

Zaległości branży transportowej w bazie Krajowego Rejestru Długów są najwyższe w historii i wynoszą prawie 1,2 mld złotych. Większość z nich stanowią nieuregulowane rachunki najmniejszych firm przewozowych. Na zapłatę od nich czekają głównie bank oraz firmy [leasingowe](#) i faktoringowe. Równocześnie prawie 15 proc. zadłużenia transportowcy mogliby spłacić odzyskując własne należności od swoich kontrahentów.

Jak wynika z danych Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA, od początku pandemii, czyli od marca 2020 r. dług przewoźników i firm magazynowych wzrósł z 978,8 mln zł do 1,18 mld zł na koniec maja, czyli o ponad 20 proc. Poziom zadłużenie rósł jednak sukcesywnie na także w poprzednich latach, również przed rozpoczęciem pandemii, dlatego nie powinniśmy w niej upatrywać głównego powodu aktualnej sytuacji. Wyjątkiem od tej reguły był grudzień 2020 r., w którym kwota wszystkich zaległości nieznacznie spadła do poziomu 1,11 mld zł. Od początku 2021 r. sukcesywnie jednak rośnie.

– Na brak spektakularnych wzrostów poziomu zadłużenia w branży TSL w czasie pandemii miała wpływ przede wszystkim dobra kondycja sektora e-commerce, z którym przewoźnicy mocno kooperują i który przez ostatni rok zgłaszał zwiększone zapotrzebowanie na dostawy. Nie bez znaczenia była także niezła kondycja polskiego przemysłu i firm budowlanych, które starały się funkcjonować niemal bez przestojów. Rosnące od lat zadłużenie branży można z kolei tłumaczyć tym, że polscy przewoźnicy muszą się mierzyć z dużą konkurencją na zachodzie oraz zmieniającymi się regulacjami dotyczącymi transportu towarów w poszczególnych krajach, które wymuszają ciągle inwestycje w nowoczesny sprzęt. To duży wydatek, które często wymaga zewnętrznego finansowania w postaci kredytu. W przypadku braku oszczędności i utraty 1-2 kluczowych klientów, firmy przewozowe zaczynają mieć kłopoty z regulowaniem tych zobowiązań, co przekłada się na rosnące zadłużenie. Zwłaszcza, że bardzo duża grupa przewoźników to niewielkie przedsiębiorstwa – tłumaczy Adam Łacki, prezes Zarządu Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA.

Mniej dłużników, więcej do oddania

Pomimo wzrostu kwoty zadłużenia, liczba dłużników jest obecnie nieznacznie niższa niż w maju 2020 r. W zeszłym roku ta statystyka dynamicznie się zmieniała. W pierwszej połowie 2020 r. obserwowaliśmy 7-procentowy wzrost liczby dłużników. Najwięcej przedsiębiorców z branży TSL zalegających z płatnościami odnotowano w bazie KRD na koniec czerwca 2020 r. – 23 460 firm. Potem znów ta wartość lekko spadła, by następnie pod koniec roku zacząć rosnąć. Aktualnie problem nieuregulowanych zobowiązań dotyczy 23 316 firm.

Wyższa kwota zaległości i spadająca liczba dłużników spowodowały, że bardzo widocznie w ciągu ubiegłego roku wzrosło średnie zadłużenie przypadające na jednego przedsiębiorcę. To aż prawie o 6 tys. zł więcej (z 44,7 tys. zł do 50,5 tys. zł obecnie).

Problemy JDG-ów

Patrząc przez pryzmat województw, liderami zadłużenia (i liczby dłużników) są firmy z Mazowsza, które mają do oddania ponad 231 mln zł. Następnie Śląsk (137 mln zł) i Wielkopolska (131 mln zł). Na drugim biegunie znajdują się województwa: opolskie (20,3 mln zł), podlaskie (21,7 mln zł) oraz warmińsko-mazurskie (27,8 mln zł). Jeśli wziąć jednak pod uwagę liczbę dłużników, ostatnie miejsce na tym podium zajęłoby województwo świętokrzyskie. Wśród firm notowanych w bazie KRD przeważają jednoosobowe działalności gospodarcze, które stanowią ponad 77 proc. wszystkich dłużników. Każda z nich ma średnio do oddania blisko 50 tys. zł. Suma ich zaległości to również 76 proc. wartości łącznego zadłużenia branży TSL. Dla porównania spółki z o.o. stanowią prawie ¼ dłużników transportowych.

Banki czekają na spłatę należności

Na liście wierzycieli firm transportowych pierwsze miejsce zajmują banki (295,3 mln zł). Kolejni w kolejce po swoje pieniądze są firmy zarządzające wierzytelnościami (233,8 mln zł) i leasingowe (189 mln zł, branża paliwowa (91,7 mln zł), ubezpieczyciele (80 mln zł) oraz firmy faktoringowe (51,7 mln zł).

Branża TSL również jest wierzycielem, który ma do odzyskania od swoich dłużników prawie 171 mln zł, co stanowi ok. 14,5 proc. sumy jej zaległości. Prawie 55 mln zł to wzajemne długi branży (czyli zobowiązania firm transportowych i magazynowych). 38,6 mln zł są jej winni z kolei przedsiębiorcy z sektora handlowego, a 22,5 mln zł – firmy przemysłowe.

3 miesiące oczekiwania na płatność

Duże znacznie dla sytuacji finansowej branży i powstających zaległości miał fakt, że w łańcuchu powiązań biznesowych usługi transportowe są opłacane na końcu i niestety w sytuacji pandemicznej, w której przedsiębiorcy oglądali dwa razy każdy grosz, często nie starczało już na nie pieniędzy.

□□ – Jednymi z głównych wstrzymujących zapłatę są agencje spedycyjne, które pośredniczą w umowach przewozu. W związku z niepewną sytuacją, w czasie pandemii firmy musiały na nowo ułożyć sobie hierarchię płatności – w pierwszej kolejności płaciły za kupiony towar, składki ZUS za pracowników oraz raty kredytu, wychodząc z założenia, że transport może poczekać. Niestety przedsiębiorcy zapominają o tym, że w branży transportowej standardowy termin płatności to aż 60 dni. W sytuacji, w które dochodzi do tego jeszcze miesięczny poślizg w uregulowaniu faktury, robią się z tego aż 3 miesiące oczekiwania na zapłatę od momentu wykonania usługi – mówi Jakub Kostecki, prezes Zarządu firmy windykacyjnej Kaczmarek Inkasso.

W branży transportowej normą jest to, że termin płatności jest liczony jest nie od daty wystawienia faktury, tylko terminu dostarczenia dokumentów. Oznacza to, że w praktyce okres płatności zostaje wydłużony o czas powrotu kierowcy do firmy oraz czas dostarczenia dokumentów przez pocztę. Przez to, w przypadku długich tras, zdarza się, że termin wydłuża się dodatkowo nawet o 2-3 tygodnie.

– Tymczasem niezapłacone faktury i rachunki to nic innego jak zamrożone pieniądze – dla firm, i dla całej gospodarki. Nie można o nich zapomnieć, ani czekać, aż kontrahent sam zapłaci, gdyż po roku covidowej rzeczywistości zwiększyła się liczba firm zagrożonych upadłością i borykających się z zadłużeniem. Skierowanie faktur do windykacji pozwala zachować płynność finansową, dzięki której przedsiębiorstwa mogą nie tylko przetrwać, ale myśleć o rozwoju – dodaje Jakub Kostecki.

KRD