

Branża transportowa na zakręcie

Mar 16, 2019

Przedsiębiorców z branży transportowej czeka ciężki okres. Stracili je najważniejszych przewag, którą mieli nad konkurencją z zagranicy – t siły roboczej. Wpłynęło to również na ich płynność finansową, która zo zachwiana. Oprócz kosztów porad prawnych i dostosowywania przedsię funkcjonowania w innym kraju, dochodzą kwestie utrzymania płynność W styczniu 2019 odnotowano 98 niewypłacalnych przedsiębiorstw, gdi miejscu znalazł się sektor transportowy^[1].

Według danych^[2] kierowca z kategorią prawa jazdy C+E w 2017 r., w ruchu kraj przeciętnie 6200 zł brutto. Jeszcze lepiej wyglądają zarobki w ruchu międzynarod medianą płac tych kierowców wynosi 8600 zł brutto. Pensje w skali kraju są wys porównaniu do kierowców zatrudnionych za granicą jest to niewysokie wynagrod: Relatywnie niskie płace przekładają się na niższe koszty operacyjne i niższe staw stanowiąc o sile polskich przedsiębiorstw. Polskie firmy transportowe muszą obec walczyć o pracowników.

Nowe unijne regulacje

Rynek transportowy w UE w ponad 25 proc. należy do polskich przedsiębiorstw i kawałek tortu od lat toczy się walka. Głównie lobbing z Niemiec i Francji doprowa zatwierdzenia przez ministrów państw UE w czerwcu zeszłego roku dyrektywy o p delegowanych. Dokument – z punktu widzenia polskich firm – jest wyjątkowo nie Ogranicza on okres delegowania pracowników do 12 miesięcy z możliwością prze sześć miesięcy na podstawie „uzasadnionej notyfikacji” przedstawionej przez prz władzom państwa przyjmującego. Przyjęcie przepisów może oznaczać, że wiele f zmuszonych zamknąć działalność lub przenieść się do kraju, do którego dotychczas pracowników. Zmiany wiążą się z ogromnym wzrostem kosztów – wliczając w to prawne i dostosowywanie przedsiębiorstwa do funkcjonowania w innym kraju, jał zadbanie o płynność finansową firmy.

Obecne przepisy wymagają, by pracownik delegowany otrzymywał przynajmniej minimalną kraju przyjmującego, ale wszystkie składki socjalne odprowadzał w p go wysyła. Zmiany przepisów w tej sprawie przewidują wypłatę wynagrodzenia n samych zasadach, jak w przypadku pracownika lokalnego. Regulacje mają wejść połowie 2020 roku. Sprzeciw niektórych państw członkowskich doprowadził do te o transporcie miały zostać poddane pod osobną dyskusję. Jednak i to nie rozwią

Z nowych ustaleń wynika, że jeśli kierowca będzie wykonywał przewóz z kraju, w

się siedziba firmy, do innego państwa, to będzie wyłączony z przepisów o delegowaniu. Jednocześnie w drodze do kraju docelowego kierowca będzie mógł wykonać jeden załadunek lub rozładunek, co również nie będzie wiązało się z podleganiem przepię delegowaniu. Podobnie jeden załadunek i wyładunek będzie mógł zostać przeprowadzone powrotnej. Inna opcja, na którą mają zezwalać nowe przepisy, to brak dc załadunku lub wyładunku w drodze do punktu docelowego, a w zamian możliwość dwóch załadunków lub wyładunków w drodze powrotnej. Problem polega na tym, można wykonać operacji kabotażu, do której przepisy o delegowaniu będą już ok. Dodatkowo nałożono przymus montowania w samochodach tachografów, które b monitorować, czy przewozy są realizowane zgodnie z prawem unijnym.

Czytaj również: [Nagroda Green Frog Deloitte dla Orange Polska](#)

Branża transportowa a problemy finansowe

W 2018 roku zadłużenie polskich przewoźników sięgało 925 mln złotych^[3]. Jak tw analitycy, problemy polskiego sektora transportowego związane są z dużą konkuc ze wzrostem kosztów paliwa oraz kosztów prowadzenia działalności^[4].

– Taki stan rzeczy może wpłynąć na zachwianie płynności finansowej polskich prz branży transportowej – szczególnie tych z sektora MSP – które będą musiały się dodatkowe finansowanie celem uniknięcia utraty rentowności. Niestety banki nie wszystkich potrzeb przedsiębiorców, zazwyczaj wiąże się to z długim oczekiwanie koniecznością zebrania wielu dokumentów. W rzeczywistości, najważniejszy jest przedsiębiorców w podejmowaniu decyzji na co przeznaczyć pieniądze, np. na wy wynagrodzeń, podatek czy ratę leasingu, mówi Alexander Beresford, CMO Finiat

Polska mikroprzedsiębiorczość stanowi w ogromnej mierze o sile naszej gospoda firmy zderzają się masowo z barierami, utrudniającymi prowadzenie własnego bi zwłaszcza w obszarze transportu. Wśród czynników, które negatywnie wpływają i przedsiębiorstwa m.in. są częste zmiany w prawie oraz brak finansów na zatrudn kwalifikowanych pracowników, a za największy z nich polscy przedsiębiorcy uważa płatności na czas i kłopoty ze ściąganiem należności od kontrahentów (20,5 proc. Wspomniane problemy najczęściej zgłaszają małe przedsiębiorstwa, zatrudniająca

- ^[1] Raport Euler Hermes, *Niewypłacalność polskich firm*
- ^[2] Raport „pracuj.pl”
- ^[3] Raport Krajowego Rejestru Długów
- ^[4] Raport Euler Hermes, *Niewypłacalność polskich firm*
- ^[5] Badania Keralla Research przeprowadzonych na zlecenie BIG InfoMonitor

