

Finansų ekspertai perspėja, kad susidūrusios su mažėjančiais prekių srautais ir delsimu atsiskaityti už paslaugas būtent transporto įmonės gali pirmosios pajusti artėjančius ekonominius sunkumus. Nebankinė finansuotoja „SME Finance“ transporto bendrovėms pataria atidžiai rinktis kryptis, toliau mažinti Rusijos ir NVS šalių įtaką veiklai bei labiau orientuotis į Europos Sąjungos (ES) jaunesnių narių rinkas.

Didžiausia Baltijos šalyse nebankinė finansuotoja „SME Finance“ perspėja transporto įmones atidžiai įvertinti savo maršrutų kryptis ir laiku persiorientuoti į kuo skirtingesnes ES šalis, pirmenybę teikiant Vidurio Europos regionui.

„Nors ES ekonomika šiemet paaugo 2 proc., vis dėlto transporto bendrovėms patariama atidžiau sekti partnerių atsiskaitymo sąlygas ir terminus, taip pat mažinti Rusijos ir kitų NVS šalių įtaką verslui“, – pataria „SME Finance“ vadovas Mindaugas Mikalajūnas.

Pasak jo, Rusijai iki šiol atitenka 13,4 proc. visų Lietuvos transporto paslaugų eksporto apimčių – tai lemia gerokai didesnės Lietuvos vežėjų pelno maržos Rytų kaimynėje. Priešingai, ES rinkoje vyrauja itin arši konkurencija, kuri skatina verslą taikyti minimalius antkainius. Tačiau M. Mikalajūnas atkreipia dėmesį, kad didesnės pelno maržos Rusijos rinkoje atitinkamai gerokai didina verslo rizikas.

„Būtent transporto įmonės, kurias ekonomistai vadina bet kurios šalies ūkio „kraujotaka“, įprastai pirmosios pajunta ekonominės aplinkos pokyčius“, – sako finansavimo įmonės vadovas.

Lietuva pirmauja ES pagal transporto sektoriaus indėlį į BVP

„Transporto sektorius yra vienas iš svarbiausių Lietuvos ekonomikai, o mūsų klientų portfelyje jo dalis siekia net šeštadalį, – aiškina „SME Finance“ vadovas. – Žvelgdami į ateinančių metų ekonominius iššūkius ir matydami lėčiau augančią ES ekonomiką, patariame transporto įmonėms būti budrioms, tinkamai įvertinti plėtros strategiją ir veiklos geografiją.“

Kaip pastebi „SME Finance“ ekonomikos patarėjas Aleksandras Izgorodinas, ES kontekste Lietuva išsiskiria 3,4 karto už ES vidurkį geriau išvystytu kelių transporto sektoriumi, sukuriančiu net 7,5 proc. viso Lietuvos BVP, kai ES vidurkis sudaro tik 2,2 proc. BVP.

„Šiuo metu transporto sektorius Lietuvoje išgyvena „aukso“ amžių ir toliau drąsiai plečiasi. Vien per pirmąjį 2018 m. pusmetį krovinių vežimo kelių transportu apimtys išaugo 14 proc.

palyginti su analogišku laikotarpiu pernai. Transportininkų apklausos rodo, kad optimizmas šiame sektoriuje stabiliai auga nuo pat 2010 metų“, – dalinasi pastebėjimais A. Izgorodinas.

Lietuvos statistikos departamento duomenimis, Lietuvoje kas dešimos SVV įmonės veikla susijusi su transporto paslaugomis. 2017 m. mūsų šalyje veikė net 2 tūkst. transporto paslaugas teikiančių įmonių, iš kurių net 99 proc. priklauso SVV segmentui.

Veiklą apsunkina ilgi atsiskaitymo terminai

Pasak M. Mikalajūno, pagrindinės problemos, su kuriomis dažniausiai susiduria transporto įmonės, yra ilgi, iki 60-90 dienų trunkantys atsiskaitymo terminai, taip pat – kapitalo trūkumas naujoms investicijoms. „SME Finance“ vadovo teigimu, taip atsitinka todėl, kad prekių gamintojai pirmiausia investuoja į žaliavas, o su transporto įmonėmis derasi dėl kuo ilgesnių atsiskaitymo terminų.

Anot M. Mikalajūno, tai, kad daugelis transporto įmonių priklauso SVV segmentui, dažnai apsunkina joms galimybę gauti finansavimą iš bankų.

„Transporto sektorių bankai vertina kaip vieną iš rizikingiausių, todėl į tokių įmonių finansavimą žiūri labai konservatyviai. Šiuo atveju padeda būtent nebankinis finansavimas, suteikiantis reikiamas lėšas per dieną ar dvi, ir leidžiantis greičiau papildyti apyvartines lėšas, atgauti pinigų už klientams suteiktas paslaugas“, – aiškina M. Mikalajūnas.

Po didinamoju stiklu rekomenduoja stebėti Rusiją, Didžiąją Britaniją ir Italiją

Įvertindami transporto sektoriaus svarbą Lietuvos ekonomikai ir itin stiprią priklausomybę nuo užsienio rinkų, „SME Finance“ ekspertai pataria atidžiau stebėti NVS partnerių ekonominę būklę, ES šalyse senbuvėse besiklostančią politinę situaciją, taip pat trumpinti atsiskaitymo laikotarpį ir apsidrausti nuo partnerių nemokumo.

„Rusija yra antra pagal dydį Lietuvos transporto paslaugų eksporto rinka, kuriai tenka 13,4 proc. nuo visų transporto paslaugų eksporto apimčių, kai visam NVS regionui tenka net 37 proc. Galima teigti, kad Lietuvos transporto paslaugų eksporto struktūra yra gana rizikinga, atsižvelgiant į tai, kad NVS rinkose ekonominė situacija jau ilgą laiką išlieka nestabili, – sako A. Izgorodinas. – Svarbu ir tai, kad 2019 m. Rusijoje nuo 18 iki 20 proc. bus padidintas PVM tarifas. Tai sukurs papildomų sunkumų šios šalies verslui bei, tikėtina, neigiamai paveiks ir Lietuvos transporto įmones Rusijoje.“

Atidžiau reikėtų vertinti bendradarbiavimą su partneriais Didžiojoje Britanijoje, išgyvenančioje Brexit situaciją, taip pat verslo ryšius su Italijos partneriais, pataria

ekonomistas: „Politinio neapibrėžtumo lygis šiose šalyse yra itin aukštas – Brexit klausimas dar nėra išspręstas, o Europos Komisijos ir Italijos valdžios ginčas dėl šalies biudžeto deficito vis dar tęsiasi.“

Siūlo glaudžiau bendradarbiauti su jaunesnėmis ES narėmis

„SME Finance“ duomenimis, šiuo metu tarp Lietuvos transporto bendrovių vyrauja šios prekių pervežimo kryptys: Vokietija (14,3 proc.), Rusija (13,4 proc.), Prancūzija (9,2 proc.), Danija (6,6 proc.) ir Austrija (5,1 proc.).

„Kiek didesnę nerimą kelia tai, kad lietuviškos transporto bendrovės kol kas didžiąją dalį verslo sieja su dviem Vakarų Europos šalimis – Vokietija ir Prancūzija, – komentuoja A. Izgorodinas. – Norint apsisaugoti nuo partnerių nemokumo ir kitų verslo rizikų, transporto įmonėms patariama turėti kuo įvairesnių partnerių skirtingose šalyse ir skirti daugiau dėmesio verslo galimybėms tose Europos valstybėse, kurių ekonomikos auga ir stiprėja, pavyzdžiui, Latvijoje, Estijoje, Lenkijoje.“

Apsidrausti nuo galimų klientų nemokumo rizikų taip pat padeda prekinio kredito draudimas.

„Vieninteliai iš nebankinių finansuotojų bendradarbiaujame su pasauline draudike „Coface“, todėl suteikiame faktoringą (daugiau: [faktoringo paslaugos](#)), kuris visiškai kompensuoja nuostolius, atsiradusius dėl pirkėjų nemokumo“, – priduria M. Mikalajūnas.

