



Europejski  
Program  
Modernizacji  
Polskich  
Firm

# TRANSPORT POD LUPĄ



**2013**

RAPORT

---

# TRANSPORT POD LUPĄ

---

**2013**

---

RAPORT



## Wstęp

**P**REZENTUJEMY Państwu autorski raport, który zawiera analizę sytuacji branży transportu drogowego i jej znaczenie dla polskiej gospodarki. Wskazujemy obszary, które są pomocne w planowaniu strategii inwestycji w przedsiębiorstwach przewozów samochodowych. Szukamy rozwiązań mogących zapewnić wsparcie polskim firmom transportowym w rozwoju ich biznesu.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego z 2012 roku<sup>1</sup> transport samochodowy ładunków to ponad 70 proc. pracy przewozowej, co sprawia, że stanowi on dominującą gałąź usług, dystansując nawet koleje. Przewozy samochodowe odgrywają najważniejszą rolę wśród wszystkich przewozów pasażerskich.

Sektor transportu drogowego jest liczącym się pracodawcą - pośrednio i bezpośrednio znajduje w nim zatrudnienie milion osób, co stanowi 7,5 proc. wszystkich pracujących w Polsce osób. Jako jedna z niewielu gałęzi usług, transport drogowy wypracowuje nadwyżkę w obrotach zagranicznych. Branża wytwarza ok. 10 proc. PKB kraju, jednak mimo dużego znaczenia dla gospodarki i rynku pracy boryka się z licznymi trudnościami. Jedną z najważniejszych barier, obok niespójnego, zbyt skomplikowanego prawa, jest utrudniony dostęp do kapitału. W tym stanie rzeczy dogodnym rozwiązaniem są narzędzia finansowe oferowane przez firmy z branży leasingowej. To właśnie atrakcyjne warunki zakupu samochodów dostawczych, ciężarowych, autobusów, ciągników siodłowych i naczep, oferowane przez firmy leasingowe mogą być narzędziem wspierającym nowe inwestycje i poprawiającym konkurencyjność na rynku usług przewozowych.

Raport „Transport pod lupą” składa się z czterech części. Pierwsza skupia się na ogólnej charakterystyce branży transportowej. W rozdziale poświęconym tej tematyce opisany jest rynek transportowy na tle konkurencji „gałęziowej” oraz międzynarodowej. Wynika z niego, że polscy przewoźnicy nie

<sup>1</sup> Transport. Wyniki działalności w 2011. GUS, Warszawa 2012

tylko zdominowali transport krajowy, odbierając pasażerów i ładunki innym gałęziom transportu, ale także stanowią poważną siłę w międzynarodowych przewozach towarów. Od kilku lat wykonują większą pracę od konkurencyjnych firm z pozostałych państw Unii Europejskiej. Rozwój polskich firm przewozowych ułatwiło otwarcie rynku europejskiego, co potrafili najlepiej wykorzystać polscy przedsiębiorcy. Szczególnie szybko wykorzystali możliwość kabotażu, czyli przewozów wewnątrz innych krajów.

Druga część publikacji cytuje wyniki badania branży transportowej, przeprowadzonego na zlecenie EFL<sup>2</sup> i opisuje warunki funkcjonowania firm transportowych w Polsce. Rozdział ten zawiera również ocenę sytuacji branży w 2013 roku. Pokazuje on, że mimo imponujących wyników rzeczowych - rekordowej pracy przewozowej - branża przewozowa cierpi na brak kapitału. Kondycja finansowa przewoźników jest niepewna, a ryzyko utraty stabilności finansowej wysokie. Przedsiębiorcy wskazują, że pracują na malejących marżach. Ich zyski są pochłaniane przez rosnące ceny paliw, opłaty drogowe i ogólnie coraz wyższe koszty działalności. Poważną barierą jest według przedstawicieli firm skomplikowane, rozrośnięte prawo. Jego częste zmiany i brak harmonizacji przepisów w Unii Europejskiej są hamulcem rozwoju branży. Przewoźnicy minione sześć miesięcy oceniają jako trudne, a po nadchodzącym półroczu nie spodziewają się poprawy. Nie zmienia tego faktu nawet nadejście jesienno-szczytu przewozowego. Nastroje przekładają się na powściągliwe plany inwestycyjne. Tylko jedna trzecia badanych przewiduje zakupy taboru. Decyzję o zakupie samochodów przyspieszyć może nowa norma czystości spalin Euro VI, która zacznie obowiązywać od 1 stycznia 2014 roku. Samochody Euro VI są droższe od obecnie sprzedawanych Euro V.

Trzecia część raportu poświęcona jest sposobom finansowania inwestycji

<sup>2</sup> „Raport z badania branży transportowej. Finansowe aspekty prowadzenia przedsiębiorstwa transportowego w Polsce”, przeprowadzony przez Instytut Keralla Research na zlecenie EFL

przez przedsiębiorców i zawiera m.in. ocenę największych barier w rozwoju branży. Wynika z niej, że najbardziej rozpowszechnionym rodzajem finansowania jest leasing. Poprzez leasing finansowana jest znakomita większość ciągników siodłowych i co trzecia ciężarówka o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) powyżej 3,5 tony. Łącznie wartość wyleasingowanych w 2012 roku ciągników siodłowych, samochodów ciężarowych i naczep zbliżyła się do 9 mld zł i była o ponad 1 miliard zł większa od wartości wyleasingowanych samochodów osobowych. W pierwszych miesiącach br. zainteresowanie leasingiem malało w stosunku do roku poprzedniego, ale w drugiej połowie 2013 roku firmy leasingowe spodziewają się zwiększenia obrotów.

Rozpowszechnienie leasingu wśród firm z branży transportowej nie jest równomierne w całym kraju. Leasing popularny jest np. na Śląsku, natomiast w woj. świętokrzyskim zainteresowanie jest radykalnie mniejsze. Leasing jest także bardziej popularny wśród firm posiadających duże floty niż w zarządzających małymi parkami samochodowymi. Podobna zależność widoczna jest w przypadku leasingu i zatrudnienia. Leasing jest chętniej wykorzystywany przez przedsiębiorców wykonujących przewozy międzynarodowe niż krajowe.

Co czwarty z ankietowanych przedsiębiorców przyznawał, że ma trudności z uzyskaniem finansowania. Co ósmy zdecydowanie ma tego typu trudności. Przedsiębiorcom najtrudniej jest uzyskać środki unijne oraz kredyty. Największe kłopoty z uzyskaniem finansowania mają przedsiębiorcy z woj. świętokrzyskiego.

Czwarty rozdział raportu poświęcony został nowej usłudze, czyli najmu i wynajmowi długoterminowemu. Większość przewoźników nie zna tej oferty, niewielu z niej korzysta i nadal mała jest świadomość zalet tych narzędzi. Spośród kilkudziesięciu firm korzystających z tych usług większość

ma niewielką część floty nabytą w tej formie. Najem i wynajem długoterminowy jest – podobnie jak leasing – popularniejszy w większych firmach, zatrudniających wielu pracowników. W przeciwieństwie do leasingu przedsiębiorcy korzystający z nowej usługi wykonywali przede wszystkim usługi transportu krajowego. Przedsiębiorcy dopiero wypróbują nową ofertę i są wobec niej nieufni. Dostrzegają jej zalety, takie jak np. stałe koszty w całym okresie eksploatacji samochodu lub łatwość jego zbycia. Z drugiej strony, jako barierę dla rozpowszechnienia tego typu rozwiązań wskazują wysokie koszty.

Za doskonałymi rezultatami rzeczowymi (rekordowa praca przewozowa) polskich firm transportowych nie idą proporcjonalnie duże wpływy i zarobki. Polscy przedsiębiorcy wykonują rekordową pracę przewozową, pozostawiając w tyle konkurencję z innych krajów, jednak muszą mierzyć się z poważnymi barierami. Należą do nich zbyt rozbudowane i często zmieniające się prawo oraz malejące zyski. Branża wskazuje, że o ile w ostatnich latach stawki przewozowe pozostały na niezmiennym poziomie, to koszty poszybowały w górę.

Coraz niższe marże doprowadziły do osłabienia finansowego przedsiębiorstw, w związku z czym coraz trudniej jest im nabywać nowy tabor. Firmy są niepewne przyszłości i niechętnie angażują się w nowe zakupy, wskazując również, że mają coraz większe trudności w zapewnieniu zewnętrznego finansowania.

W tym stanie rzeczy dużą pomocą może być oferta firm leasingowych lub flotowych - w postaci najmu i wynajmu długoterminowego. Znaczenie firm leasingowych dla rozwoju branży transportowej widoczne jest po wysokim odsetku firm, które z tej formy finansowania korzystają oraz dużej proporcji pojazdów wyleasingowanych w stosunku do zarejestrowanych.

# Spis treści

## ROZDZIAŁ I / 9

- Polska transportem drogowym stoi / 10
- Transport samochodowy na tle konkurencji / 10
- Obciążenia podatkowe / 11
- Flota samochodów / 12
- Rejestracje nowych samochodów ciężarowych / 13
- Krajowy transport ładunków / 14
- Rynek przewozów / 14
- Przewoźnicy / 14
- Międzynarodowy transport ładunków / 14
- Rynek przewozów / 14
- Park samochodowy w transporcie międzynarodowym ładunków / 15
- Komunikacja autobusowa / 16
- Rynek przewozów / 16
- Przewoźnicy / 17
- Rejestracje nowych autobusów / 17
- Podsumowanie I rozdziału / 17

## ROZDZIAŁ II / 19

- Ocena warunków funkcjonowania firm transportowych w Polsce / 20
- Portret przewoźnika / 20
- Bariery rozwoju branży transportowej / 21
- Nastroje przewoźników / 24
- Przewidywane inwestycje / 26
- Spodziewane trendy w transporcie / 26
- Podsumowanie II rozdziału / 27

## ROZDZIAŁ III / 31

- Sposoby finansowania inwestycji / 32
- Leasing taboru / 32
- Prognozy rynku leasingu / 32
- Małe i duże floty / 33
- Aktualna struktura finansowania / 34
- Penetracja różnych rodzajów finansowania / 35
- Bariery finansowania / 36
- Podsumowanie III rozdziału / 39

## ROZDZIAŁ IV / 43

- Najem i wynajem długoterminowy / 44
- Zalety i wady / 44
- Popularność najmu i wynajmu długoterminowego według województw / 46
- Podsumowanie / 49



**Polska transportem  
drogowym stoi**



# Polska transportem drogowym stoi

## Transport samochodowy na tle konkurencji

Podstawową gałęzią transportu w Polsce są przewozy drogowe. Według danych GUS<sup>1</sup> samochody ciężarowe w 2011 roku wykonały blisko 70 proc. pracy przewozowej (prawie 219 mld tkm<sup>2</sup>) oraz przewiozły ponad 83 proc. tonażu, to jest niecałe 1,6 mld ton. W latach 2005-2011 udział transportu drogowego w pracy przewozowej ogółem zwiększył się o ponad 14 punktów procentowych do 68,9 proc. Tempo przyrostu malało z kolejnymi latami. W 2011 roku w porównaniu do 2010 roku, udział transportu samochodowego w całości pracy przewozowej spadł o 0,7 punktu procentowego. W 2010 roku wraz z coraz gorszymi wynikami makroekonomicznymi wyraźnie zmalała dynamika wzrostu, gdy praca przewozowa wzrosła o niecałe 2 punkty procentowe. Rok wcześniej dynamika przekraczała 5 punktów pro-

centowych. Pomimo dużej zależności polskiej gospodarki od węgla, transportowanego kolejami, udział kolei w przewozach ustabilizował się na poziomie 16 proc.

Szybki rozwój transportu samochodowego na drogach krajowych widoczny jest także w zwiększonej dwukrotnie, do poziomu 14,8 proc, liczby samochodów ciężarowych z przyczepą. W latach 1995-2010 ruch ogółem powiększył się o niemal 83 proc., do 9888 pojazdów na dobę. Szybki wzrost okupiony został kosztami, w tym mniejszą od zachodnich konkurentów efektywnością. Odsetek pustych kilometrów pokonywanych przez ciężarówki należące do polskich firm transportowych wynosił w 2010 roku 24 proc. przebiegu<sup>3</sup>. Polscy przewoźnicy w stosunku do średniej unijnej mają o 2 punkty procentowe wyższy odsetek jazdy „na pusto”, co według branży wynika ze znacznego rozdrobnienia przewoźników. Najlepsi w wykorzystaniu taboru Duńczyk zarejestrowali 14 proc. pustych przebiegów z całego kilometrażu.

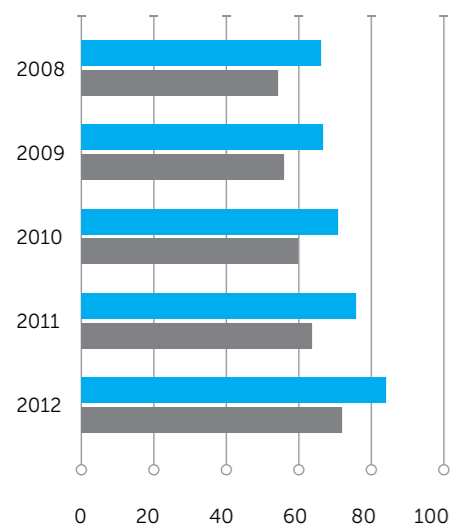
<sup>1</sup> Transport. Wyniki działalności w 2011, GUS

<sup>2</sup> tkm – tonokilometr - określa przewóz 1 tony na odległość 1 kilometra

<sup>3</sup> Transport 2011, Eurostat

Przychody branży transportowej z tytułu przewozu ładunków [w mld zł]

Źródło: GUS



■ Ogółem  
■ Transport samochodowy

Struktura przewozów ładunków w Polsce według tonokilometrów [%]

Źródło: GUS

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kolejowy	21,9	21,5	20,3	18,6	15,4	15,8	16,9	15,0
Drogowy	52,5	54,8	59,7	62,4	67,7	69,6	68,9	71,6
Lotniczy	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rurociągowy	11,1	10,3	8,8	7,6	8,1	7,9	7,2	6,9
Śródlądowy	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3
Morski	13,9	12,8	10,7	10,9	8,4	6,4	6,7	6,2

Przewozy pasażerów w Polsce [mln osób]

Źródło: GUS

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Autobusowy	782	751	718	666	613	570	535	497
Kolejowy	258	265	280	292	283	261	264	273
Inny	8	8	8	8	6	7	8	7

Podstawowym środkiem komunikacji pasażerskiej jest samochód osobowy, na drugim miejscu znalazł się autobus. Według danych Eurostatu w 2010 roku samochody osobowe w Polsce wykonały pracę przewozową sięgającą 298 mld pasażerokilometrów<sup>4</sup> (o 4,6 proc. więcej niż w 2009 roku), co oznacza 88,4 proc. udziału w pracy w przewozach pasażerskich. Na autobusy przypadło 6,4 proc., zaś na koleje 5,2 proc. Według danych GUS autobusy, licząc przewozy osób (a nie pracę przewozową), przetransportowały w 2011 roku ponad pół mld osób, czyli dwa razy więcej od kolei.

Firmy zajmujące się transportem drogowym w Polsce są poważnym pracodawcą: zatrudniają ok. 260 tys. kierowców autobusów i 550 tys. kierowców samochodów ciężarowych. Biorąc pod uwagę zatrudnienie w obsługujących transport drogowy spedycjach, agencjach celnych, magazynach, na stacjach obsługi, w sieciach wymiany opon oraz punktach sprzedaży części zamiennych, transport zatrudnia bezpośrednio i pośrednio 1 mln osób, co odpowiada 7,5 proc. wszystkich zatrudnionych w kraju.

Przychody firm towarowego transportu samochodowego w 2011 roku przekroczyły 63,5 mld zł i były o blisko 6,2 proc. większe od uzyskanych w 2010 roku. Dynamika przyrostu przychodów była 3 razy większa niż wzrost pracy przewozowej, co oznacza, że zwiększyły się marże przewoźników. Rynek przewozów autobusowych wart jest wg GUS ok. 5 mld zł, a branża transportu samochodowego wypracowuje ok. 10 proc. PKB kraju.

<sup>4</sup> Pasażerokilometr – jednostka miary pracy przewozowej wykonanej przez środki transportu pasażerskiego w określonym czasie

## Obciążenia podatkowe

Branża transportowa skupia firmy pracujące na niskich marżach. Przewoźnicy samochodowi są obciążeni licznymi podatkami, w tym od narzędzi pracy, czyli od środków transportu. Duże znaczenie ma również niestabilna cena paliwa, które stanowi ponad jedną trzecią kosztów działalności. W ostatnich czterech latach tona paliwa podróżowała z 2809 zł do 4372 zł. Jednak nie tylko paliwo przyczynia się do wzrostu kosztów. Przedsiębiorcy płacą myto, zaś rozbudowująca się sieć płatnych dróg powoduje, że w wielu firmach transportowych w ostatnich dwóch latach koszty te wzrosły o 100 proc., do 40 gr. na kilometr.

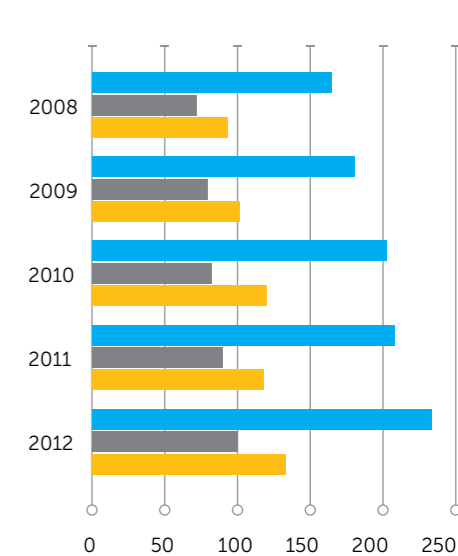
Na koniec stycznia 2013 roku koszty bezpośrednio na przejechany kilometr sięgnęły 2,76 zł, wzrastając o 30 proc. w ciągu 3 lat. Po doliczeniu kosztów pośrednich przejechanie kilometra obecnie kosztuje 3,68 zł, podczas gdy w 2009 roku kwota ta dochodziła do 2,45 zł – wzrost przekroczył 50 proc. Według danych spółki Erontrans<sup>5</sup> z powodu drogiego paliwa koszty operacyjne polskich przewoźników sięgają 80 centów na kilometr, podczas gdy litewskich czy rosyjskich, korzystających z tańszego paliwa, wynoszą 50 centów.

Można zaryzykować tezę, że transport drogowy utrzymuje budżet państwa. W 2012 roku użytkownicy samochodów wszystkich klas i wielkości wydali na paliwo ok. 121,2 mld zł. W cenie detalicznej benzyny EU95 akcyza stanowiła 27 proc., podatek VAT 19 proc. i opłata paliwowa 2 proc. W przypadku ON podatek VAT stanowił 19 proc., akcyza

<sup>5</sup> Erontrans Sp. z o.o., obliczenia na podstawie średniej ceny paliwa z 2012 r.

Praca przewozowa transportu samochodowego [w mld tkm]

Źródło: GUS



■ Ogółem  
■ Przewozy krajowe  
■ Przewozy międzynarodowe

Samochody ciężarowe, osobowo-ciężarowe i ciągniki siodłowe w Polsce [1000 szt.]

Źródło: GUS

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Samochody ciężarowe i osobowo-ciężarowe	2391,6	2304,5	2392,7	2521,5	2709,7	2 797,8	2 982,6	3 079,7
Udział w całości parku	14,3	13,7	13,3	12,9	12,7	12,7	12,9	12,9

21 proc. i opłata paliwowa 4 proc. Przyjmując średnią cenę EU95 za 5,71 zł/l, ON za 5,69 zł/l oraz cenę litra LPG za 2,79 zł, można oszacować, że zmotoryzowani zapłacili w podatkach za paliwo ponad 47 mld zł. Przy dochodach budżetu w 2012 roku na poziomie 287,6 mld zł ok. 16,5 proc. wpływów pochodziło z podatków z paliwa.

### Flota samochodów

Analizując rynek transportu w Polsce, można zauważyć, że systematycznie powiększa się flota samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych. W 2011 roku w Polsce było zarejestrowanych 3,1 mln samochodów dostawczych, ciężarowych i ciągników drogowych

(w tym siodłowych), o 3,3 proc. więcej w stosunku do 2010 roku. Najszybciej rosła liczba pojazdów przystosowanych do transportu dalekodystansowego, a więc flota ciężkich pojazdów i ciągników siodłowych. Jej przyrost był blisko trzy razy większy niż całego parku, ale dynamika spadła w stosunku do 2010 roku o 2,6 punktu proc. Lekkie samochody, o ładowności od 1000 do 1499 kg, zajęły kolejne miejsce z dynamiką 5,1 proc.

Pozostałe grupy ładowności zmalały w 2011 roku lub minimalnie wzrosły. W parku analizowanym ze względu na rodzaj nadwozia liczba furgonów powiększyła się o 2,4 proc., cystern o 3,3 proc. i wywrotek o 4,3 proc.

Podobnie jak w poprzednich latach, najliczniejszą grupą w segmencie

ciężarówek, liczonych razem z samochodami dostawczymi, były lekkie samochody o ładowności do 1499 kg – GUS podaje, że w 2011 roku było ich 2 237,7 tys. sztuk.

Na drugim miejscu znalazły się ciągniki siodłowe, których w 2011 roku było 234,3 tys. sztuk. To właśnie ciągniki siodłowe wraz z naczepami oraz duże samochody ciężarowe są podstawowymi środkami transportu. Mimo że samochody ciężarowe o ładowności ponad 15 ton i ciągniki siodłowe stanowiły w 2011 roku zaledwie 8,6 procent parku samochodów ciężarowych, wykonały jednak 90 proc. pracy przewozowej i przewiozły ponad 70 proc. tonażu przewiezionego przez cały transport drogowy.

Dobrym prognostykiem ożywienia w branży transportowej jest przyrost liczby rejestracji. W 2011 roku liczba ciągników siodłowych po raz pierwszy zarejestrowanych na terytorium Polski przekroczyła 23 tys. i była niemal o 40 proc. większa niż w 2010 roku. Mimo dużej dynamiki wzrostu uzyskanej w 2011 roku była ona o 8 punktów proc. mniejsza niż rok wcześniej.

Warto również przyjrzeć się zjawisku, jakim jest starzenie się flot ciężarówek. W 2011 roku według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, opracowanych na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów, udział ciężarówek w wieku do dwóch lat w parku samochodów ciężarowych zmniejszył się do 8,9 proc. z 9,4 proc. w 2010 roku. Niemal 41 proc. ciężarówek ma od 6 do 15 lat – w tym przedziale wiekowym ubyło ok. pół punktu proc. udziału. Natomiast udział grupy najstarszych pojazdów w wieku powyżej 20 lat sięgnął 30,1 proc.

Park ciągników siodłowych w 2011 roku był wyraźnie młodszy od ciężarówek, chociaż i on się starzeje. Odsetek ciągników siodłowych mających poniżej dwóch lat spadł do 9,0 proc. z 9,6 proc. Ciągników siodłowych mających od 6 do 15 lat jest 45 proc., a więc ich udział jest o 4 punkty proc. wyższy niż w przypadku samochodów ciężarowych. Znaczne różnice są w przypadku najstarszego taboru, liczącego powyżej 20 lat. Wśród ciągników siodłowych odsetek takich pojazdów wynosi 16 proc. i jest blisko dwa razy mniejszy niż dla samochodów ciężarowych.

Wzrastający wiek taboru widoczny jest także w statystykach pracy przewozowej. Samochody w wieku do pięciu lat wykonały w 2011 roku 48 proc. pracy przewozowej transportu samochodowego, gdy w 2010 roku

odsetek wynosił 51,9 proc., a jeszcze rok wcześniej 52,7 proc. Coraz więcej pracy przewozowej wykonują samochody ciężarowe mające od 6 do 10 lat, które w 2011 roku wykonały 32,6 proc., o blisko 4 punkty proc. więcej niż w 2010 roku. Starzenie się floty dotyczy przede wszystkim przewoźników krajowych, których nie stać na odnawianie taboru.

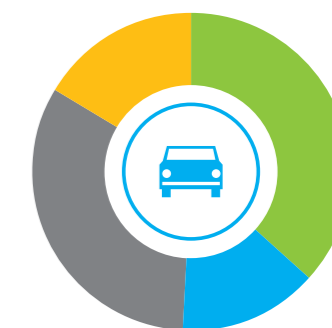
Jeśli chodzi natomiast o liczbę posiadanych pojazdów, to najwięcej ciężarówek (w tym ciągników drogowych) na 1000 mieszkańców mają województwa: mazowieckie (109, przy średniej dla całego kraju 82, świętokrzyskie (95), wielkopolskie (94) i łódzkie (87). Natomiast najmniejsze zagęszczenie ciężarówek występuje w woj. podkarpackim (67), podlaskim, warmińsko-mazurskim, śląskim (po 69) oraz opolskim (70). Na tle krajów Unii Europejskiej Polska ma porównywalną liczbę samochodów ciężarowych z Irlandią (77 na tysiąc mieszkańców w 2009 roku), z Finlandią (83) i Włochami (76), przy średniej europejskiej 68.

### Rejestracje nowych samochodów ciężarowych

W 2012 roku popyt na samochody ciężarowe utrzymywał się na wysokim poziomie, głównie za sprawą ciągników siodłowych. W 2012 roku zarejestrowano po raz pierwszy 16 436 sztuk łącznie nowych samochodów ciężarowych i ciągników o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, to jest o 3,9 proc. mniej niż w 2011 roku. Niewielkiemu spadkowi nie poddał się segment ciągników siodłowych, który powiększył się o 1,1 proc., co przełożyło się na 11 829 sztuk. Analiza danych wskazuje również na spadek zainteresowania samochodami ciężarowymi średniej ładowności. Liczba rejestracji samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i mniejszej od 16 ton zmalała o 7,6 proc. do 2321 sztuk. Znacznie lepiej trzymał się segment ciężkich pojazdów, o dmc większej lub równej 16 ton – liczba rejestracji zmalała o 3,5 proc. Kategoria ciężka jest najliczniejsza w segmencie pojazdów ciężarowych, w 2012 roku zarejestrowano 14 045 nowych samochodów. W tym segmencie ciągniki siodłowe stanowiły ponad 84 proc. rynku, gdy rok wcześniej ich odsetek był o 4 punkty proc. mniejszy.

### Park transportowy w 2011 roku [sztuk]

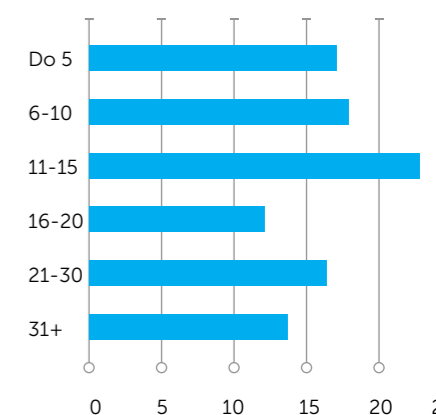
Źródło: GUS



- Ciężarówki o ładowności pow. 1500 kg **606 782 sztuk**
- Ciągniki siodłowe i drogowo **235 173 sztuk**
- Przyczepy **544 741 sztuk**
- Naczepy **267 259 sztuk**

### Struktura wiekowa samochodów ciężarowych w 2011 roku [%]

Źródło: GUS/\*analizy PZPM na podstawie danych CEP



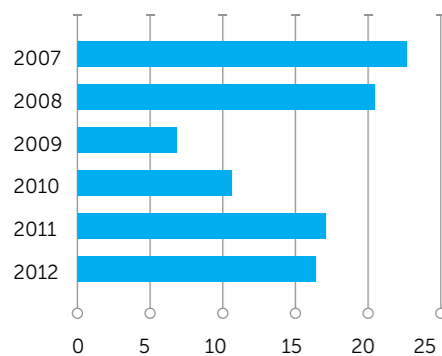
### Pojazdy użytkowe przypadające na województwa łącznie z czasowo zarejestrowanymi i w przeliczeniu na 1000 osób w 2011 roku

\* W tym ciągniki siodłowe  
Źródło: GUS

Województwa	Samochody ciężarowe * [szt.]	Autobusy [szt.]	Naczepy [szt.]	Autobusy	Samochody ciężarowe *
<b>Polska</b>	<b>2 892 064</b>	<b>100 299</b>	<b>266 910</b>	<b>3</b>	<b>81</b>
Dolnośląskie	208 789	8 063	14 684	3	77
Kujawsko-pomorskie	144 650	5 308	12 678	3	75
Lubelskie	140 810	6 379	13 387	3	71
Lubuskie	73 816	2 338	7 009	2	79
Łódzkie	205 869	5 995	16 769	2	87
Małopolskie	242 097	10 424	17 638	3	78
Mazowieckie	516 463	14 891	57 854	3	109
Opolskie	66 476	2 393	6 740	2	70
Podkarpackie	133 338	5 210	10 843	2	67
Podlaskie	75 250	2 368	7 429	2	69
Pomorskie	172 993	6 273	16 576	3	84
Śląskie	295 472	10 526	26 480	2	69
Świętokrzyskie	111 792	4 334	8 902	3	95
Warmińsko-mazurskie	91 045	3 687	7 553	3	69
Wielkopolskie	295 283	7 432	32 710	2	94
Zachodniopomorskie	117 921	4 678	9 658	3	75

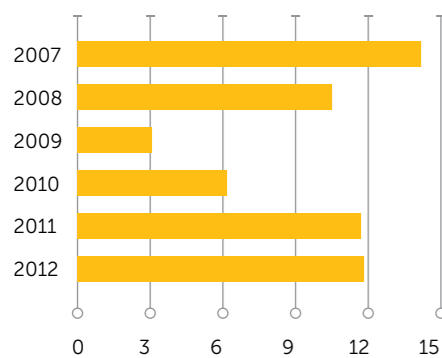
**Pierwsze rejestracje nowych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 t, w tym ciągniki siodłowe [1000 sztuk]**

Źródło: PZPM/CEP



**Pierwsze rejestracje nowych ciągników siodłowych o dmc >3,5 tony [1000 sztuk]**

Źródło: PZPM/CEP



**Krajowy transport ładunków**

**RYNEK PRZEWOZÓW**

Praca przewozowa w krajowym transporcie ładunków w 2011 roku wzrosła w stosunku do wcześniejszego roku o 9,1 proc. do 89,7 mld tkm. Wysoka dynamika wzrostu kontrastuje z blisko 2-procentowym spadkiem przewozów międzynarodowych. Mimo to praca w przewozach międzynarodowych jest o ponad 31 proc. większa od wykonanej w kraju.

Średnia odległość przewozu w transporcie międzynarodowym wynosi 168 km. Przewozy samochodowe na odległość do 49 km stanowią 62,2 proc. przetransportowanego tonażu, ale tylko 12,4 proc. pracy przewozowej.

Pod względem liczby przewiezionych ton do wiodących województw należą woj.: mazowieckie (ponad 12 proc. krajowego tonażu w imporcie i eksporcie z województwa) oraz śląskie (ponad 11 proc.). Najmniejszy odsetek ma woj. lubuskie (poniżej 3 proc.). Z kolei pod względem pracy przewozowej (liczonej w tonokilometrach - tkm), największy ruch tworzą woj.: mazowieckie i śląskie (każde pow. 13 proc.), zaś najmniejszy woj.: lubuskie, opolskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie (powyżej 3 proc. każde). W przypadku przewozów krajowych puste przebiegi stanowią 27 proc. kilometrażu.

**PRZEWOŹNICY**

W 2012 roku o 2,2 proc. zmalała liczba krajowych przewoźników ładunków, tj. do 63 tys. firm. Te firmy dysponowały flotą 195,4 tys. samochodów, to jest o 700 sztuk mniej niż przed rokiem.

Przedsiębiorcy wykonujący krajowe przewozy na potrzeby własne otrzymali

43,9 tys. zezwoleń i 118,2 tys. wypisów z tych zezwoleń. Wypis otrzymuje każda ciężarówka.

Przewoźnicy krajowi mają wyraźnie starszy tabor niż przewoźnicy międzynarodowi. Z danych operatora systemu poboru elektronicznego myta ViaToll wynika, że wśród ciężarówek zarejestrowanych w systemie w 2013 roku ponad 25 proc. miało normę Euro 2 lub niższą, gdy w ruchu międzynarodowym ten odsetek był blisko o połowę niższy. Należy podkreślić, że dane ViaToll są jedynie szacunkowe, gdyż firma podaje dane zbiorcze, obejmujące także zagranicznych przewoźników. Natomiast wielu krajowych przedsiębiorców przewozowych nie korzysta z dróg płatnych, pozostając tym samym poza statystykami ViaToll.

**Międzynarodowy transport ładunków**

**RYNEK PRZEWOZÓW**

Pod względem wielkości przewozów towarowych (w tonokilometrach) według danych Eurostatu z 2011 roku polscy przewoźnicy wykonali pracę przewozową 207,7 mld tkm, znajdując się tym samym na drugim miejscu za przewoźnikami niemieckimi, których praca przewozowa wyniosła 323,8 mld tkm, ale przed Hiszpanią, z pracą przewozową 206,9 mld tkm. Drugie miejsce w przewozach ogółem polscy przewoźnicy zapewnili sobie dzięki rekordowym przewozom międzynarodowym. Praca przewozowa w transporcie międzynarodowym (liczona z kabotażem<sup>6</sup> i przewozami

6 Kabotaż - przewozy na terenie obcego kraju

między krajami trzecimi) wyniosła 117,9 mld tkm i zmalała w stosunku do 2010 roku o blisko 2 proc. Spadek wynikał z mniejszej pracy wykonanej w przewozach między krajami trzecimi oraz w kabotażu.

W latach 2006-2011 polskie firmy transportowe niemal podwoiły do 20,9 proc. udziały w pracy przewozowej unijnych przewozów międzynarodowych i po raz kolejny zajęły pierwsze miejsce. Następne pozycje zajęły firmy z Hiszpanii oraz z Niemiec.

Praca przewozowa w transporcie pasażerskim wyniosła w 2009 roku w Polsce 21,6 mld pasażerokilometrów (24,4 rok wcześniej).

W przewozach międzynarodowych polskie firmy transportu drogowego w 2011 roku wykonały blisko dwa razy większą pracę od konkurencyjnych firm z Hiszpanii i Niemiec. Polscy przedsiębiorcy z sukcesem penetrują nawet hermetyczne rynki krajowe, dokonując przewozów na terytorium innych krajów. Takie usługi nazywają się kabotażem i polskie firmy mają w nim największy w UE udział. Branża zarabia na przewozach międzynarodowych 4,5-5 mld euro rocznie (ponad połowę krajowych wpływów z transportu) i w ostatnich trzech kwartałach 2012 roku wypracowała

nadwyżkę w bilansie transportowym kraju przekraczając rekordową sumę 600 mln euro na kwartał. Przewoźnicy samochodowi wypracowują ok. 80 proc. nadwyżki w usługach transportowych i ponad połowę nadwyżki całego sektora usług.

W przypadku przewozów międzynarodowych puste przebiegi stanowią 13 proc. kilometrażu. W europejskim transporcie międzynarodowym średni ładunek wynosi 13,6 tony. W przypadku polskich przewoźników było to 15,4 tony.

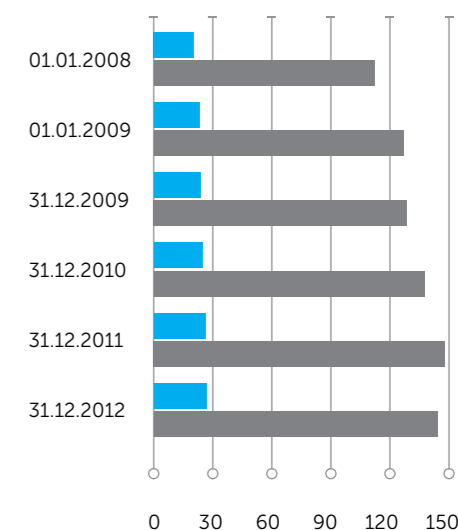
Polscy przewoźnicy transportują towary na duże odległości. Ponad 40 proc. zleceń wymagała przewozy do 499 km. Połowa wymagała przejechania od 500 do 1999 km i 10 proc. powyżej 2000 km.

**Park samochodowy w transporcie międzynarodowym ładunków**

Mimo dobrych wyników w 2012 roku po raz pierwszy w historii zmniejszyła się flota pojazdów obsługujących przewozy międzynarodowe. Z danych Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM) wynika, że ubyło 3750 samochodów ciężarowych i na koniec roku ich liczba wyniosła 144 250, choć liczba międzynarodowych przewoźników

**Przewoźnicy międzynarodowi oraz liczba ciężarówek [1000 sztuk]**

Źródło: BOTM



■ Przewoźnicy towarowi  
■ Liczba ciężarówek

Praca w przewozach międzynarodowych (łącznie z kabotażem i przewozami między krajami trzecimi) [w mld tkm]	2008	2009	2010	2011
Polska	98,0	101,3	120,1	117,9
Niemcy	77,0	62,0	60,6	58,8
Hiszpania	67,8	60,8	63,9	64,5

Źródło: Eurostat

Bilans usług międzynarodowego transportu samochodowego [w mln euro]	2010				2011				2012			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Przychody	755,4	977,5	1065,5	1046,7	1019,9	1155,6	1226,4	1226,2	1168,5	1222,4	1324,6	1336,5
Rozchody	431,5	533,6	567,5	595,3	546,2	597,3	621,6	658,2	625,8	590,5	667,6	692,1
Saldo	323,9	443,9	498,0	451,4	473,7	558,3	604,8	568	542,8	631,9	657	644,4

Bilans usług transportowych w ujęciu kwartalnym w mln euro  
Źródło: NBP

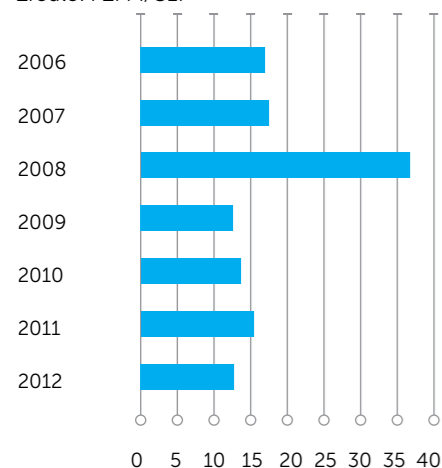
Liczba zarejestrowanych w Polsce firm i samochodów wykonujących krajowy przewóz towarów, stan na 31 grudnia [1000 sztuk]	2010			2011			2012		
	Firmy	Samochody	Samochody	Firmy	Samochody	Samochody	Firmy	Samochody	Samochody
Przewoźnicy na wynajem	61,2	64,4	63	61,2	64,4	63	61,2	64,4	63
Liczba ciężarówek na wynajem	176,6	191,1	190,3	176,6	191,1	190,3	176,6	191,1	190,3
Przewoźnicy na potrzeby własne	44,1	45,1	43,9	44,1	45,1	43,9	44,1	45,1	43,9
Liczba ciężarówek na potrzeby własne	118,4	122,9	118,2	118,4	122,9	118,2	118,4	122,9	118,2

Źródło: Ministerstwo Transportu



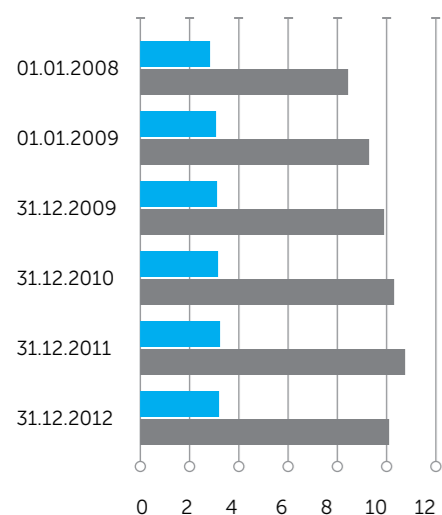
### Pierwsze rejestracje nowych autobusów o dmc powyżej 3,5 tony w Polsce [100 sztuk]

Źródło: PZPM/CEP



### Przewoźnicy międzynarodowi oraz liczba autobusów [1000 sztuk]

Źródło: BOTM



### Liczba zarejestrowanych w Polsce firm i samochodów wykonujących krajowy przewóz osób, stan na 31 grudnia [1000 sztuk]

Źródło: Ministerstwo Transportu

ładunków wzrosła o 196 podmiotów do 26 614. Oznacza to postępujące rozdrobnienie flot, a co za tym idzie osłabienie finansowe i organizacyjne polskich przedsiębiorców. Rozdrobnienie może być wynikiem małej atrakcyjności branży dla dużych inwestorów.

Analizy BOTM wskazują, że 65,5 proc. firm (17 445) ma od 1 do 4 samochodów ciężarowych. Łącznie dysponowały flotą 36 249 pojazdów, co stanowiło 25 proc. całości parku przewoźników międzynarodowych. Tylko 73 podmioty dysponowały flotami łączącymi ponad 100 samochodów i razem były to 12 592 auta, czyli 8,7 proc. parku.

Powoli odmładza się tabor samochodowy. W drugiej połowie 2012 roku pojawiły się pojedyncze pojazdy ciężarowe z silnikami Euro 6. Najnowsze pojazdy ciężarowe z silnikami Euro 4 i Euro 5 stanowiły blisko 49 proc. floty, o ponad 10 punktów proc. więcej niż rok wcześniej. Samochody z silnikami Euro 3 stanowiły 37,4 proc., gdy rok wcześniej ich udział był o 5 punktów proc. większy. Odsetek najstarszych modeli (Euro 2 i niżej) spadł o 6 punktów proc. do 13,7 proc.

### Komunikacja autobusowa

#### RYNEK PRZEWOZÓW

Jak wynika z danych GUS, komunikacja autobusowa przewiozła w 2011 roku 535 mln pasażerów, ponad dwa razy więcej niż koleje. W przeciwieństwie do transportu szynowego, w którym przewozy ustabilizowały się, osiągając poziom 264 mln pasażerów, liczba osób przewiezionych przez firmy autobusowe w 2011 roku zmalała o 5 proc.

w stosunku do wcześniejszego roku. Część przewoźników uważa, że spadek ten może być efektem rozwoju szarej strefy, która nie raportuje działalności do GUS. Praca przewozowa w 2011 roku zmniejszyła się w stosunku do 2010 roku o 4,2 proc. i wyniosła 20,6 mld pasażerokilometrów. Spadek był jednak mniejszy od zanotowanego rok wcześniej, gdy sięgnął 11,4 proc.

Jedynie w komunikacji międzynarodowej praca przewozowa wzrosła o 14 proc. do 3,9 mld pasażerokilometrów. Średnia odległość przewozu wyniosła w tej komunikacji 1553 km, gdy w przewozach krajowych wynosiła 39 km.

Malejące przewozy zmusiły operatorów autobusowych do modyfikacji oferty – w 2011 roku liczba linii krajowych skurczyła się o 5,7 proc. do 18 522. Ich łączna długość wynosi 947,7 tys. km, to jest o 5,3 proc. mniej niż rok wcześniej. Redukcje dotknęły przede wszystkim linie regionalne (ich liczba spadła o jedną szóstą i o ponad 10 proc. ich długość). Liczba linii międzynarodowych, dalekobieżnych oraz miejskich praktycznie pozostała na zeszłorocznym poziomie.

Samochody są także ważnym środkiem transportu miejskiego, który w skali całego kraju przewiózł 3,9 mld pasażerokilometrów, bez zmian w stosunku do 2010 roku. Zakłady transportu dysponowały autobusami o łącznej liczbie 1,34 mln miejsc (tramwaje miały 0,49 mln miejsc). Komunikacja miejska dysponowała w 2011 roku liniami autobusowymi o łącznej długości 50,9 tys. km, o 5,2 proc. mniej niż w 2010 roku.

### PRZEWOŹNICY

W krajowym przewozie osób samorządy wydały 25,9 tys. zezwoleń na przewozy regularne (z 115,3 tys. wypisów, co odpowiada liczbie używanych w tych przewozach autobusów), a także 3,5 tys. zezwoleń na przewozy specjalne z 9,6 tys. wypisów z tych zezwoleń. Do tego urzędy wydały 0,8 tys. zezwoleń na krajowe przewozy osób na potrzeby własne i 1,7 tys. wypisów z tych zezwoleń.

Liczba zarejestrowanych krajowych przewoźników osób zmalała o 3,2 proc. do 9 tys. firm, które miały 66,6 tys. pojazdów (67,5 tys. w 2011 roku).

Na koniec 2012 roku liczba przedsiębiorców wykonujących przewozy międzynarodowe osób zmalała w stosunku do końca 2011 roku o 26 podmiotów do 3193 firm. Liczba autobusów zmalała o 669 do 10 081 sztuk.

Autobusy polskich krajowych przewoźników należą do najstarszych w zarejestrowanym w Polsce parku pojazdów. Ponad 45 proc. ma co najmniej

20 lat, a tylko 4 proc. parku liczy do dwóch lat.

We flocie międzynarodowej jeżdżą wyraźnie młodsze autobusy. Odsetek najmłodszych, z silnikiem spełniającym normę Euro IV i Euro V (a więc nie starszych niż 7-letnie) sięgał na koniec 2012 roku 19,6 proc. Najliczniejszą, bo 29,5-procentową grupą są autobusy z silnikami Euro 3.

### REJESTRACJE NOWYCH AUTOBUSÓW

Polski rynek podlega dużym wahaniom popytu. Przewoźnicy dalekobieżni i międzymiastowi są w słabej kondycji finansowej, turystyczni stanowią mały rynek, natomiast popyt na autobusy miejskie zależy od zadłużenia samorządów. W 2012 roku w Polsce zarejestrowano po raz pierwszy 1271 nowych autobusów, o 17,4 proc. mniej niż w 2011 roku. Liczba pierwszych rejestracji używanych autobusów zmalała tylko o 1,9 proc. do 3009 sztuk.

### PODSUMOWANIE

Jan Buczek, prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

O becne warunki gospodarcze są wyjątkowo trudne dla przewoźników samochodowych. Z jednej strony podlegają wielkiej presji klientów, którzy nie godzą się na podwyższanie stawek, z drugiej zaś muszą ponosić coraz większe koszty związane z dostępem do dróg, paliwem oraz ubezpieczeniem. W rezultacie marże przewoźników spadają, a w konsekwencji upada wiele firm. Oliwy do ognia dolewają władze, wprowadzając nowe, nie do końca przemyślane regulacje prawne. Obawy właścicieli o przyszłość firm uzewnętrzniają się wstrzymywaniem inwestycji. Przedsiębiorcy nie rozbudowują flot, lecz jedynie modernizują je, często zastępując stare ciężarówki lub ciągniki siodłowe używanymi, choć nowszymi modelami.

Taka jest sytuacja 90 tys. zarejestrowanych w kraju towarowych przewoźników samochodowych na wynajem. Jeszcze gorzej dzieje się w przewozach pasażerskich, w których wyspecjalizowało się blisko 42 tys. podmiotów.

Jest paradoksem, że takie trudności przeżywa branża, która wytwarza 10 proc. PKB i która wywalczyła sobie w Polsce wiodącą pozycję wśród wszystkich gałęzi transportu. Można powiedzieć, że polska gospodarka funkcjonuje przede wszystkim dzięki przewoźnikom drogowym. Przedsiębiorstwa te razem z firmami świadczącymi usługi pośrednie, jak np. magazynowanie, zatrudniają niemal milion osób, a więc ponad 7 proc. wszystkich zatrudnionych w kraju.

Polscy przedsiębiorcy z uwagi na niską dochodowość rynku krajowego zmuszeni są do eksportu usług, czyli wykonywania transportu międzynarodowego. Choć wiąże się to z lepszymi zarobkami oraz świetnymi wynikami rzeczowymi (największe przewozy międzynarodowe wśród wszystkich krajów unijnych), to ich zyskowność w porównaniu do przewoźników zachodnioeuropejskich oraz tych zza wschodniej granicy jest niższa. Możliwości konkurencji są więc ograniczone.

Korzysta na tym jednak bilans płatniczy państwa. Przewoźnicy samochodowi w ostatnich kwartałach regularnie wypracowywali ponad 600 mln euro nadwyżki w usługach transportu międzynarodowego.

Chcielibyśmy dodatnim bilansem zamykać każdy rok rozrachunkowy. Mam nadzieję, że pomimo problemów związanych z rynkami wschodnimi uda nam się i ten rok domknąć bez dużych strat.

	2010	2011	2012
Przewoźnicy na wynajem	9,1	9,3	9,0
Liczba autobusów na wynajem	66	67,5	66,6
Przewoźnicy na potrzeby własne	0,8	0,8	0,8
Liczba autobusów na potrzeby własne	9,2	1,8	1,7
Przewoźnicy regularni	28	27,9	25,9
Liczba autobusów w przewozach regularnych	128,1	132,7	115,3
Przewoźnicy regularni specjalni	3,4	3,5	3,5
Liczba autobusów w przewozach regularnych specjalnych	9,2	9,6	9,6



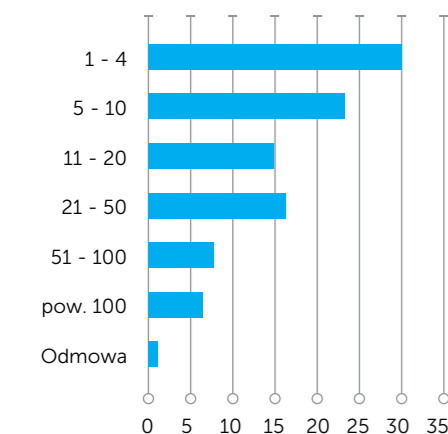
## Ocena warunków funkcjonowania firm transportowych w Polsce



## Ocena warunków funkcjonowania firm transportowych w Polsce

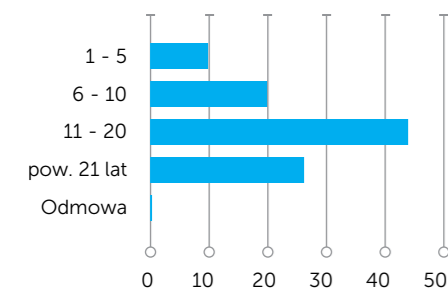
### Rozmiar floty firm biorących udział w badaniu

Dane % dla n=1200



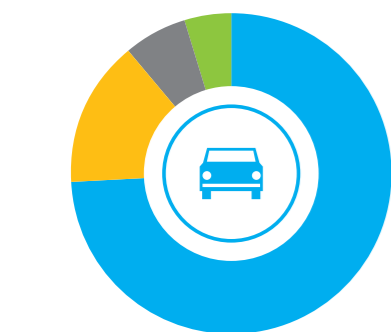
### Staż firmy na rynku polskim

Dane % dla n=1200



### Specjalizacja firmy

Dane % dla n=1200 (nie sumuje się do 100, można było wskazać dodatkowo wykonywane usługi)



- Przewóz towarów / **93,7**
- Spedycja / **18,9**
- Przewóz osób / **7,9**
- Magazynowanie / **5,8**

### Portret przewoźnika

ZANIM przejdziemy do oceny warunków funkcjonowania branży transportowej w naszym kraju, przyjrzyjmy się firmom transportowym w Polsce<sup>7</sup>. Są to w większości przedstawiciele małych firm transportowych. Co trzecie przedsiębiorstwo posiada do czterech pojazdów, blisko co czwarte dysponuje parkiem liczącym od 5 do 10 samochodów. Tylko 15 proc. firm ma od 11 do 20 pojazdów, a co szósty przedsiębiorca posiada ich od 21 do 50. Podobnie wygląda podział firm ze względu na zatrudnienie. Ponad 40 proc. to mikroprzedsiębiorstwa, zatrudniające do dziewięciu osób, natomiast 35 proc. to firmy małe, w których pracuje od 10 do 49 pracowników. Na firmy średnie, o zatrudnieniu od 50 do 249 osób, przypada 18 proc., a na duże - 5 proc.

Tylko co dziesiąta firma działa w branży nie dłużej niż 5 lat. Blisko

7 „Raport z badania branży transportowej. Finansowe aspekty prowadzenia przedsiębiorstwa transportowego w Polsce”. Badanie wykonano metodą ilościową oraz jakościową na próbie 1200 osób, w okresie 27.05-5.07.2013

co piąta jest na rynku od 6 do 10 lat, a 44 proc. - od 11 do 20 lat. Co czwarte przedsiębiorstwo ma staż dłuższy niż 21 lat.

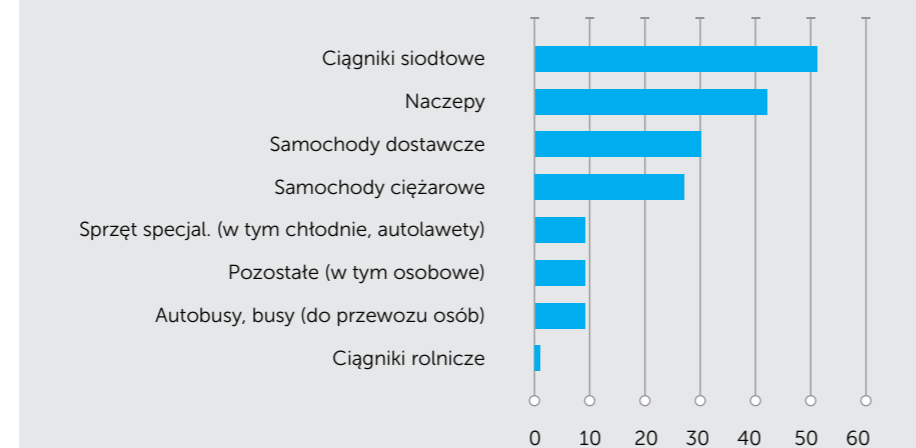
Na krajowym rynku przeważają firmy zajmujące się transportem ładunków (blisko 94 proc. respondentów). Poza przewozem ładunków 19 proc. także zajmuje się spedycją. Przewóz osób wykonywało 8 proc. ankietowanych.

Wśród przewoźników ładunków 42 proc. obsługiwało tylko rynek krajowy, 37 proc. zarówno kraj, jak i zagranicę, natomiast niemal 21 proc. tylko rynek zagraniczny. Wśród firm operujących wyłącznie na rynkach zagranicznych ponad 78 proc. przedsiębiorstw uzyskiwało od 60 do 100 proc. przychodów z kierunku zachodniego, natomiast tylko 6,4 proc. ankietowanych deklarowało, że od 60 do 100 proc. kursów wykonuje na wschód. Jest to wymowny przykład integracji polskiej gospodarki z Unią Europejską.

Flotę, którą posiadają przedsiębiorcy zajmujący się transportem, w połowie stanowią ciągniki siodłowe, 42 proc. z nich miało też naczepy, co trzeci respondent dysponował samochodem dostawczym, a co dziesiąty

### Respondenci według typu posiadanej floty

dane % dla n=1170 (pominięto odmowy odpowiedzi, nie sumuje się do 100)



- specjalistycznym. Również co dziesiąty ankietowany był właścicielem autobusu.

W podziale przedsiębiorstw na województwa, najczęściej, bo blisko 11 proc., stanowiły firmy z woj. mazowieckiego. Na kolejnych miejscach znalazły się przedsiębiorstwa z Wielkopolski (ponad 9 proc.), Dolnego Śląska i z Małopolski (ponad 8 proc. z każdego województwa). Najmniej licznie były reprezentowane firmy z województw: kujawsko-pomorskiego, opolskiego, podkarpackiego i warmińsko-mazurskiego (po 4,2 proc.).

Najwięcej firm transportowych jest z kapitałem polskim - stanowią one 90 proc. Niecałe 5 proc. przypada na podmioty z kapitałem mieszanym. Resztę zaś stanowiły przedsiębiorstwa należące do zagranicznych inwestorów.

Odpowiedzi na pytania podczas badania w 43 proc. udzielali właściciele lub współwłaściciele firm, natomiast w 26 proc. kierownicy bądź specjaliści ds. transportu. W pozostałych przypadkach byli to dyrektorzy zarządzający,

członkowie zarządu, prezesi, główni księgowi, prokurenci oraz opiekunowie floty - osoby decydujące lub współdecydujące o zarządzaniu firmą.

### Barierzy rozwoju branży transportowej

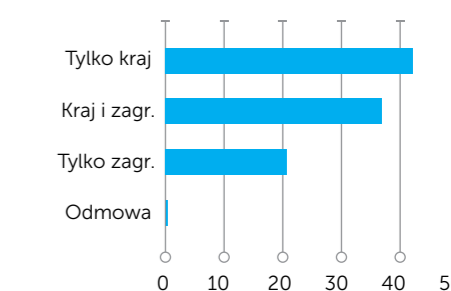
Przewoźnicy skarżą się na wysoki poziom konkurencyjności, przede wszystkim wewnętrznej. 62,2 proc. respondentów funkcjonujących na rynku krajowym wskazało ją jako poważną barierę rozwoju (po zsumowaniu najwyższych wskazań, czyli not od 7 włącznie w górę<sup>8</sup>). Mniej niż połowa badanych wskazywała na konkurencję zewnętrzną (zagraniczną) jako główną barierę hamującą rozwój. Firmy transportowe, jeśli mogą, chętnie wykonują przewozy poza granice Polski

8 W badaniu zastosowano skalę 10-punktową.

1 - oznacza zdecydowanie nie jest to bariera, 10 - zdecydowanie jest to bariera rozwoju.

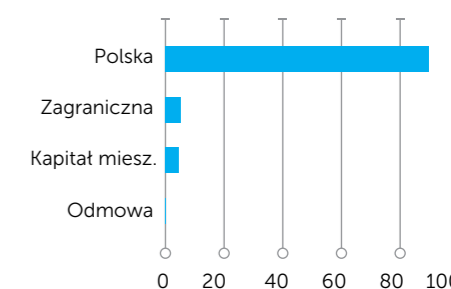
### Obsługiwane kierunki

Dane % dla n=1200



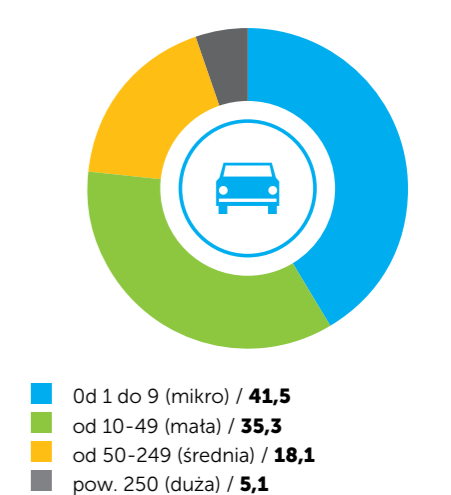
### Status właścicielski firmy transportowej

Dane % dla n=1200



### Zatrudnienie w badanych firmach

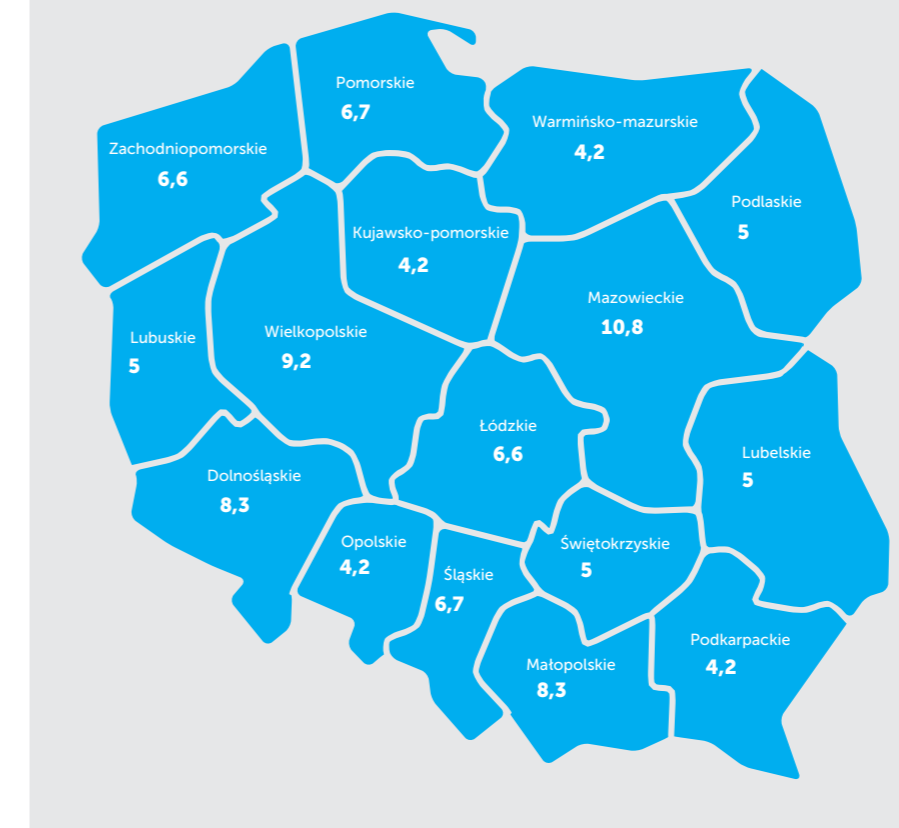
Dane % dla n=1200



### Respondenci według województwa

dane % dla n=1200

(próba uwzględniła zróżnicowanie kraju w występowaniu firm specjalizujących się w tsl)



podkreślając, że „tam jeszcze można coś zarobić”. Dzieje się tak, ponieważ ostra konkurencja na rynku krajowym doprowadziła do poważnego zmniejszenia zysków.

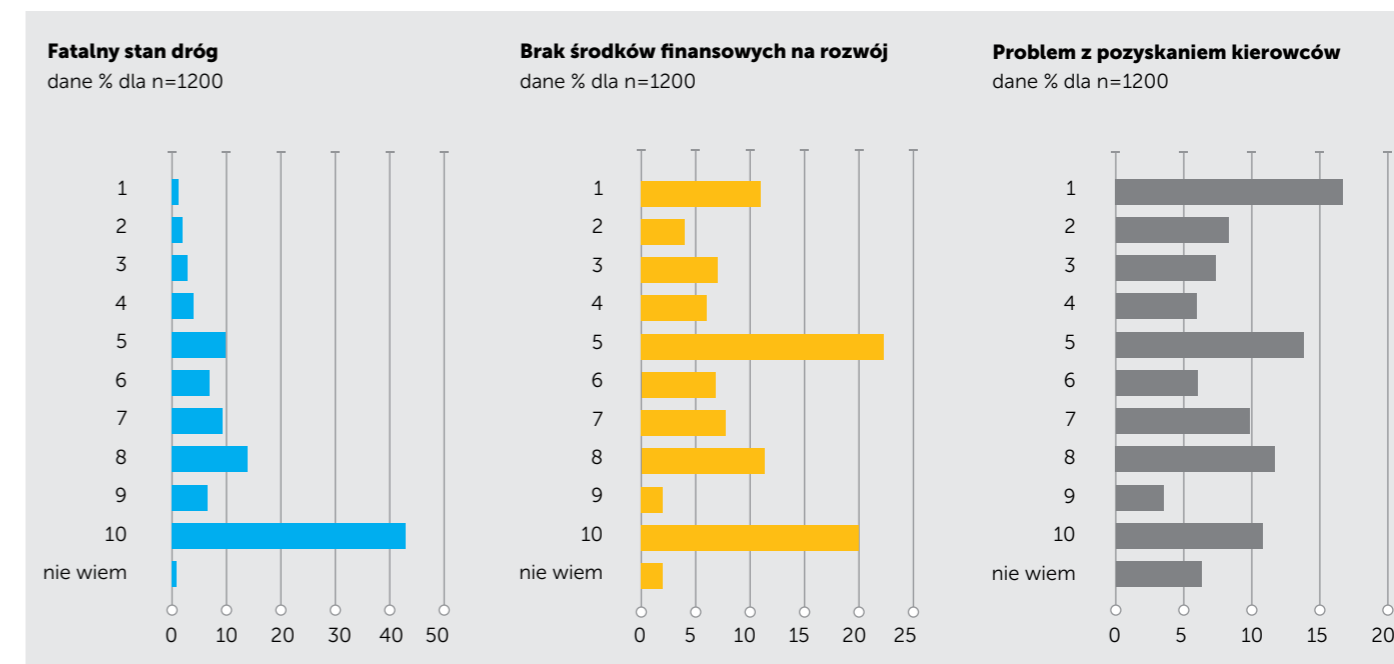
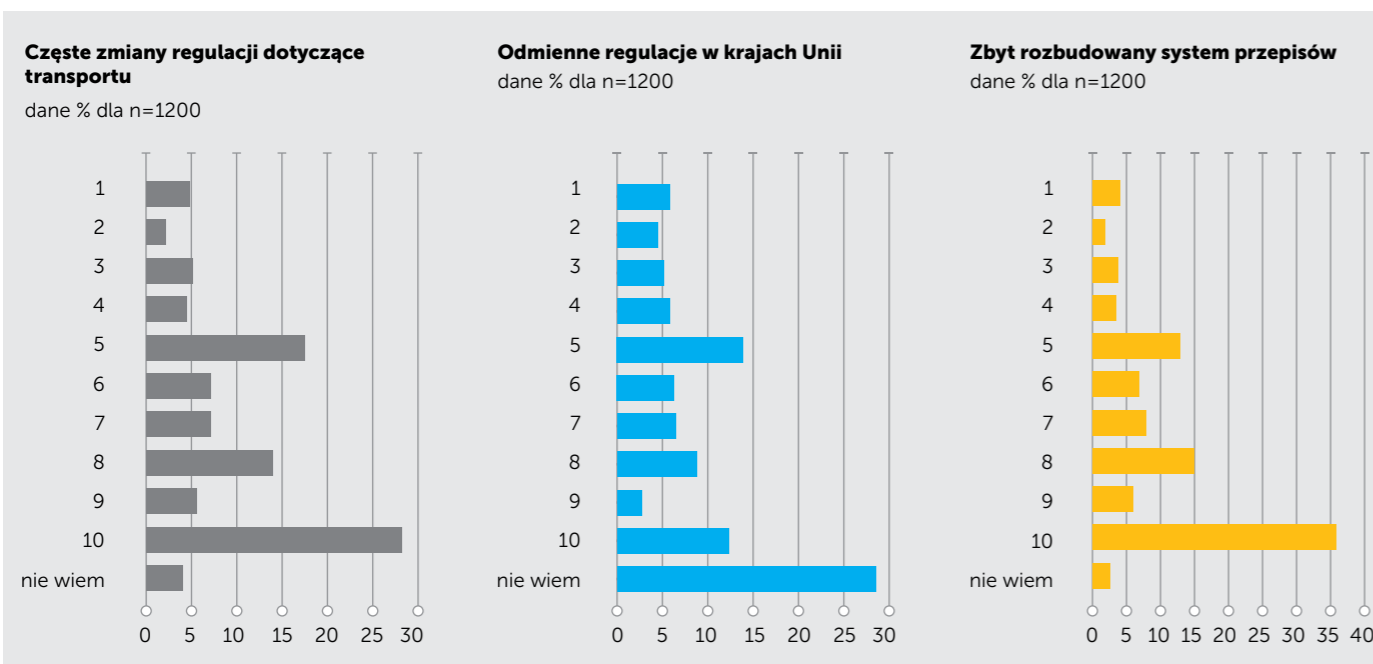
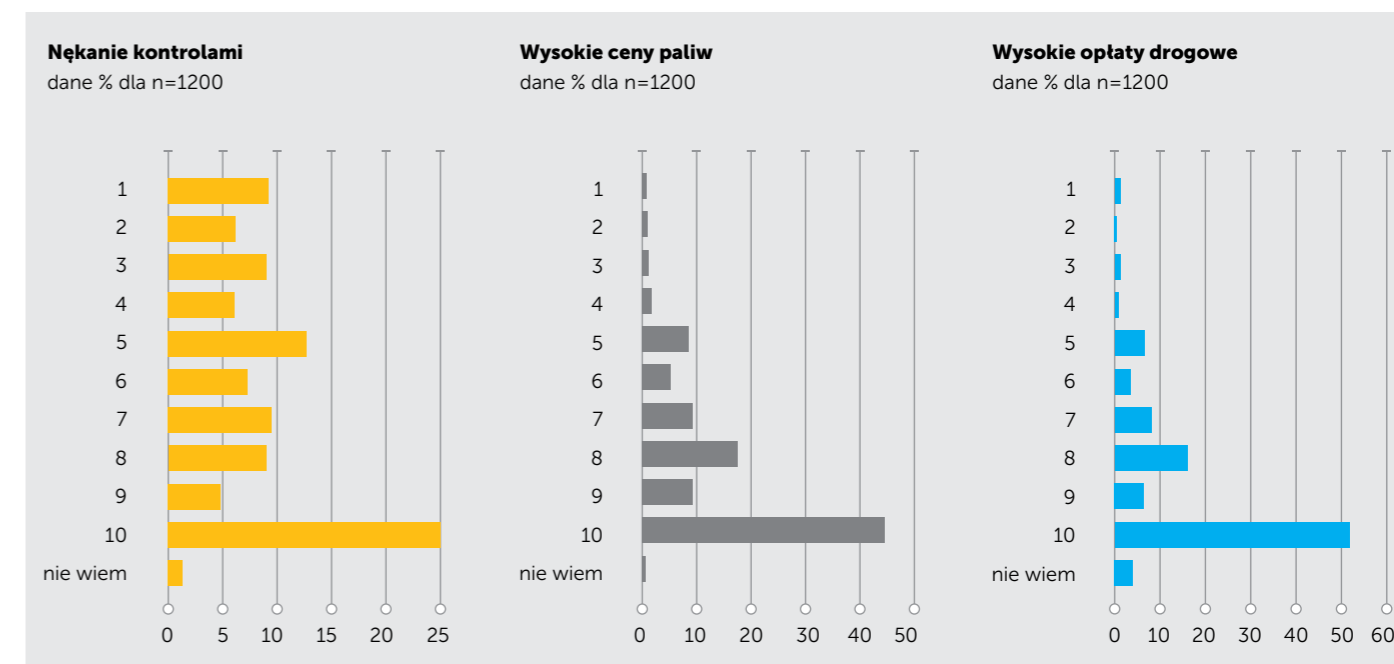
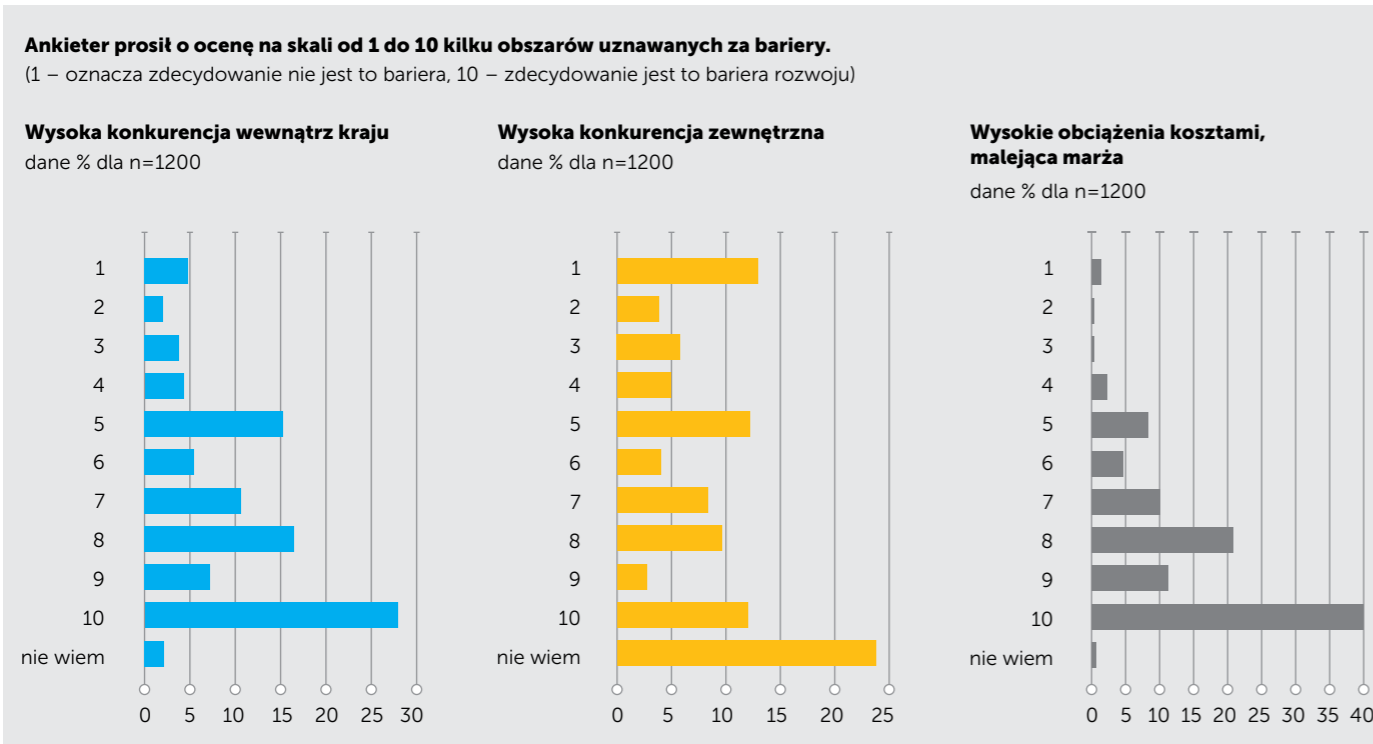
Niskie marże są najczęściej wskazywane przez ankietowanych jako bariera wzrostu. Uważa tak 82 proc. badanych, wystawiając najwyższe noty na skali (powyżej 7).

Kolejną barierą wzrostu jest także

istniejące prawo. Na jego zbyt częste zmiany narzekało 28,2 proc. badanych (oznaczyli ten czynnik najwyższą notą 10). Trudno dziwić się skargom – zarówno ustawy o transporcie drogowym, drogach publicznych, jak i prawie podatkowym są niemal co rok nowelizowane. Również brak harmonizacji unijnych przepisów transportowych wskazywany jest jako utrudnienie w rozwoju firmy (12,3 proc. ankietowanych dało

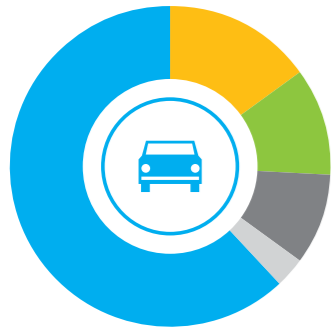
notę 10). Jednak największej krytyce respondentów poddawane są rozbudowane przepisy. Aż 35,8 proc. badanych oceniło tę kwestię jako największą barierę (przyznało jej notę 10), natomiast po zsumowaniu wskazań od 7 w górę odsetek respondentów typujących tę odpowiedź wyniósł 64,5 proc. Na nękanie kontrolami zwrócił uwagę co czwarty z badanych przedsiębiorców (25 proc. ankietowanych dało notę 10). Przedsiębiorcy dodają, że jedna firma może być poddawana kilku kontrolom jednocześnie. Rozgoryczeni wskazują,

że rząd jedynie „wprowadza nowe licencje, opłaty i podatki, nie wiadomo jakie badania wymyśla, a koszty wszystkiego musi ponosić przedsiębiorca. Co roku wzrastają opłaty, a rząd nie wspiera branży”. Przewoźnicy wskazują także na brak pomocy państwa, tłumacząc m.in., że Rumunia dofinansowuje paliwo dla swoich przewoźników, z taniego paliwa korzystają także firmy z Ukrainy i Rosji, co może wpływać również na wyższą konkurencyjność przewozów oferowanych przez firmy z wymienionych krajów.



### Wskazywane spontanicznie kolejne bariery w branży transportowej

dane % dla n=139



- Wygórowane, za wysokie stawki ubezpieczenia pojazdów / **15,1**
- Fiskalizm państwa / **10,8**
- Problem z utrzymaniem płatności, kontrahenci nie płacą, spóźniają się / **9,4**
- Brak dotacji, programów UE dla transportu (wykluczenie tej branży) / **2,9**
- Pozostałe wskazane / **61,9**

Kolejnymi barierami wymienianymi przez firmy są: wysokie ceny paliw (44,6 proc. najwyższych wskazań), wysokie opłaty drogowe (51,8 proc.) oraz fatalny stan dróg (42,9 proc.). Przedsiębiorcy podkreślają, że wprowadzenie myta i rosnące koszty opłat drogowych nie spowodowały wzrostu stawek za przewozy, co oznacza, że przyczyniły się do dalszego zmniejszenia zyskowności branży. Malejące marże zmusiły właścicieli do zamknięcia wielu, nie tylko mniej doświadczonych firm, ale także przedsiębiorstw, które działały na rynku transportowym od ponad 20 lat.

Nie zaskakuje fakt, że co piąty z pytanych wskazał jako barierę rozwoju przedsiębiorstwa brak środków finansowych. Jeden z nich podczas rozmowy stwierdził, że „[Rząd] nie pozwala rozwijać się firmom transportowym, szansę na przetrzymanie mają te z flotą 50 aut i więcej. Jeśli ktoś ma 5-10 aut to nie ma szans”.

Barierą są także wysokie koszty zatrudnienia. Na ten czynnik uwagę zwróciło ponad 70 proc. badanych, nadając mu noty od 7 wzwyż. Natomiast przedsiębiorcy nie mają problemu z pozyskaniem kierowców. Dla 16,7 proc. ankietowanych nie stanowi to kłopotu, jedynie dla 6,3 proc. kwestia ta jest poważną barierą. Trudności ze znalezieniem kierowców mają przede wszystkim firmy z zachodnich

województw, z których pracownicy emigrują do Niemiec. Także „kradzieże” dokonywane przez pracowników nie są barierą i ich dotkliwość nie jest duża. 26,5 proc. pytanych wskazała, że nie jest to jakakolwiek bariera rozwoju firmy, a przeciwną ocenę miało 7,1 proc.

Wśród samodzielnie zgłoszonych czynników hamujących rozwój branży przedsiębiorcy wskazali m.in. wygórowane ceny polis ubezpieczeniowych dla pojazdów (15,1 proc.), fiskalizm państwa (10,8 proc.) oraz opóźnienia w płatnościach (9,4 proc.). Wśród pozostałych czynników przedstawiciele firm transportowych wymienili m.in.: brak dotacji na tworzenie miejsc pracy w transporcie, konkurencję szarej strefy, ograniczenia tonażowe dróg, niestabilne kursy euro, nieprecyzyjne przepisy (np. dotyczące delegacji) oraz wynikające z tego różne interpretacje urzędów skarbowych, a także znowę zagranicznych firm, które blokują swój rynek i nie chcą zlecać polskim podmiotom transportu.

### Nastroje przewoźników

Z badania jednoznacznie wynika, że firmy transportowe przechodzą jeden z najtrudniejszych okresów. Potwierdza to także indeks kondycji finansowej branży transportowej, który w lipcu

wynosił 56,7 punktów<sup>9</sup>. Do wyliczenia indeksu użyto danych związanych z liczbą zleceń, skalą inwestycji, płynnością finansową, poziomem zadłużenia i dostępnością finansowania. Ten poziom oznacza uzyskiwanie przychodów wystarczających na pokrycie wydatków bieżącej działalności oraz inwestycje w bardzo ograniczonym zakresie. Kondycja finansowa przewoźników jest w dużym stopniu niepewna, a ryzyko utraty względnej stabilizacji finansowej można określić jako wysokie. Jeden z rozmówców przyznał, że klimat jest beznadziejny. „W Polsce przemysł, produkcja zanikają, my to czujemy. (...) Transport jest bardzo zależny od innych branż”.

Przedstawiciele branży transportowej zgodnie twierdzą, że ostatnie półrocze 2013 roku nie sprzyjało ich działalności. Minione 6 miesięcy negatywnie ocenia 77 proc. ankietowanych, w tym co czwarty uważa, że warunki ekonomiczne zdecydowanie nie sprzyjały działalności firm transportowych. Natomiast przeciwnego zdania było 13 proc. ankietowanych, z czego zaledwie 1,7 proc. zaliczyło pierwszą połowę roku do udanych.

Jeden z ankietowanych stwierdził, że „10 lat temu stawki były wyższe niż teraz, a opłaty dużo mniejsze. (...) Marżowość jest na bardzo niewielkim poziomie.”

<sup>9</sup> Indeks kondycji finansowej branży transportowej został wyliczony przez Instytut Keralla Research na podstawie prognoz przedsiębiorców na najbliższe półrocze następujących czynników: liczby zleceń transportowych, skali inwestycji, płynności finansowej, poziomu zadłużenia oraz dostępności finansowania.

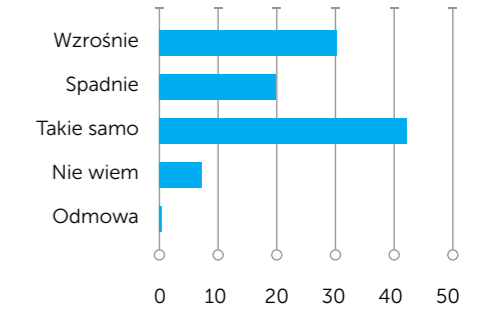
Inny opisał ostatnie półrocze następująco: „Mamy stałe kontrakty, ale wolumen przewozów drastycznie się zmniejszył o 30-40 proc. w stosunku do ubiegłego roku. To tak, jakby komuś obciążył wypłatę o 30-40 proc.”. Pesymistycznie prognozowana jest przez ankietowanych druga część 2013 roku. Zdaniem 42 proc. badanych sytuacja raczej nie będzie sprzyjać branży i zdecydowanie nie będzie sprzyjać w ocenie 16,3 proc. ankietowanych. Ostrożny optymizm wykazało 18,1 proc. pytanych, którzy stwierdzili, że sytuacja raczej będzie sprzyjała przewoźnikom. Na 1200 firm zaledwie 11 było zdania, że do końca roku klimat ekonomiczny będzie zdecydowanie sprzyjał.

Firmy przewoźowe uważają, że rynek strukturalnie nie wpływa na nie dodatnio, wskazując przy tym również na zjawisko nieuczciwie działających firm spedytorskich, które powodują zatory lub wręcz okradają przewoźników. Jeden z nich dodaje, że „takie firmy [spedycyjne] powstają na 3-4 miesiące, a potem znikają. Narobią długów, zgarną kasę i tyle. Terminy płatności wynoszą 60-80 dni, wysyłamy po 30 dniach wezwanie i robi się 120 dni, potem pozew do sądu i robi się pół roku, a ich już dawno nie ma.”

W przypadku odpowiedzi na pytania szczegółowe optymizm jest wyraźniejszy, co wiąże się z jesiennym szczytem przewozowym. Ponad 30 proc. przewoźników uważa, że liczba kursów zwiększy się, natomiast niemal 20 proc. twierdzi, że spadnie. Według 18,3 proc. przedstawicieli firm płynność finansowa będzie wyższa, zaś przeciwnego zdania było 12,8 proc. Przewoźnicy w podobnej proporcji przewidywali, że

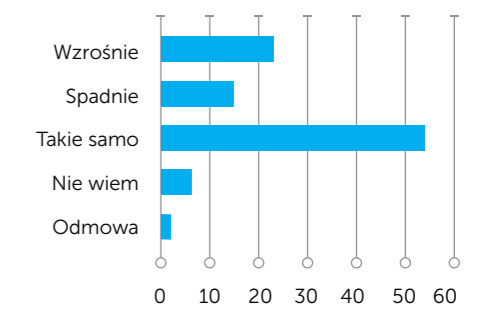
### Liczba przewozów (kursów)

dane % dla n=1200



### Poziom inwestycji w środki trwałe

dane % dla n=1200

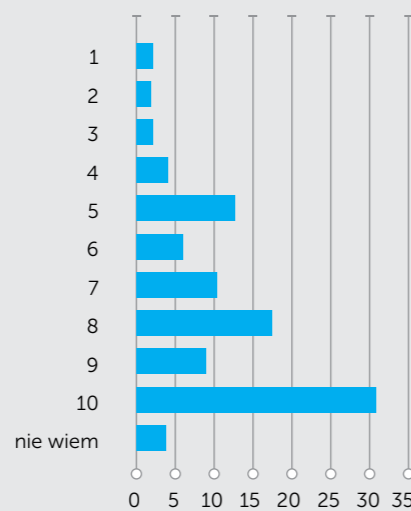


### Ankieter prosił o ocenę na skali od 1 do 10 kilku obszarów uznawanych za bariery.

(1 – oznacza zdecydowanie nie jest to bariera, 10 – zdecydowanie jest to bariera rozwoju)

#### Wysokie koszty zatrudnienia

dane % dla n=1200



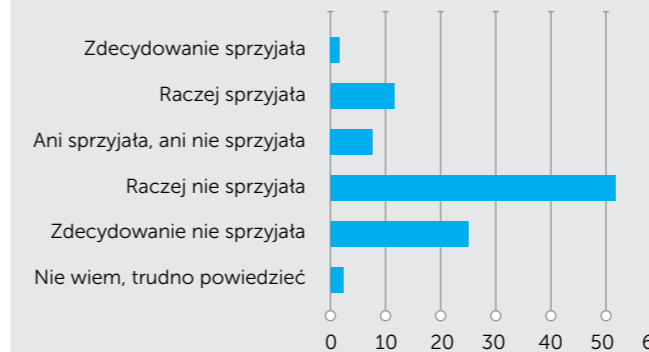
#### Kradzieże pracowników

dane % dla n=1200



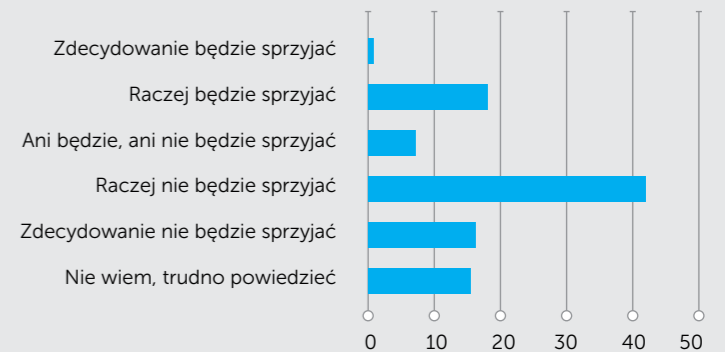
### Czy w minionych 6 mies. sytuacja gospodarcza kraju sprzyjała rozwojowi firm transportowych?

dane % dla n=1200



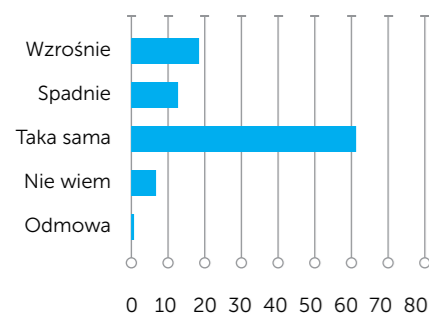
### Czy w kolejnych 6 mies. sytuacja gospodarcza kraju będzie sprzyjała rozwojowi firm transportowych?

dane % dla n=1200



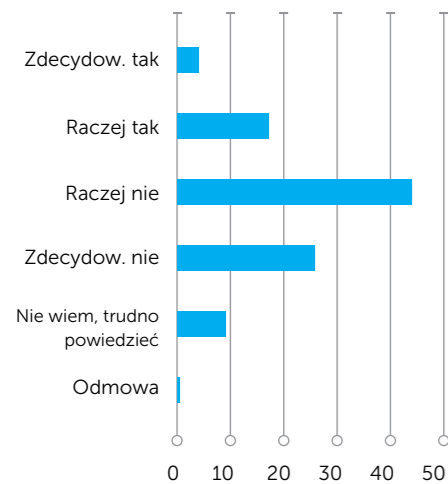
### Płynność finansowa

dane % dla n=1200



### Czy do końca 2013 roku planowane są redukcje floty?

dane % dla n=820



poziom zadłużenia wzrośnie (14 proc.) i że spadnie (13,6 proc.). Pomimo zbliżania się jesienno-szczytu przewozowego zdaniem 23 proc. respondentów zmniejszą się inwestycje w środki trwałe, podczas gdy 14,8 proc. odpowiedziało, że przewiduje wzrost tych inwestycji.

### Przewidywane inwestycje

Zakupy samochodów zdecydowanie rozważa 13,5 proc. firm, natomiast 18,2 proc. raczej bierze te inwestycje pod uwagę. Razem badani ci stanowią jedną trzecią ankietowanych, czyli 380 firm. Wśród nich blisko 60 proc. przedsiębiorców zamierza posłużyć się leasingiem, ponad 43 proc. rozważa gotówkę, więcej niż 12 proc. kredyt i niecałe 4 proc. wynajem długoterminowy.

Największy odsetek przedsiębiorców nie planuje żadnych zakupów: zdecydowanie nie bierze pod uwagę tego typu inwestycji ponad 32 proc. oraz raczej nie - blisko 29 proc. respondentów.

Większość przedsiębiorców sądzi, że popyt na usługi transportowe w nadchodzącym półroczu nie zmieni się, podobnie jak poziom zadłużenia oraz płynność finansowa ich firm. Z tego względu firmy nie planują redukcji floty. Tego zdania było łącznie 69,6 proc. pytanym. Jedynie 4 proc. planowało pewne redukcje floty, a 17 proc. odpowiedziało się za zmniejszeniem liczby taboru.

Przewoźnicy uważają, że w nadchodzącym roku będą kupować nowe pojazdy, aby uniknąć wyższych stawek myta dla modeli spełniających starsze normy emisji spalin. Tak odpowiedziało ponad 30 proc. badanych. Blisko 29 proc. jest zdania, że firmy transportowe zamiast kupować ciężarówki, zaczną je wynajmować.

### Spodziewane trendy w transporcie

Przewoźnicy przypuszczają, że wejście od 1 stycznia 2014 roku normy czystości spalin Euro VI spowoduje wzrost stawek myta dla starszych modeli. Sytuacja ta zmusi przewoźników do odnowienia floty, dlatego co trzeci z nich spodziewa się, że kupi nowy tabor. Przewoźnicy liczą przy tym, że nowe samochody będą spalały mniej paliwa od starszych modeli.

Mała marża zmusza do wyjścia z branży lub łączenia sił. Ponad 23 proc. respondentów spodziewa się konsolidacji rynku przez firmy zagraniczne. Ich dominacja jest bardzo widoczna szczególnie w spedycji.

Trudny rynek wewnętrzny skłania ponad 22 proc. ankietowanych do koncentracji na rynku przewozów międzynarodowych oraz usług świadczonych za granicą. Przewoźnicy uzyskują na tamtym rynku wyższe stawki i uważają go za stabilniejszy od krajowego.

Poważną zaletą zagranicznych rynków (szczególnie niemieckiego i państw skandynawskich) jest krótszy niż w Polsce czas oczekiwania na zapłatę, co pomaga zwiększyć płynność finansową przewoźników.

Inni z kolei postanawiają skoncentrować się na transporcie całosamochodowym, w którym jeden nadawca zapewnia cały samochód. Jednocześnie ponad 17 proc. ankietowanych zauważa coraz trudniejszy dostęp małych firm do zleceniodawców, którzy podpisują ramowe, ponadnarodowe umowy, eliminujące z rynku niewielkich graczy.

Reprezentant jednej z firm dodał, że właśnie dowiedział się o przejęciu jego ładunków przez spedycję niemiecką. Inny opisuje powiązania tych firm z zagranicznym przemysłem: „Jest dużo

zagranicznych firm spedycyjnych, którym pozwolono wejść na rynek polski z dużym kapitałem. Od 15 lat penetrują lokalnych przedsiębiorców i jeżeli firma produkcyjna w Polsce z niemieckim kapitałem szuka spedytora, to kontrakty będzie podpisywać przede wszystkim z niemiecką firmą rezydującą w Polsce”.

Przedsiębiorcy zauważają także rozwój internetowych giełd ładunków, które pozwalają ominąć czasem wielkie spedycje zagraniczne lub zdobyć ładunek powrotny. Mimo to pojawiały się pesymistyczne wypowiedzi, przewidujące masowe bankructwa małych przewoźników. Tym samym w ciemnych barwach widziano przyszłość większości podmiotów polskiej branży transportu samochodowego.

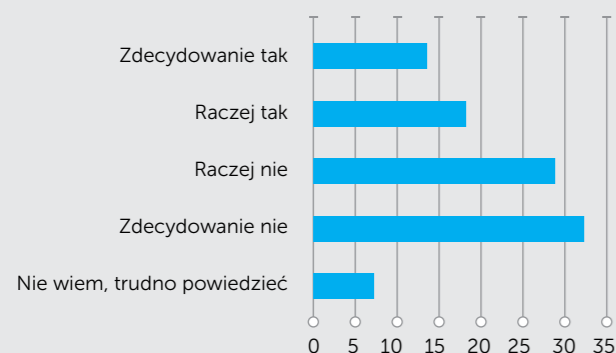
### Jakich trendów w kolejnych 12 miesiącach spodziewa się branża transportowa?

dane % dla n=1200



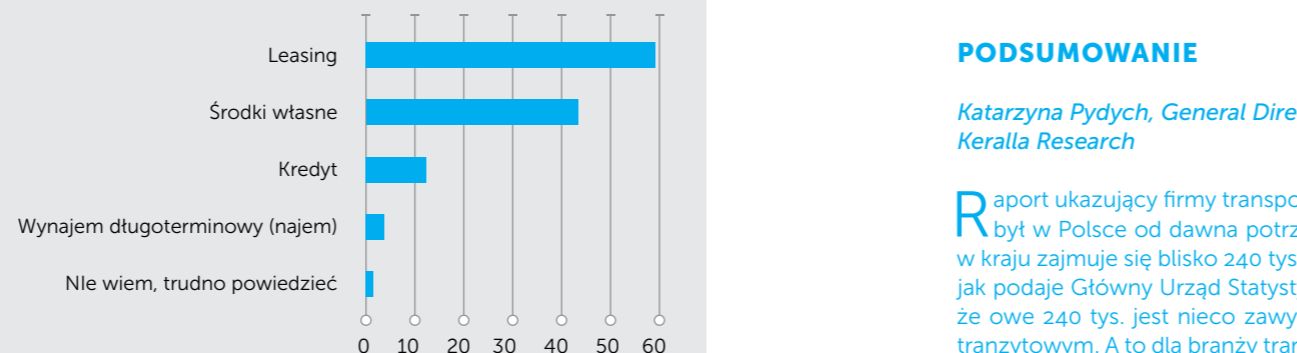
### Czy do końca 2013 roku planowane są zakupy pojazdów do firmy? Transportowych?

dane % dla n=1200



### Z użyciem jakiego źródła finansowania?

dane % dla n= 380



### PODSUMOWANIE

Katarzyna Pydych, General Director/Researcher  
Keralla Research

Raport ukazujący firmy transportowe tak kompleksowo i w tak szerokiej perspektywie był w Polsce od dawna potrzebny. Według różnych źródeł przewozem drogowym w kraju zajmuje się blisko 240 tys. firm. Czy faktycznie firm przewozowych jest tak dużo, jak podaje Główny Urząd Statystyczny - trudno jednoznacznie stwierdzić. Jeśli przyjąć, że owe 240 tys. jest nieco zawyżone, jedno jest pewne - Polska była i będzie krajem tranzytowym. A to dla branży transportowej oznacza szereg wyzwań i stwarza ogromne perspektywy rozwoju.

Obraz, jaki wyłania się z przeprowadzonej analizy tej branży wskazuje, że transport drogowy w Polsce, jako krwiobieć całej gospodarki, przeżywa obecnie czas niezwykle

trudnych zmian. Mówią o tym otwarcie przedstawiciele badanych firm, jak również dostępne dane branżowe. Spowolnienie gospodarcze silnie odbiło się na przewoźnikach. Mniejsza liczba przewozów, wynikająca z marazmu w produkcji notowanego w latach 2009-2011, który przełożył się na mniejszą liczbę zleceń. Do tego silna konkurencja wewnętrzna, wspierani przez swoje rządy rywale zagraniczni, otrzymujący dopłaty do paliw, ulgi na przewozy i mniej restrykcyjne prawo przewozowe, jak choćby to dotyczące czasu pracy kierowców. Wszystkie te czynniki nie ułatwiają funkcjonowania polskim przedsiębiorcom zajmującym się transportem. Nieustannie sytuacja się pogarsza, poprzez m.in. limitowane w tym roku pozwolenia na przewozy po Rosji i kolejne obostrzenia dotyczące emisji spalin CO<sub>2</sub>, które wymuszają od 2014 roku inwestycje w nowy tabor.

Tym, co w pierwszej kolejności nie sprzyja dziś rozwojowi działalności firm transportowych nie jest jedynie konkurencja wewnętrzna, kiepskiej jakości i niespójne przepisy prawne czy słabszy dostęp do finansowania zewnętrznego, ale przede wszystkim skonsolidowani gracze zagraniczni. W sumie bowiem tylko 30% firm postrzega problem finansowania jako faktycznie uciążliwy. W praktyce branża transportowa była i jest na całym świecie bardzo ważnym klientem dla instytucji finansujących. Większość ciężkiego taboru to sprzęt leasingowany i nabywany z wypracowanych środków własnych.

Aktualnie kluczowym wyzwaniem dla branży transportowej jest poradzenie sobie ze zmianami, jakie wymusili zagraniczni konkurenci oraz zleceniodawcy przewozów. Kryzys zrewidował podejście wszystkich podmiotów branży do biznesu. Konsolidowanie się rynku i wypieranie z niego polskich przewoźników, o czym wielokrotnie wspominają badani, to naczelnym powodem niskich marż i gorszych warunków zawieranych transakcji. Do Polski wchodzi kolejni operatorzy logistyczni z własnymi flotami w poszukiwaniu zysków, na który nie mogą już liczyć pracując na dotychczasowych rynkach.

Dodatkowo krajowi przewoźnicy nie mogą liczyć na wsparcie polskiego rządu. Dokładanie kolejnych obciążeń i deficyt programów unijnych, dedykowanych branży transportowej, jednych skłaniają do rezygnacji z biznesu, innych głównie frustrują.

Poziom Indeks Kondycji Finansowej Branży Transportowej, jaki uzyskano w lipcowym pomiarze na poziomie niewiele powyżej 50 punktów obrazuje, jak silne i realne są obawy przewoźników. Większość firm zajmujących się przewozem drogowym wyraża mocne zaniepokojenie, że kolejne miesiące mogą oznaczać dla nich wycofanie się z biznesu. Jakże więc perspektywy na kolejne miesiące? Przewoźnicy mogą znaleźć niszę na rynku przewozów - wbrew pozorom wciąż istnieją sektory gospodarki, które potrzebują specjalistycznego transportu, dając tym samym szansę firmom transportowym na długoterminowy rozwój. Przewoźnicy mogą również zmienić na tyle swoje podejście, by zrozumieć, że w fazie zmian wygrywają gracze skonsolidowani.

Badania prowadzonych na tak licznej próbie, uwzględniającej całe spektrum firm działających w branży, jak „Transport pod lupą” jest niewiele. Dlatego wnioski płynące z obecnego pomiaru wnoszą szereg istotnych danych, które mogą stać się impulsem do głębszej refleksji nad przyszłością transportu drogowego.

Tym samym warto zastanowić się nad kilkoma kwestiami. Dlaczego nie mamy wciąż krajowych grup zakupowych, złożonych z kilkudziesięciu prężnie działających operatorów zapewniających logistykę, załadunek, magazynowanie, składowanie i transport? Dlaczego widząc, że klient stawia dziś raczej na kompleksową obsługę, a tym samym na optymalizację kosztów, upieramy się, by oferować mu tylko transport? Być może to idealny czas na powoływanie klastrów, tworzenie grup, budowanie wspólnych sieci i zrzeczeń, które będą stanowić realną przeciwwagę dla silnych i doświadczonych rywali zagranicznych, ale również czas na wyznaczenie długoterminowego kierunku rozwoju dla całej branży transportowej w Polsce.



## Sposoby finansowania inwestycji



## Sposoby finansowania inwestycji

### Leasingu taboru

LEASING jest podstawowym narzędziem finansowym, umożliwiającym zakup taboru przedsiębiorcom z branży przewozowej. Jest szczególnie istotny w przypadku zakupu ciągników siodłowych i naczepek. Według danych Związku Polskiego Leasingu<sup>10</sup> wartość wyleasingowanych ciągników siodłowych przekracza dwu-, a nawet trzykrotnie wartość wyleasingowanych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony.

Leasing ma także wysoki udział w zakupach lżejszego taboru. W 2012 roku zostało nim sfinansowanych 52,5 proc. nowych lekkich samochodów dostawczych o dmc do 3,5 tony. Według danych ZPL w 2012 roku wyleasingowano 20228 sztuk takich samochodów. Oznacza to 13,5-procentowy spadek liczby w stosunku do 2011 roku. Natomiast wartość leasingu zmalała w tym sektorze o 5,7 procent, do niecałych 2,2 mld zł.

Dane ZPL wskazują na spowolnienie branży transportowej w roku ubiegłym. Wartość wyleasingowanych

<sup>10</sup> „Finansowanie rynku w I półroczu 2013 roku”, Związek Polskiego Leasingu

samochodów ciężarowych zmalała o 9,3 proc. do 3,4 mld zł. Klienci w 2012 roku wyleasingowali 27 892 ciężarówki, (włącznie z samochodami dostawczymi o dmc do 3,5 tony). Leasingiem sfinansowano 14731 ciągników siodłowych o wartości 3,6 mld zł. Jest to o 100 mln zł mniej niż w 2011 roku. Warto jednak zauważyć, że leasing ciągników siodłowych jest od dwóch lat wyższy niż w rekordowym, 2008 roku, w przeciwieństwie do leasingu naczepek.

Wartość wyleasingowanych naczepek w 2012 i 2011 roku jest o ok. 100 mln zł niższa niż w 2008 roku - w ub.r. sięgnęła 1,6 mld zł i była mniejsza niż w 2011 roku o zaledwie 0,1 proc. Łączna wartość wyleasingowanych samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych i naczepek wyniosła 8,8 mld zł i była o ponad 1,3 mld zł większa od wartości wyleasingowanych samochodów osobowych.

### Prognozy rynku leasingu

Firmy leasingowe zrzeszone w Związku Polskiego Leasingu spodziewają się w drugiej połowie 2013 roku poprawy kondycji rynku i zwiększenia obrotów. Optymizm uzasadniają coraz lepszymi

wynikami, widocznymi z każdym kwartałem bieżącego roku. W pierwszych trzech miesiącach 2013 r. wartość sfinansowanych przez firmy leasingowe samochodów ciężarowych była taka sama jak rok wcześniej, natomiast w drugim kwartale - o blisko 12 proc. wyższa. Odbicie widoczne jest także w finansowaniu samochodów osobowych, maszyn oraz nieruchomości.

W przypadku aktywów sfinansowanych leasingiem rynek pojazdów ciężarowych zanotował w pierwszym kwartale 2013 r. 1,2 proc. spadek, w drugim natomiast ponad 6 proc. wzrostu. W całym pierwszym półroczu wzrost sięgnął blisko 3 proc.

Wśród klientów największym zainteresowaniem cieszyły się pożyczki. W pierwszym kwartale 2013 r. wzrost sfinansowanych w ten sposób aktywów w segmencie pojazdów ciężarowych wyniósł 30 proc. W drugim kwartale finansowanie pożyczką wzrosło o niemal 160 proc., dzięki czemu łącznie w pierwszym półroczu usługa ta charakteryzowała się 95 proc. dynamiką.

ZPL spodziewa się dużego wzrostu wartości samochodów ciężarowych sfinansowanych pożyczką. W pierwszym półroczu wartość aktywów sięgnęła 241 mln zł, podczas gdy aktywa leasingowane wyniosły 3 148 mln zł.

Według prognoz ZPL w całym 2013 roku wartość wyleasingowanych samochodów ciężarowych wzrośnie o 8,5 proc. Z kolei w 2014 roku dynamika wzrostu powinna osiągnąć 14,5 proc. Dynamika wzrostu pożyczek w bieżącym roku osiągnie 50 proc., a w przyszłym - blisko 21 proc.

Optymizm branży leasingowej podsycający jest również rosnąca podaż kredytów bankowych. Z danych NBP wynika, że w okresie od końca maja 2012 r. do końca maja 2013 r. saldo kredytów zmalało o 0,7 proc., natomiast od końca listopada 2012 r. do końca maja 2013 r. wzrosło o 0,8 proc.

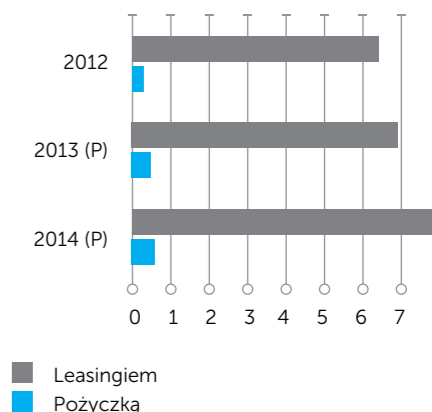
Ożywienie kredytowe jest jednym z symptomów ożywienia gospodarczego. Rosną eksport i produkcja, zwiększyło się również spożycie wewnętrzne. Dobre są także prognozy zamówień. Wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych w przemyśle zbliża się do 80 proc., co oznacza, że firmy muszą inwestować.

### Małe i duże floty

Z badania Keralla Research zrealizowanego na zlecenie EFL wynika, że wykorzystanie leasingu nie jest równomierne w całym kraju. Leasing jest

Łączna wartość samochodów ciężarowych sfinansowanych przez firmy leasingowe [mld zł]

Źródło: ZPL  
(P) - prognoza



### Rodzaj i liczba leasingowanych pojazdów [szt.]

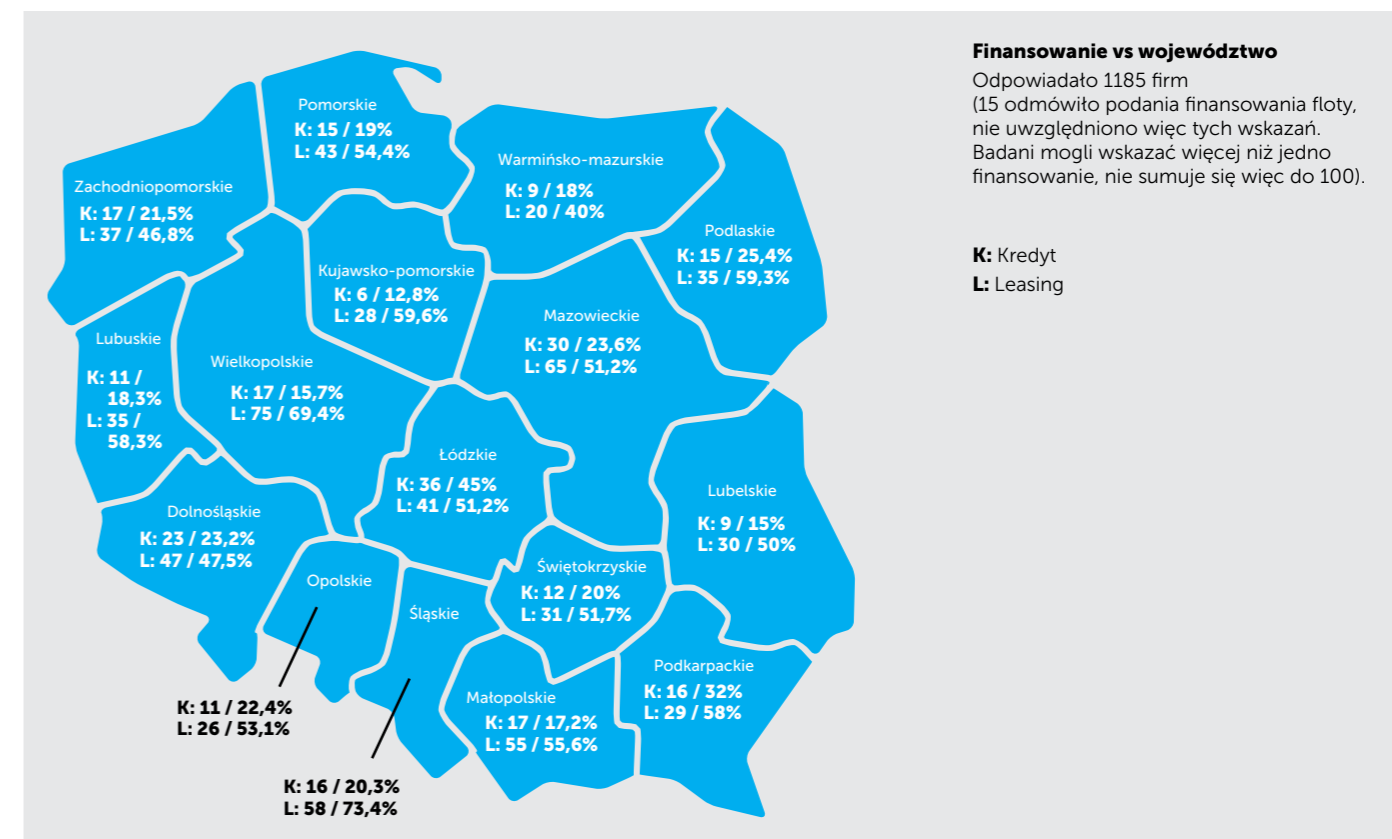
Źródło: ZPL

	2008	2009	2010	2011	2012
Ciężarowe o dmc pow. 3,5 tony	11 308	4862	6205	5857	5509
Ciągniki siodłowe	12 808	7430	11 181	16 277	14 731
Przyczepy i naczepek	13 748	7 105	9858	14 781	13 350
Autobusy	1 440	819	697	733	850

### Wartość leasingu pojazdów [w mln zł]

Źródło: ZPL

	2008	2009	2010	2011	2012
Ciężarowe o dmc pow. 3,5 tony	2 246	1116	1306	1399	1185
Ciągniki siodłowe	3 202	1402	2146	3666	3564
Przyczepy i naczepek	1736	719	908	1615	1614
Autobusy	578	393	540	393	549



### Finansowanie vs województwo

Odpowiadało 1185 firm (15 odmówiło podania finansowania floty, nie uwzględniono więc tych wskazań. Badani mogli wskazać więcej niż jedno finansowanie, nie sumuje się więc do 100).

K: Kredyt  
L: Leasing

popularnym narzędziem wykorzystywanym przez firmy z woj. śląskiego (korzysta z niego 73,4 proc. podmiotów) i wielkopolskiego (69,4 proc.). Natomiast największe trudności w jego pozyskaniu mają przedsiębiorcy z woj. świętokrzyskiego (83,5 proc. ankietowanych z tego województwa kupuje pojazdy za gotówkę). Także firmy z woj. warmińsko-mazurskiego w 79 proc. przypadków kupują tabor za środki własne.

Popularność leasingu zależna jest także od wielkości firmy. Przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób leasingowały 38,9 proc. wszystkich posiadanych samochodów. Pozostała część floty została kupiona za gotówkę lub finanse uzyskane w ramach kredytu. W grupie firm małych zatrudniających od 10 do 49 osób odsetek leasingowanych pojazdów wynosił 68,8 proc., podobnie jak w firmach średnich zatrudniających od 50 do 249 osób oraz dużych, w których pracuje powyżej 250 osób (odpowiednio: 63,3 proc. oraz 65,6 proc.).

Podobnie kształtuje się popularność leasingu w zależności od liczebności

floty. Małe firmy, dysponujące nie więcej niż czterema pojazdami, miały w leasingu 30,7 proc. floty. Natomiast przedsiębiorstwa dysponujące pojazdami w liczbie od 10 do 20 sztuk, miały w leasingu 70,5 proc. samochodów.

Na skalę leasingu ma wpływ także obszar działalności firmy. Przewoźnicy wykonujący przewozy w kraju mają 39,6 proc. pojazdów w leasingu, natomiast ci jeżdżący za granicę leasingują ponad 70 proc. taboru. Wynika to m.in. z chęci minimalizacji ryzyka awarii ciężarówki za granicą - naprawy są tam bardzo drogie, a leasing pozwala przy stosunkowo niewielkim wkładzie własnym użytkować nowy sprzęt.

#### Aktualna struktura finansowania

Przedsiębiorcy nabywają tabor głównie za gotówkę. Z badania wynika, że z własnych środków kupuje go 65,2 proc. respondentów, natomiast z leasingu korzysta 54,6 proc. badanych. Wysoki udział obu metod finansowania, przy jednoczesnym zbliżonym poziomie

(ponad 50 proc.) wskazuje, że leasing jest niemal zawsze łączony z gotówką przy zakupie pojazdu przez przedsiębiorców. Często za gotówkę nabywane są używane samochody ciężarowe.

W finansowaniu taboru ogółem stosunkowo niski jest udział kredytu (21,7 proc.), co może świadczyć o słabości kapitałowej przedsiębiorstw transportowych, które nie mają dostatecznego zabezpieczenia kredytowego. Tylko 6,6 proc. badanych korzysta z najmu i wynajmu długoterminowego. Pożyczki zajmują marginalną pozycję poniżej 1 proc.

#### Penetracja różnych rodzajów finansowania

Z powodu niewielkich marż firmy transportowe często muszą polegać na samodzielnie wypracowanym kapitale. Największy odsetek pytanym firm finansuje swoje inwestycje środkami własnymi oraz leasingiem. 29,6 proc. badanych polega w całości na środkach własnych, zaś na leasingu - 28,3 proc. Dodatkowo 17,3 proc. firm kupuje do 70 proc. floty za środki własne. Udział leasingu jest jeszcze wyższy: 18,6 proc. przedsiębiorców leasinguje do 70 proc. floty.

**Źródła finansowania flot w firmach transportowych z uwzględnieniem wielkości floty**

Rozmiar floty	Kredyt	Leasing
Od 1 do 4	246	108
	69,9%	30,7%
od 5 do 10	179	177
	63,9%	63,2%
od 10 do 20	117	128
	65,4%	71,5%
od 21 do 50	123	131
	63,7%	67,9%
od 51 do 100	66	59
	70,2%	62,8%
pow. 100	46	51
	59,0%	65,4%
Odmowa podania	5	1
	55,6%	11,1%
Ogółem	782	655
	66,0%	55,3%

**Źródła finansowania flot w firmach transportowych z uwzględnieniem kierunku przewozu**

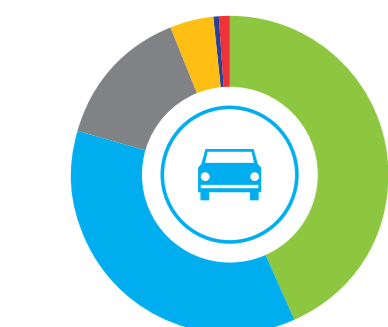
Kierunki	Kredyt	Leasing
Tylko kraj	102	199
	20,3%	39,6%
Mieszany (kraj i zagranica)	97	283
	22,3%	65,1%
Tylko zagranica	61	173
	24,8%	70,3%
Odmowa	0	0
	0,0%	0,0%
Ogółem	260	655
	21,9%	55,3%

**Źródła finansowania flot w firmach transportowych z uwzględnieniem rozmiaru zatrudnienia**

Zatrudnienie	Kredyt	Leasing
od 1 do 9	145	190
	29,7%	38,9%
od 10 do 49	84	289
	20,0%	68,8%
od 50 do 249	27	136
	12,6%	63,3%
> 250	4	40
	6,6%	65,6%
Ogółem	260	655
	21,9%	55,3%

### Finansowanie pojazdów użytkowanych obecnie - praktyki przedsiębiorstw

Dane % dla n=1200



- Własne środki / **65,2**
- Leasing / **54,6**
- Kredyt / **21,7**
- Najem, wynajem długoterminowy / **6,6**
- Pożyczki / **0,9**
- Odmowa / **1,3**

Dla porównania: zaledwie 6,5 proc. firm w całości polega na kredycie i 4 proc. na wynajmie. Ten rodzaj zakupu floty jest dopiero testowany. 95,2 proc. respondentów ma w najmie lub wynajmie nie więcej niż 30 proc. floty. Także kredyt nie jest popularny. Tylko 15 proc. firm ma całość lub większość (do 70 proc.) floty zakupionej w kredycie.

Przewoźnicy ostrożnie inwestują w tabor. Niecałe 40 proc. badanych kupuje wyłącznie nowe samochody. Jedna trzecia pytanym kupuje pojazdy używane, zaś 26,7 proc. zarówno nowe, jak i używane. Autorzy raportu podkreślają, że wśród firm kupujących tabor za gotówkę duży odsetek stanowią nabywcy używanych pojazdów.

### Barier finansowania

Chociaż przewoźnicy kupują w znacznej części używane samochody i posługują się głównie gotówką, to aż 55 proc. z nich uważa, że nie ma kłopotów w dostępie do zewnętrznego finansowania. Dodatkowo 16 proc. badanych nie potrafi odpowiedzieć na pytanie o problemy w dostępności do takich narzędzi, co

prawdopodobnie wynika z faktu niewystępowania o finansowanie zewnętrzne. Zapewne ta grupa korzysta wyłącznie ze środków wypracowanych przez firmę.

Na trudności w dostępie do finansowania wskazuje 28,5 proc., w tym blisko 12 proc. respondentów zdecydowanie ma takie trudności.

Wśród najczęściej wymienianych barier finansowania, 52,6 proc. przedsiębiorców wskazało zaostrzenie kryteriów, w tym wyższe zabezpieczenia oraz liczne dodatkowe wymogi formalne, 37,7 proc. respondentów stwierdziło, że brakuje ofert dostosowanych do specyfiki branży transportowej, natomiast co czwarty ankietowany narzekał na wysokie koszty zewnętrznego finansowania. Niepewność gospodarcza i obawa przed pogorszeniem sytuacji firmy była barierą do wykorzystania zewnętrznego finansowania dla 22,8 proc. pytanym.

Zdaniem przedsiębiorców najtrudniejsze jest pozyskanie środków unijnych (58,5 proc. pytanym) i kredytu (56,7 proc.). Na trudności w uzyskaniu finansowania leasingiem wskazał co piąty ankietowany. Z kolei co dwudziesty badany ma kłopot w skorzystaniu z usług faktoringu.

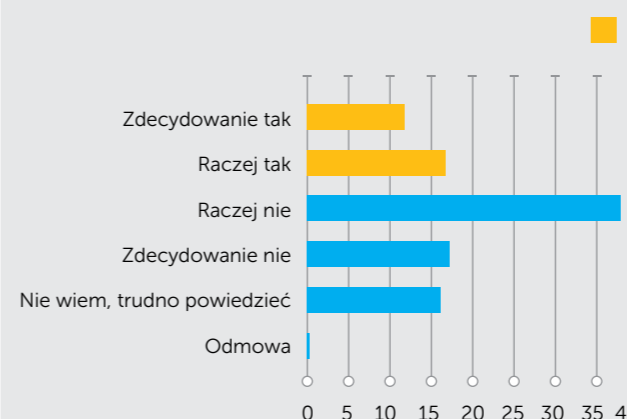
Respondenci wskazywali, że brakuje unijnych programów wspierających rynek transportu. Wśród przedsiębiorców dominuje przekonanie, że żadna inna branża nie jest tak odcięta od unijnych dotacji jak właśnie TSL<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Branża TSL – transport, spedycja, logistyka

Na długi czas oczekiwania, który zniechęca do ubiegania się o zewnętrzne finansowanie, wskazało 8,8 proc. pytanym, natomiast 7,6 proc. respondentów skarżyło się na ograniczenia prawne, utrudniające sięgnięcie po zewnętrzne finansowanie. Co czwarty z badanych wskazał na inne ograniczenia, w tym

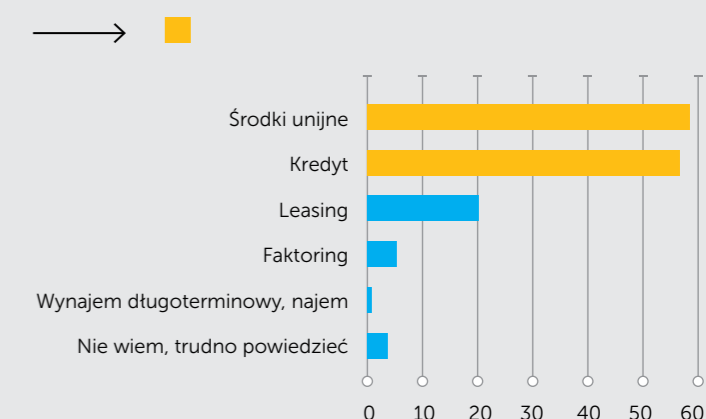
### Czy firmy transportowe mają kłopot w dostępie do zewnętrznych środków finansowania?

dane % dla n=1200



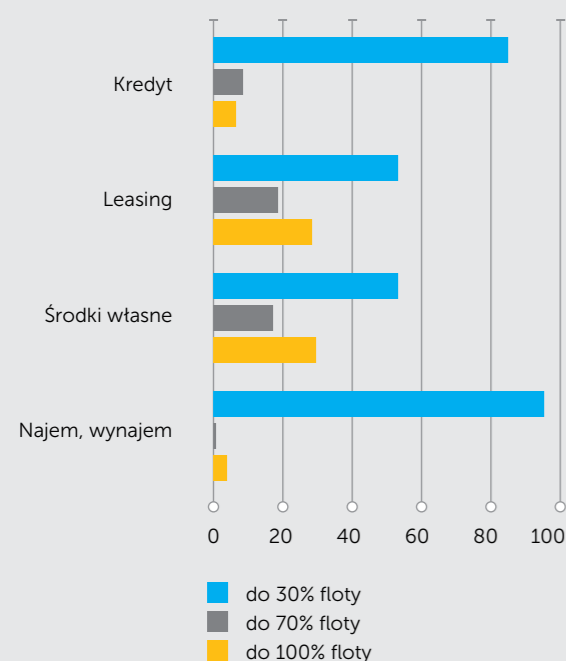
### Które środki finansowania jest najtrudniej otrzymać?

dane % dla n=342 (nie sumuje się do 100)



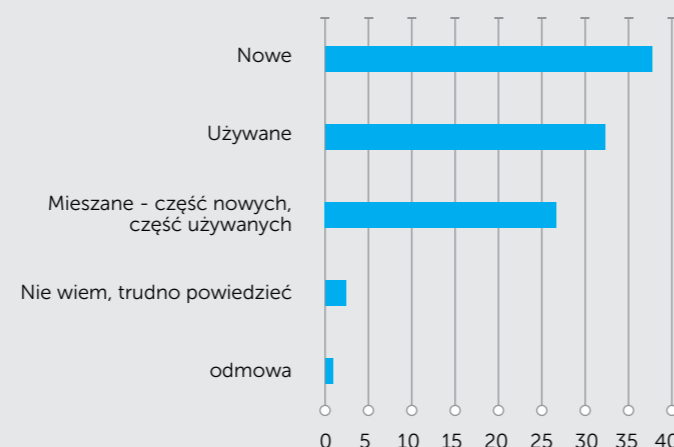
### Finansowanie pojazdów użytkowanych obecnie - penetracja metod

Dane % dla n=1200



### Pojazdy kupowane do firmy są najczęściej

Dane % dla n=1200



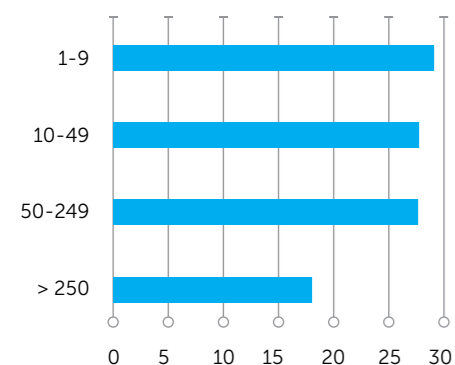
### Jakie są bariery korzystania z zewnętrznych środków finansowania w branży transportowej?

Dane % dla n=342 (nie sumuje się do 100, więcej niż jedna odpowiedź)



### Wielkość firm deklarujących kłopot w dostępie do zewnętrznego finansowania (zatrudnienie)

dane % dla n=342 (firmy, które wskazały, że są bariery w dostępie. Cross tabs - nie sumować do 100)



na: biurokrację, brak firm doradczych wspierających przedsiębiorców w pozyskaniu finansowania, niską rentowność, niską zdolność kredytową, a młode firmy na brak historii kredytowej.

Trudności w dostępie do zewnętrznego finansowania dotyczą firmy niezależnie od liczby pracowników lub wielkości floty. Odsetek firm zatrudniających od 1 do 249 osób, mających trudności w dostępie do zewnętrznego finansowania, wynosi 28-29 proc. Tylko przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 250 osób najwyraźniej mają nieco łatwiej – w tej grupie odsetek deklarujących kłopoty dochodzi do 18 proc.

W przypadku podziału przedsiębiorstw pod względem wielkości parku samochodowego, im mniejsza firma, tym większy problem w dostępie do

finansowania: blisko 28 proc. przedsiębiorców posiadających od 1 do 4 samochodów oświadczyło, że ma kłopoty w dostępie do finansowania. W przypadku firm, które posiadają od 5 do 10 pojazdów, odsetek badanych z kłopotami w dostępie sięgnął nawet 32,5 proc., zaś w przypadku firm z flotą powyżej stu samochodów ten wskaźnik wyniósł niecałe 22 proc.

Największy kłopot w dostępie do finansowania mają firmy z woj. świętokrzyskiego – blisko 42 proc. wskazań, a za nim z woj. łódzkiego i zachodniopomorskiego (po 36,3 proc.). Na drugim końcu są firmy z woj. podlaskiego (20 proc. respondentów deklarowało trudności) i z podkarpackiego (16 proc.).

Przedstawiciele firm transportowych czerpią informacje na temat zewnętrznego finansowania przede

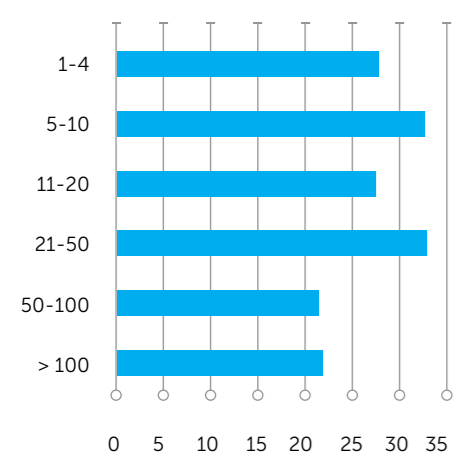
wszystkim od pracowników banków i firm leasingowych (42,4 proc.), z którymi ankietowani od lat utrzymują współpracę, podpisując kolejne kontrakty na flotę. Przewoźnicy czerpią wiedzę także z Internetu (40,7 proc.). Ważne są także kontakty z kolegami z branży, u których informację na temat finansowania zewnętrznego pozyskuje blisko co piąty pytany (18,3 proc.). Konferencje i spotkania branżowe są

źródłem wiedzy dla 5 proc. ankietowanych, gazety i magazyny - dla 3,4 proc., a telewizja - dla 2,3 proc. Blisko co dziesiąty z pytanych wskazał na inne sposoby pozyskiwania informacji, takie jak sprzedawcy taboru samochodowego lub Agencja Rozwoju Regionalnego.

Stosunkowo liczna grupa 12,7 proc. pytanych wcale nie szuka informacji o źródłach finansowania.

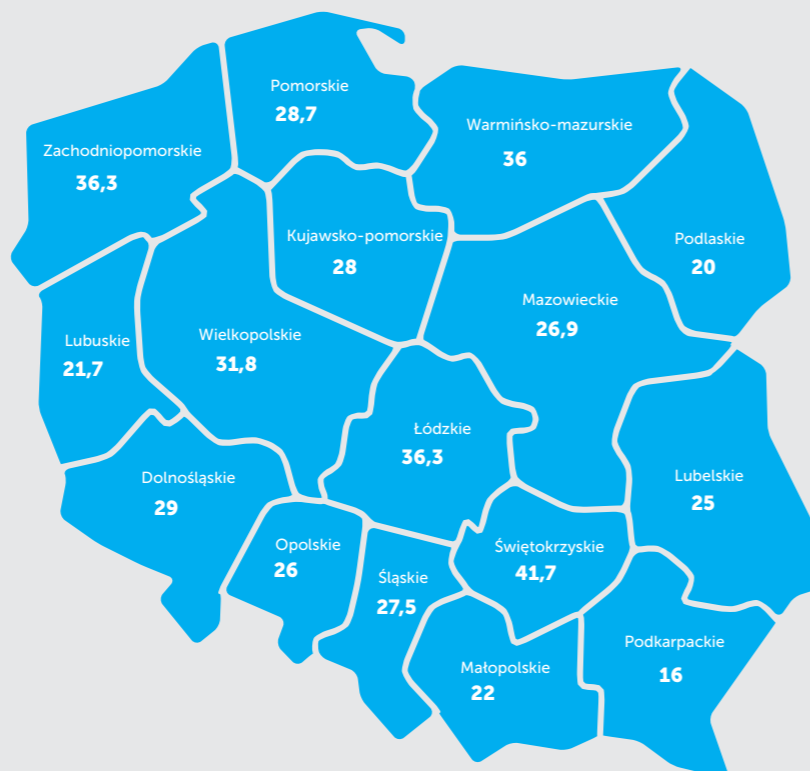
### Wielkość floty firm deklarujących kłopot w dostępie do zewnętrznego finansowania

dane % dla n=342 (firmy, które wskazały, że są bariery w dostępie. Cross tabs - nie sumować do 100)



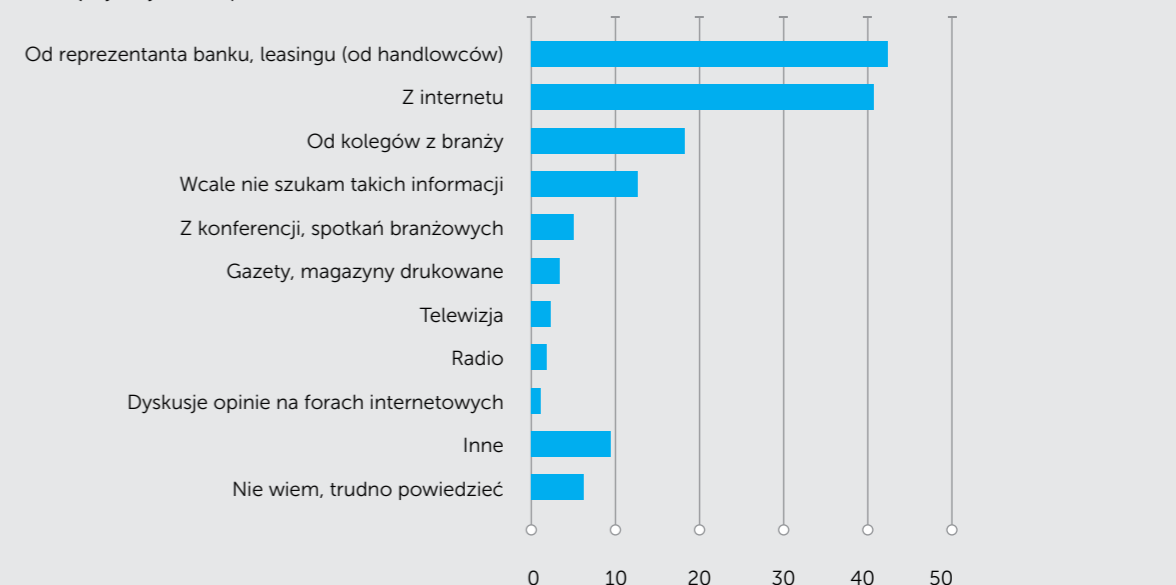
### Województwo, gdzie ulokowane są firmy deklarujące kłopot w dostępie do zewnętrznego finansowania

dane % dla n=342 (firmy, które wskazały, że są bariery w dostępie. Cross tabs nie sumować do 100) w występowaniu firm specjalizujących się w ts)



### Źródła informacji na temat zewnętrznego finansowania w branży transportowej

dane % dla n=1200 (nie sumuje się do 100, więcej niż jedna odp.)



## PODSUMOWANIE

Radostaw Woźniak  
Wiceprezes EFL

Jak wynika z danych opublikowanych przez Związek Polskiego Leasingu<sup>1</sup>, firmy w nim zrzeszone w pierwszym półroczu 2013 roku sfinansowały łącznie leasingiem lub pożyczką pojazdy ciężarowe - dostawcze do 3,5 tony oraz o masie powyżej 3,5 tony o wartości 3 388 mln PLN. Oznacza to wzrost o 6,3% liczony rok do roku. Wyniki te potwierdzają fakt wzrostu w finansowaniu aktywów branży transportowej, co jednoznacznie koreluje z pozostałymi sektorami gospodarki.

EFL w pierwszych 6 miesiącach 2013 r. w segmencie pojazdów ciężarowych i dostawczych udzielił finansowania o wartości 294 mln PLN, co stanowi 8,7 proc. sfinansowanych aktywów w całym sektorze.

Dane Instytutu Samar<sup>2</sup> potwierdzają statystyki ZPL. Według nich w pierwszym półroczu 2013 roku zarejestrowano w Polsce 96 756 pojazdów ciężarowych oraz naczep i przyczep,

<sup>1</sup> Wyniki branży leasingowej w IH2013 roku, Związek Polskiego Leasingu

<sup>2</sup> „Polski rynek motoryzacyjny w liczbach”, Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar, IH 2013

było to więcej o 10,29 proc. niż w roku 2012.

Przedsiębiorcy finansują pojazdy ciężarowe zarówno za pomocą leasingu, jak i pożyczki. Przy czym wyraźnie widać wzrost zainteresowania pożyczką. W pierwszej połowie 2013 roku łącznie firmy z branży leasingowej sfinansowały za pomocą pożyczki pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 tony oraz naczepy i przyczepy za kwotę 241 mln PLN. W porównywalnym okresie roku poprzedniego kwota ta wynosiła 123,3 mln PLN. Firmy transportowe sfinansowały ciężki tabor na łączną wartość 1429,3 mln PLN z czego EFL sfinansował ok. 30 mln PLN.

Ostabilnienie na rynku leasingu ogółem oraz w sektorze leasingu pojazdów ciężarowych miało swoje podłoże w niestabilnej sytuacji ekonomicznej kraju. Utrzymująca się recesja w strefie euro, dochodzące informacje o upadłościach firm czy też spadek liczby projektów inwestycyjnych realizowanych przez przedsiębiorców przetożyły się na mniejszy popyt na usługi transportowe i spedycyjne. W efekcie w 2012 r. istotnie obniżyła się wartość sfinansowanych pojazdów ciężarowych, a wyhamowanie inwestycji budowlanych przyczyniło się do spadku przychodów między innymi producentów wywrotek, których sprzedaż w kraju zmalała nawet o połowę. Transportowcom nie pomaga także szereg obciążeń, jakim podlegają. Pamiętajmy, że jest to grupa przedsiębiorstw podlegająca większej niż w innych działach gospodarki liczbie opłat i podatków, do których zaliczyć należy: akcyzę w paliwie, podatek od środków transportu płacony w gminach (jest to jedyny przypadek płacenia podatku od posiadania narzędzi pracy), opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej, opłaty ekologiczne, opłaty za zezwolenia międzynarodowe, opłaty za uzyskanie licencji transportowej.

Branża leasingowa bardzo dokładnie przygląda się sytuacji na rynku transportu. To właśnie widoczne załamanie na rynku leasingu transportu drogowego w drugiej połowie 2008 roku było sygnałem nadchodzącego kryzysu i ostabilnienia polskiej gospodarki.

Dziś mamy do czynienia z sytuacją odwrotną. Odbudowujący się transport, którego kondycję w drugim kwartale 2013 roku potwierdzają wyniki branży leasingowej oznacza, że zaczynamy wychodzić ze stagnacji.

Wzrost na rynku leasingu truck koresponduje z podejmowanymi przez firmy inwestycjami oraz sytuacją gospodarczą kraju. Zmiany w segmencie pojazdów ciężarowych zależą od kondycji rynku przewozowego oraz sytuacji finansowej firm transportowych. Jednak dla właścicieli tych firm leasing nadal pozostanie najprostszym i najbardziej dostępnym instrumentem zewnętrznego finansowania. Jego wykorzystanie jako formy wsparcia finansowego w nowych inwestycjach najbardziej oczekiwane jest w II połowie roku w takich branżach, jak transport ponad gabarytowy, transport kruszyw pod rozbudowę i modernizację infrastruktury kolejowej i lotniczej, w branży pojazdów wykorzystywanych w rolnictwie, jak również w leśnictwie oraz w branży komunalnej.

W bieżącym roku przedsiębiorcy będą częściej niż do tej pory rozważać możliwość wynajmu. Widzimy, że firmy logistyczne, kierując się zyskiem, coraz częściej podejmują decyzję o finansowaniu aktywów. Klienci myślą już kategoriami wykorzystania pojazdów do pracy, a nie budowania majątku firmy przez posiadanie na własność taboru. Tendencja ta jest szczególnie widoczna w Polsce zachodniej oraz w województwie mazowieckim. Branża transportowa, podejmując decyzje zakupowe, kieruje się najczęściej wysokością raty. Z drugiej strony minęło już 5 lat od wydarzeń z 2007 roku (rekordowy rok dla branży leasingowej zakończony blisko 60-procentowym wzrostem rynku leasingu środków transportu drogowego) i spora część taboru się zużyła. Aby zachować odpowiednią strukturę kosztów, wymaga wymiany na nowy sprzęt.

Kolejną szansą rozwoju są zakupy dokonywane przez rolników w ramach programów unijnych, dzięki czemu ta część gospodarki i sprzęty dedykowane do przewozu płodów rolnych zyskują na ogromnym znaczeniu.

W ostatnim okresie notujemy także boom na finansowanie pojazdów do przewozu odpadów komunalnych, oczywiście nie bez znaczenia jest przyjęta w połowie roku ustawa „śmieciowa”, która wprowadziła na gminy obowiązek segregacji i zagospodarowania odpadów.

W przypadku sektora naczep ciężarowych tendencja jest podobna do trendów zauważalnych w branży pojazdów ciężarowych. Ożywienie w transporcie międzynarodowym oraz wprowadzenie od 1 stycznia 2014 r. normy Euro 6 powinno wpłynąć pozytywnie także na ten sektor. Jednak klienci w większym stopniu będą wybierać naczepy specjalizowane, posiadające nowe rozwiązania wpływające na ograniczenie kosztów transportu, a z drugiej strony zapewniające możliwość przewiezienia większej ilości towarów oraz szybszy jego załadunek i rozładunek.



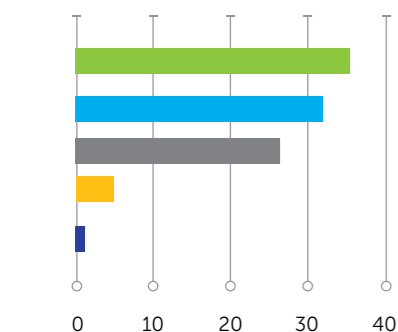
## Najem i wynajem długoterminowy



## Najem i wynajem długoterminowy

### Znajomość oferty najmu i wynajmu długoterminowego w branży transportowej

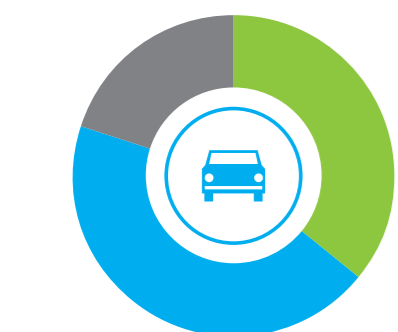
dane % dla n=1200



- Znam usługę i znam ofertę (interesowałem się)
- Słyszałem o usłudze, nie zgłębiałem oferty (nie znam szczegółów)
- Nie słyszałem o usłudze tego typu
- Korzystamy obecnie z takiego rozwiązania
- Nie wiem, trudno powiedzieć

### Czy wynajem pojazdów to atrakcyjne rozwiązanie dla firmy transportowej?

dane % dla n=1200



- Tak / **36%**
- Nie / **44,2%**
- Nie wiem, trudno powiedzieć / **19,8%**

Rozwój firm transportowych mogą wspierać funkcjonujące na rynku usługi wynajmu długoterminowego oraz najmu. Od znanego rent-a-car różni się one czasem trwania umowy. Wynajem krótkoterminowy zazwyczaj nie przekracza sześciu miesięcy. Umożliwia korzystnie z pojazdu bez konieczności jego zakupu, a więc dokonywania poważnej inwestycji. W przypadku gdy przedsiębiorca nie jest pewien zapotrzebowania, mniej ryzykuje, wynajmując samochód. Usługa ta dotyczy wszystkich klas i rodzajów pojazdów.

Najem to przekazanie pojazdu do użytkowania na okres co najmniej sześciu miesięcy, nie dłużej jednak niż na 24 miesiące. Nie jest on kwalifikowany jako leasing operacyjny, a od typowego najmu różni się dłuższym okresem trwania.

Natomiast wynajem długoterminowy łączy dwie usługi: leasingu operacyjnego i umowy serwisowej. Umowa na obie usługi zawierana jest na okres od 24 do 60 miesięcy.

Najem i wynajem długoterminowy funkcjonują na rynku od kilkunastu lat. Co prawda znajomość oferty tych narzędzi jest niewielka, to jednak z uwagi na zalety obu tych rozwiązań, może się to szybko zmienić. Ponad jedna trzecia respondentów (35,5 proc.) zna ofertę wynajmu lub najmu długoterminowego lub o niej słyszała. Prawdopodobnie są to przedsiębiorstwa będące własnością zachodniego kapitału lub firmy polskie, które mogły ocenić zalety najmu lub wynajmu długoterminowego za granicą. Kolejnych 32 proc. ankietowanych twierdzi, że słyszała o usłudze, ale nie miała okazji zapoznać się z jej szczegółami. Więcej niż co czwarty badany (26,4 proc.) w ogóle nie słyszał o takiej ofercie. Według 36 proc. respondentów wynajem pojazdów to atrakcyjne rozwiązanie dla firmy transportowej. Przeciwnego zdania jest 44,2 proc. pytanych, natomiast co piąty nie wyrobił sobie opinii na ten temat.

Zaledwie 4,9 proc. badanych firm korzysta z takiego rozwiązania. Spośród nich 38 przedsiębiorców korzysta z najmu, natomiast 21 z wynajmu długoterminowego. Wśród najmujących blisko połowa (47,4 proc.) posiada do 30 proc. floty pochodzącej z najmu, u 18,4 proc.

badanych do 70 proc. floty zostało nabytej za pomocą tego narzędzia, 34,2 proc. respondentów odpowiedziało, że ma do 100 proc. pojazdów pochodzących z najmu.

Wśród przedsiębiorstw korzystających z wynajmu długoterminowego, połowa ma do 30 proc. floty nabytej w tej formie, 27,8 proc. ma do 70 proc. floty, natomiast 22,2 proc. posiada do 100 proc. floty w wynajmie długoterminowym.

### Zalety i wady

Najem to atrakcyjne rozwiązanie dla firm potrzebujących np. specjalizowanego samochodu na okres co najmniej połowy roku. Takie auta są drogie i z uwagi na wieloletnią amortyzację nie jest korzystne kupowanie ich na okres roku lub dwóch lat. Atrakcyjność najmu (wskazanie na doraźne wykorzystanie według potrzeb, czyli np. liczby zleceń) docenia 7,2 proc. ankietowanych. Natomiast na oszczędność tego narzędzia (nie trzeba angażować dużych pieniędzy na początku działalności) wskazało 7,4 proc. badanych.

Wynajem długoterminowy to stałe koszty przez cały okres eksploatacji samochodu, a co za tym idzie - wyraźne korzyści dla przedsiębiorców. Na aspekt niezmiennych kosztów wskazało 1,4 proc. badanych. Z kolei 6,9 proc. respondentów uważa najem i wynajem długoterminowy za opłacalny kosztowo dla firmy transportowej. 4,4 proc. badanych wskazuje na komfort użytkowania (nie trzeba martwić się o obsługę). Dla 3,2 proc. ankietowanych zaletą jest łatwe zbycie pojazdu po okresie użytkowania - odsprzedaż zajmuje się właściciel, czyli firma leasingowa. 1,6 proc. respondentów zauważa, że to rozwiązanie zapewnia korzystanie wyłącznie z nowej floty.

Oceniając obie usługi, 6,2 proc. ankietowanych przyznało, że rozwiązania te są ciekawe, ale pod warunkiem znalezienia dobrej ceny. Przewoźnicy doceniają zalety tego rozwiązania także w przypadku awarii. Jako barierę utrudniającą rozpowszechnienie się najmu i wynajmu długoterminowego, reprezentanci firm przewozowych wymieniają na pierwszym miejscu zbyt

wysoki koszt zakupu floty (32,8 proc. wskazań). Respondenci najczęściej porównywali ratę leasingu (900 euro) do wynajmu (1600 euro), wskazując, że w warunkach braku pewności co do liczby zleceń najem lub wynajem długoterminowy jest zbyt ryzykowny.

Ponad 18 proc. respondentów wskazało, że nie ma potrzeby korzystania z najmu bądź wynajmu, ponieważ ich firma jest zbyt mała. Padały również wskazania, że przedsiębiorstwo wcale nie korzysta z leasingu, a w przypadku wzrostu liczby zleceń korzysta

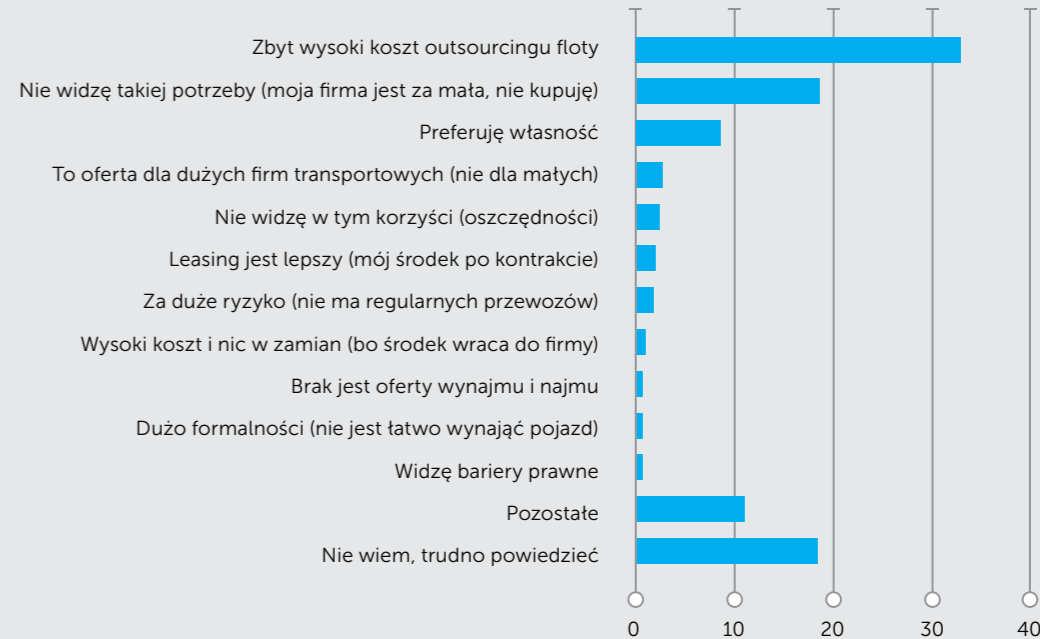
### Argumenty za najmem i wynajmem długoterminowym, postrzegane korzyści

Dane % dla n=432



### Argumenty przeciw, postrzegane bariery korzystania z najmu lub wynajmu

Dane % dla n=530



z podwykonawców, dodatkowo zaś nie kupuje nowych pojazdów albo nie ma tyłu kursów, by dać sobie radę z wielomiesięcznym spłacaniem rat. Z kolei 8,5 proc. firm preferuje kupno pojazdu na własność. Respondenci wskazują również wady i bariery, takie jak obawa o stan techniczny pojazdów („będą zajęzione”, „wynajem długoterminowy nie sprzyja dobremu stanowi technicznemu samochodów”).

### Popularność najmu i wynajmu długoterminowego według województw

Najem i wynajem flot jest bardzo popularny w województwie pomorskim (11,4 proc. badanych flot), śląskim oraz dolnośląskim (po 10,1 proc.). Są także województwa, w których żaden przedsiębiorca nie zdecydował się na te formy korzystania z pojazdów. Taka sytuacja występuje w woj. podkarpackim.

W województwie łódzkim odsetek takich firm jest niewiele wyższy, ledwo przekracza 1 proc. Dlatego też dla całego kraju średnia korzystania z najmu i wynajmu flot wynosi 6,7 proc.

Popularność najmu i wynajmu długoterminowego rośnie także wraz z wielkością firmy i posiadanej floty. W przypadku przedsiębiorstw zatrudniających do dziewięciu osób, odsetek użytkowanych w ten sposób samochodów przekracza 4 proc. Dla firm mających od 10 do 49 pracowników odsetek ten przekracza 6 proc., natomiast dla firm zatrudniających od 50 do 249 osób odsetek najmowanych i wynajmowanych długoterminowo pojazdów we flocie przekracza 9 proc. W firmach dużych, o zatrudnieniu ponad 250 pracowników, odsetek ten jest dwa razy wyższy (18%).

Co ciekawe, najmniejsze firmy przewozowe, posiadające flotę do czterech pojazdów, chętniej sięgają po najem lub wynajem długoterminowy niż

przedsiębiorstwa mające nawet 10-krotnie większe floty. Najmniejsze firmy mają blisko 7 proc. floty w najmie lub wynajmie długoterminowym, podczas gdy przewoźnicy dysponujący flotami do 50 pojazdów mają takich aut w najmie lub wynajmie do 5 proc. Dopiero przedsiębiorcy dysponujący liczbą od 50 do 100 pojazdów mają w blisko 10 proc. floty w najmie lub wynajmie długoterminowym, zaś największe

floty (powyżej stu samochodów) nawet ponad 25 proc.

Z najmu i wynajmu długoterminowego korzystały głównie firmy wykonujące usługi krajowe (7,6 proc. floty), podczas gdy przewoźnicy świadczący usługi zagraniczne użytkowali w ten sposób niecałe 5 proc. taboru. W przedsiębiorstwach o mieszanych usługach (kraj i zagranica) nabyto w ten sposób 6,4 proc. taboru.

### Źródła finansowania flot w firmach transportowych z uwzględnieniem wielkości floty

Rozmiar floty	Kredyt	Leasing	Własne środki	Wynajem, najem	Pożyczki	Ogółem (odpowiadano)
Od 1 do 4	246	108	80	24	2	352
	69,9%	30,7%	22,7%	6,8%	0,6%	
od 5 do 10	179	177	93	8	0	280
	63,9%	63,2%	33,2%	2,9%	0,0%	
od 10 do 20	117	128	46	8	1	179
	65,4%	71,5%	25,7%	4,5%	0,6%	
od 21 do 50	123	131	24	9	6	193
	63,7%	67,9%	12,4%	4,7%	3,1%	
od 51 do 100	66	59	7	9	0	94
	70,2%	62,8%	7,4%	9,6%	0,0%	
pow. 100	46	51	10	20	0	78
	59,0%	65,4%	12,8%	25,6%	0,0%	
Odmowa podania	5	1	0	1	2	9
	55,6%	11,1%	0,0%	11,1%	22,2%	
Ogółem	782	655	260	79	11	1185
	66,0%	55,3%	21,9%	6,7%	0,9%	

Zatrudnienie	Kredyt	Leasing	Własne środki	Wynajem, najem	Pożyczki	Ogółem (odpowiadano)
od 1 do 9	145	190	341	21	2	489
	29,7%	38,9%	69,7%	4,3%	0,4%	
od 10 do 49	84	289	266	27	3	420
	20,0%	68,8%	63,3%	6,4%	0,7%	
od 50 do 249	27	136	138	20	6	215
	12,6%	63,3%	64,2%	9,3%	2,8%	
> 250	4	40	37	11	0	61
	6,6%	65,6%	60,7%	18,0%	0,0%	
Ogółem	260	655	782	79	11	1185
	21,9%	55,3%	66,0%	6,7%	0,9%	

### Źródła finansowania flot w firmach transportowych z uwzględnieniem rozmiaru zatrudnienia

Kierunki	Kredyt	Leasing	Własne środki	Wynajem, najem	Pożyczki	Ogółem (odpowiadano)
Tylko kraj	102	199	351	38	7	503
	20,3%	39,6%	69,8%	7,6%	1,4%	
Mieszany (kraj i zagranica)	97	283	270	28	2	435
	22,3%	65,1%	62,1%	6,4%	0,5%	
Tylko zagranica	61	173	160	12	2	246
	24,8%	70,3%	65,0%	4,9%	0,8%	
Odmowa	0	0	1	1	0	1
	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%	0,0%	
Ogółem	260	655	782	79	11	1185
	21,9%	55,3%	66,0%	6,7%	0,9%	

### Źródła finansowania flot w firmach transportowych z uwzględnieniem kierunku przewozu



**Źródła finansowania flot w firmach transportowych w poszczególnych województwach**

Województwo	Kredyt	Leasing	Własne środki	Wynajem, najem	Pożyczki	Ogółem (odpowiadano)
Mazowieckie	30	65	86	10	1	127
	23,6%	51,2%	67,7%	7,9%	0,8%	
Wielkopolskie	17	75	56	5	0	108
	15,7%	69,4%	51,9%	4,6%	0,0%	
Małopolskie	17	55	57	6	0	99
	17,2%	55,6%	57,6%	6,1%	0,0%	
Dolnośląskie	23	47	66	10	3	99
	23,2%	47,5%	66,7%	10,1%	3,0%	
Zachodniopomorskie	17	37	48	7	4	79
	21,5%	46,8%	60,8%	8,9%	5,1%	
Śląskie	16	58	56	8	0	79
	20,3%	73,4%	70,9%	10,1%	0,0%	
Pomorskie	15	43	50	9	0	79
	19,0%	54,4%	63,3%	11,4%	0,0%	
Łódzkie	36	41	59	1	0	80
	45,0%	51,2%	73,8%	1,3%	0,0%	
Świętokrzyskie	12	31	50	4	1	60
	20,0%	51,7%	83,3%	6,7%	1,7%	
Podlaskie	15	35	43	2	0	59
	25,4%	59,3%	72,9%	3,4%	0,0%	
Lubuskie	11	35	37	3	0	60
	18,3%	58,3%	61,7%	5,0%	0,0%	
Lubelskie	9	30	38	4	0	60
	15,0%	50,0%	63,3%	6,7%	0,0%	
Warmińsko-mazurskie	9	20	39	4	1	50
	18,0%	40,0%	78,0%	8,0%	2,0%	
Podkarpackie	16	29	33	0	0	50
	32,0%	58,0%	66,0%	0,0%	0,0%	
Opolskie	11	26	31	3	1	49
	22,4%	53,1%	63,3%	6,1%	2,0%	
Kujawsko-pomorskie	6	28	33	3	0	47
	12,8%	59,6%	70,2%	6,4%	0,0%	
Ogółem	260	655	782	79	11	1185
	21,9%	55,3%	66,0%	6,7%	0,9%	

**PODSUMOWANIE**

*Leasing jest nie do zastąpienia*

Zebrań w raporcie informacji wyraźnie wynika, że leasing jest dla przewoźników samochodowych podstawowym źródłem kapitału.

Tysiące małych firm tworzą sektor transportu drogowego w Polsce. 60 proc. z nich ma nie więcej niż 10 samochodów. Ponad 40 proc. przedsiębiorstw zatrudnia do dziesięciu osób i taki podmiot klasyfikowany jest jako mikrofirma. Zaledwie 5 proc. firm należy do grupy dużych przedsiębiorstw, zatrudniających ponad 250 osób. Dokonania 90 tys. przewoźników są imponujące: w transporcie towarów wykonują niemal 70 proc. pracy przewozowej, dystansując koleje i pozostałe gałęzie transportu. W przewozach międzynarodowych zajmują od wielu lat pierwsze miejsce, wyprzedzając przewoźników z Niemiec i Hiszpanii. Każdego kwartału wypracowują także ponad 600 mln euro nadwyżki w bilansie usług międzynarodowego transportu drogowego. Branża jako całość tworzy 10 proc. polskiego PKB.

Chociaż przewoźnicy drogowi mają duże znaczenie dla polskiej gospodarki, z informacji zebranych w raporcie wynika, że firmy transportowe należą w większości nie tylko do małych, ale i słabych podmiotów. Za dobrymi wynikami rzeczowymi nie idą zyski. Informacje zawarte w raporcie jasno pokazują, jak słaba jest finansowa pozycja przewoźników.

Firmy wskazują, że niewielkie zyski utrudniają im podejmowanie inwestycji. Małe marże wynikają z dużej konkurencji, odczuwalnej przede wszystkim na rynku krajowym. Dlatego przewozy międzynarodowe są zyskowniejsze i przewoźnicy chętniej się ich podejmują. Na wynik finansowy działalności duży wpływ mają także nieustannie rosnące koszty, przede wszystkim wysokie ceny paliw oraz rachunki za dostęp do dróg, wynikające z coraz dłuższej sieci płatnych dróg.

Poza wzrastającymi kosztami i konkurencją jako barierę i poważne utrudnienie działalności przedsiębiorcy wskazywali także rozbudowane prawo i częste jego zmiany. Raport pokazuje, że przeciętna firma transportu drogowego w Polsce jest zagrożona utratą stabilizacji finansowej. Pod tym względem ponad trzy czwarte badanych podmiotów negatywnie oceniło pierwsze sześć miesięcy br. Przedstawiciele branży pesymistycznie patrzą na drugie półrocze. Na 1200 ankietowanych firm zaledwie 11 potwierdziło, że do końca roku spodziewa się zdecydowanie sprzyjającego klimatu ekonomicznego. Jedy-nym optymistycznym momentem jest jesienny szczyt przewozowy, w którym marże są najlepsze i nie brakuje zleceń dla przewoźników.

W tych warunkach jedna trzecia firm rozważa zakup taboru. Wśród nich 60 proc. planuje skorzystać z finansowania leasingiem. Na kolejnych miejscach są: gotówka (ponad 40 proc.), kredyt (12 proc.) i wynajem długoterminowy (niecałe 4 proc.). 30 proc. przewoźników zamierza raczej kupować nowe samochody z uwagi na znacznie wyższe stawki myta dla taboru mniej ekologicznego, natomiast 29 proc. wskazuje na najem jako preferowany sposób nabycia samochodów.

W opisywanej sytuacji powtórnie ukazuje się ważna rola leasingu jako mechanizmu pozwalającego przedsiębiorcom wejść w posiadanie narzędzia pracy. Jest ona tym większa, że w przeciwieństwie do pozostałych małych i średnich przedsiębiorstw branża przewoźników samochodowych nie otrzymuje pomocy z funduszy unijnych, na co zwracają uwagę przedstawiciele firm.

Istotna rola firm leasingowych widoczna jest choćby w liczbie leasingowanych każdego roku ciągników siodłowych - tylko w ub. roku zbliżyła się ona do liczby 15 tys. Wartość wyleasingowanych samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych i naczep wyniosła w 2012 roku 8,8 mld zł i była o 1,3 mld zł wyższa od wartości wyleasingowanych samochodów osobowych.

Również przewoźnicy osób korzystają z wygodnego narzędzia, jakim jest leasing, i z jego pomocą stają się użytkownikami ok. 800 autobusów rocznie.

Informacje zawarte w raporcie wskazują, że popularność leasingu nie jest jednakowa w całym kraju. Cieszy się on trzykrotnie większą popularnością w woj. śląskim i wielkopolskim niż w woj. świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim. Popularność leasingu zależy także od wielkości firmy. W małych przedsiębiorstwach, zatrudniających do dziesięciu pracowników, leasingowanych jest niecałe 40 proc. floty, podczas gdy w liczniejszych przedsiębiorstwach leasingowana flota stanowi ok. 60-70 proc. całego taboru. Podobna jest zależność powszechności leasingu i liczebności floty - przedsiębiorstwa posiadające do czterech samochodów leasingują co trzeci pojazd, zaś największe podmioty mają w leasingu dwa razy większy odsetek.

Leasing jest stosunkowo łatwo dostępny. Niewielu przedsiębiorców skarżyło się na trudność w dostępie do tego rodzaju finansowania. Przewoźnicy twierdzą jednak, że brakuje ofert dopasowanych do potrzeb branży transportowej.

Podsumowując, można pokusić się o stwierdzenie, że pomimo licznych barier administracyjnych, prawnych oraz wyniszczającej konkurencji przedsiębiorstwa transportu drogowego wciąż mają możliwość rozwoju oraz budowy, umacniając w ten sposób polską gospodarkę i tworząc nowe miejsca pracy. Dzieje się tak m.in. dzięki ofercie firm leasingowych.

#### *Kogo pytaliśmy*

Przekazany Państwu raport powstał w dużej mierze na podstawie wyników badania „Raport z badania branży transportowej. Finansowe aspekty prowadzenia przedsiębiorstwa transportowego w Polsce”, przeprowadzonego przez Instytut Keralla Research na zlecenie EFL. Badanie zostało wykonane metodą ilościową. Przeprowadzono je na przełomie czerwca i lipca 2013 r., wykorzystując technikę telefonicznych wywiadów z 1200 firmami transportowymi. W 43 proc. przypadków respondentem był właściciel lub współwłaściciel firmy, w 26 proc. kierownik lub specjalista ds. transportu, natomiast w pozostałych sytuacjach dyrektorzy lub opiekunowie floty. Badanie wyraźnie pokazuje rozdrobnienie branży: w 30,1 proc. przypadków firma dysponowała nie więcej niż czterema ciężarówkami, w 23,3 proc. miała od 5 do 10 pojazdów, 14,9 proc. miało od 11 do 20 samochodów, 16,3 proc. - od 21 do 50 ciężarówek, 7,8 proc. dysponowało flotą od 51 do 100 aut, zaś 6,5 proc. respondentów posiadało powyżej stu pojazdów. 1,1 proc. rozmówców odmówiło podania wielkości floty. W branży dominują firmy mikro i małe (77 proc. podmiotów, w tym mikro stanowią 41,5 proc.). Firmy duże, zatrudniające ponad 250 osób, stanowiły 5,1 proc. próby.

Wśród badanych 43,9 proc. funkcjonowało w okresie do 11 do 20 lat, 26,2 proc. - powyżej 21 lat, 19,8 proc. - od 6 do 10 lat i 9,8 proc. - od roku do 5 lat. W badaniu najmocniej reprezentowany był segment przewozu towarów: należało do niego 93,7 proc. respondentów. Usługi spedycyjne wykonywało 18,9 proc. firm, przewozem osób zajmowało się 7,9 proc. przedsiębiorstw, natomiast magazynowaniem - 5,8 proc. firm.

42,2 proc. badanych firm świadczyło wyłącznie usługi krajowe, 36,9 proc. zarówno krajowe, jak i zagraniczne, natomiast 20,7 proc. firm tylko zagraniczne.

Najliczniej w badaniu reprezentowane były firmy transportowe z woj. mazowieckiego (10,8 proc.), wielkopolskiego (9,2 proc.) i dolnośląskiego (8,3 proc.). Firmy z województw opolskiego, podkarpackiego i warmińsko-mazurskiego stanowiły po 4,2 proc. badanych.

Badanie przeprowadzono wśród zróżnicowanej próby przewoźników. 51 proc. respondentów posiadało ciągnik siodłowy, 42 proc. - naczepy, 30 proc. - samochody dostawcze, 27 proc. - samochody ciężarowe. Z kolei taborem specjalistycznym dysponowało 9 proc. firm, innymi pojazdami (w tym osobowymi) - również 9 proc. przedsiębiorstw. Firm mających autobusy i busy było także 9 proc., zaś tych zarządzających ciągnikami rolniczymi - 1 proc.

W badaniu dominowały firmy polskie (89,8 proc.). Przedsiębiorstwa zagraniczne stanowiły 5,3 proc. respondentów, natomiast z kapitałem mieszanym - 4,7 proc.



