 2022.12.07



W ostatnim czasie świat mierzy się z destabilizacją warunków rynkowych, która dotkliwie odczuwalne są również przez sektor transportowy. Które z czynników i w jakim stopniu wpływają na polskich przewoźników?

Na to pytanie odpowiadają eksperci z TC Kancelarii Prawnej, wyspecjalizowanej w obsłudze firm z branży TSL i podmiotów z nią współpracujących, m.in. koncernów paliwowych czy firm leasingowych.

Polska jest największym przewoźnikiem Europy, a transport stanowi jedną z największych gałęzi PKB w naszym kraju. Obecna sytuacja ekonomiczna i gospodarcza stanowi poważne wyzwanie nie tylko dla dalszego rozwoju, ale przede wszystkim dla bieżącego funkcjonowania wielu branż – w tym transportu, logistyki i spedycji. Nie mając pewności, jak długo potrwa zła koniunktura gospodarcza, wiele firm zmuszonych jest do podejmowania szybkich oraz strategicznych działań, pozwalających głównie na przetrwanie narastającego kryzysu. Z jakimi problemami obecnie musi walczyć rynek TSL?

Spowolnienie gospodarcze skutkujące mniejszą ilością zleceń

Coraz częściej słyszymy o tym, że wchodzimy w okres spowolnienia gospodarczego, w którym zatrudnienie oraz działalność biznesową postrzega się tylko przez pryzmat zaspokojenia aktualnego popytu oraz przetrwania niepewnych czasów. Problem ten powoli dotyka także przedstawicieli branży transportu, logistyki i spedycji, w której odnotowywany jest spadek ilości zleceń. Jak wskazuje Maciej Maroszyk, Dyrektor Operacyjny w TC Kancelaria Prawna, jest to przede wszystkim spowodowane zmniejszeniem popytu na usługi transportowe, który wcześniej, czyli od czasu

wybuchu pandemii i wzmożonej konsumpcji, odnotowywał stały rozwój.

- Aktualna sytuacja gospodarcza i wynikające z niej zmniejszenie ilości wykonywanych zleceń motywuje wielu przedstawicieli branży TSL do tego, by podejmować bardziej elastyczne działania – w tym szybsze reagowanie na zmieniające się warunki rynkowe, a także bardziej dynamiczne pozyskiwanie nowych kontrahentów – mówi ekspert.

Wzrost cen paliw i opłat drogowych

Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej wskazuje także, że jednym z najbardziej znaczących problemów polskich przewoźników w ostatnim roku był kryzys paliwowy, spowodowany wojną na Ukrainie oraz rezygnacją Europy z dostaw rosyjskiej ropy. Ta niepewność na rynku i galopujące ceny oleju napędowego zmieniły podejście do warunków zawieranych umów przewozowych, w których zaczęły pojawiać się korekty paliwowe, a nie znane dotychczas, odnawiane co kwartał klauzule.

- Klauzula paliwowa to zapis, który dostosowywał stawkę bazową do tego, jaka jest aktualna cena paliwa na rynku. Ze względu na zaistniałą sytuację, klauzule paliwowe powyżej kilku miesięcy przestały praktycznie istnieć. Aktualnie do umów wprowadzane są tak zwane korekty paliwowe, które dotyczą krótszych okresów czasowych - tygodniowych lub maksymalnie miesięcznych. Jednak często zdarza się tak, że przez gwałtowny wzrost ceny paliwa, stawka frachtowa przewoźników – mimo wcześniej ustalonych warunków współpracy – się zwiększa. A klienci nie zawsze chcą regulować większe należności, niekiedy grożąc zerwaniem umowy i korzystaniem z usług konkurencji - kontynuuje ekspert z TC Kancelarii Prawnej.

Rosnące ceny paliw to nie jedyne podwyżki w ostatnim czasie. Co z kosztami opłat drogowych?

Jak dodaje Maciej Maroszyk, również i te wzrosty będą lub miały już wpływ na obecny stan branży transportowej: „Jeżeli chodzi o wzrost opłat drogowych w Polsce, słyszymy już o tym, że z powodu zwiększającej się inflacji, ceny na kluczowych dla transportu odcinkach będą większe. Natomiast niemiecki Bundestag zatwierdził już podwyżkę myta od samochodów ciężarowych od początku 2023 roku. To kolejny cios dla polskich przewoźników, dla większości których Niemcy stanowią „bramę” do dostania się do innych państw Europy Zachodniej. A gdzie podwyżki już miały miejsce? Na przykład w Belgii - wyższe taryfy zaczęły obowiązywać od połowy 2022 roku dla samochodów ciężarowych masie od 3,5 t i dla pojazdów z homologacją kategorii N1 z naczepami”.

Rosnące stopy procentowe

Ważnym aspektem są też podwyżki w przypadku leasingów i kredytów oraz cen nowych aut.

- Wszyscy, którzy posiadają zobowiązania wobec firm leasingowych, odczuwają zmiany WIBORu i idący za tym wzrost rat leasingowych. A sektor TSL jest jednym z najbardziej prężnych, ale i zadłużonych branż w polskiej gospodarce. W przypadku firm transportowych, bardzo często pojawia się także problem negatywnej oceny zdolności finansowej przez firmy leasingowe z racji niepokrywających się kosztów versus przychody. Jest to powiązane z rozciągnięciem płatności w czasie – i utrudnia potwierdzenie przed bankiem zdolności kredytowej – wyjaśnia ekspert TC Kancelarii Prawnej.

Od niedawna istotnym aspektem w świetle kryzysu w branży TSL był również brak dostępnych, nowych pojazdów na rynku. Jest on spowodowany niewielką dostępnością półprzewodników na rynku azjatyckim, które skutkują opóźnieniami w dostawie tego typu pojazdów. Co niepokojące, zwiększenie ich ilości datowane jest dopiero na koniec przyszłego roku.

Niepokojąca konkurencja cenowa

W 2022 roku, ze względu na bardzo dużą ilość podmiotów działających na tym obszarze, zarówno w przypadku spedytorów, jak i przewoźników, nasilała się konkurencja, skutkująca ciągłym obniżaniem cen za usługi w celu zdobycia jak największej liczby klientów. W konsekwencji mieliśmy do czynienia ze spadkiem marż i wzrostem konkurencji cenowej.

- W tej kwestii znacząca była także rosyjska agresja na Ukrainę, która spowodowała ogromne komplikacje w funkcjonowaniu łańcuchów dostaw i ograniczeniu dotychczasowych kierunków działalności. W konsekwencji zamknięcia granic Rosji, Białorusi i Ukrainy, jeszcze bardziej pogłębiły się dotychczasowe problemy, znów znacząco wpływając na konkurencyjność rynku – mówi Maciej Maroszyk, Dyrektor Operacyjny w TC Kancelaria Prawna.

Problem z zatrudnieniem

Jak wskazuje Paweł Łazarewicz, prawnik z TC Kancelaria Prawna, problematyczne jest także pozyskiwanie kierowców spoza terenu Unii Europejskiej. Mowa tu o skomplikowanych i wieloetapowych procesach potwierdzających między innymi kompetencje zawodowe tych specjalistów. Kłopotliwe są również wysokie koszty uzyskania obowiązkowych zaświadczeń, które pozwalają na prowadzenie samochodów ciężarowych.

Pakiet Mobilności w świetle kosztów pracowniczych

Nie bez znaczenia są także zmiany prawne, które wprowadza Pakiet Mobilności – szczególnie te dotyczące wynagradzania i delegowania pracowników. Jak wyjaśnia Maciej Maroszyk, Dyrektor Operacyjny w TC Kancelaria Prawna, w kabotażach i cross trade pensja pracownika jest zależna od kraju, w jakim wykonuje transport. Jeżeli umowa dotyczy stawki godzinowej obowiązującej w Polsce, jednak dany przewoźnik wykonuje swoją pracę na terenie Francji, musi zostać wynagrodzony zgodnie z prawem francuskim i wynikającą z niego stawką minimalną.

Problemy kabotażowe

Pakiet Mobilności skrócił także ilość wykonywanych kabotaży.

- Obecnie możemy wykonać tylko trzy przewozy kabotażowe w tygodniu przy czterech dniach pauzy. Dla firm, które swój transport opierały głównie na tego typu działalności, stanowi to bardzo duży problem, ponieważ ilość wykonywanych transportów spadła praktycznie o połowę w stosunku do tego, co było przed wprowadzeniem Pakietu Mobilności – mówią eksperci i wskazuje, że pojawił się również obowiązek posiadania licencji transportowej. Dla kierowców busów była to dosyć istotna zmiana, choć została ona w pewnym sensie zlekceważona przez branżę: „Wnioski o wydanie licencji wspólnotowej dla busów zajmujących się transportem międzynarodowym można było składać już od lutego, a dokument należało posiadać już od 21 maja. Bez licencji nie można było wykonywać działalności transportowej, a przez zlekceważenie tych zmian, ogrom składanych dokumentów opóźnił prace urzędów, a co za tym idzie mnóstwo firm dostało licencję dopiero po kilku miesiącach. Doprowadziło to do zastoju w transporcie”.

Problematyczny BREXIT

Ze względu na to, że Polska znajduje się w czołówce firm transportowych obsługujących trasy brytyjskie, dostosowanie procedur do BREXITU stało się nie tylko wysoce istotne, ale i problematyczne. Chodzi tu przede wszystkim o ponowne wprowadzenie obowiązku odpraw celnych.

- Przy przekraczaniu granicy z Wielką Brytanią zaczęły obowiązywać inne, dodatkowe formalności. Mowa tutaj o dostępie do jednego z dwóch reżimów tranzytowych TIR lub też T1/T2, ale także uzyskaniu numeru Numer EORI (Wspólnotowym Systemie Rejestracji i Identyfikacji Podmiotów

Gospodarczych). Przewoźnicy są też sprawdzani pod względem posiadania aktualnych, wymaganych szkoleń i dokumentacji w języku angielskim. To wszystko więc sprawia, że cały proces jest znacząco wydłużony, a koszt przygotowania dokumentów transportowych uległ zwiększeniu - wyjaśnia Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej dodając, że wielu przewoźników ma także problem z procedurą celną, gdyż do tej pory nie mieli z nią do czynienia. Dotyczy to kwestii dokumentacji - aktualnie te znane wcześniej wzory dokumentów nie obowiązują już bowiem w Wielkiej Brytanii.

Do powyższy dochodzi także wątek konkurencyjności zagranicznych przewoźników. Polska jest największym przewoźnikiem Europy, a transport stanowi jedną z największych gałęzi PKB w naszym kraju, stąd pewną niedogodność może stanowić napływ tańszych, zagranicznych przewoźników - na przykład kierowców rumuńskich.

Źródło: