



TRANSPORT I LOGISTYKA

JAKO STRATEGICZNA BRANŻA
DLA POLSKIEJ GOSPODARKI



R A P O R T

Wstęp	5
Znaczenie branży TSL dla polskiej gospodarki	7
Jak rozwój infrastruktury wpływa na rozwój branży TSL	14
Regulacje prawne wobec branży TSL	18
Główne wyzwania branży TSL na rynku pracy	22
Wpływ technologii na rozwój transportu i logistyki	25
Elektroniczny List Przewozowy eCMR	30
Polska na Nowym Jedwabnym Szlaku	34
Inicjatywa Trójmorza jako inicjatywa rozwoju infrastrukturalnego	40
Wnioski i rekomendacje	48

Autorzy:

Agnieszka Kulikowska-Wielgus

Bartosz Wawryszuk

Dorota Ziemkowska

dr Konrad Hennig

Marcin Wolak

Natalia Jakubowska

Redaktor wydania i koordynacja projektu:

Marcin Wolak



Marcin Wolak

Prezes Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

Polski transport króluje na europejskich drogach. Obsługujemy niemal 30% transportu międzynarodowego i 17% wszystkich przewozów w UE. Tutaj nie ma nam równych. W kraju rozwija się infrastruktura. Otwierają kolejne szanse i możliwości związane z ciągłymi inwestycjami w porty morskie, lotniska, ale i centra logistyczne czy huby i terminale przeładunkowe. Polska ma nie tylko ambicje, ale i realne możliwości by nadal się w tym sektorze rozwijać i zdobywać kolejne pola na logistycznej mapie świata. Nie bez wpływu przecież jest tu nasze położenie geograficzne - na skrzyżowaniu międzynarodowych szlaków, będąc bramą z Azji do Unii Europejskiej (także w kontekście rozważań na temat Nowego Jedwabnego Szlaku), mając szansę i wszelkie ku temu zasoby by stać się naturalnym liderem w ramach Inicjatywy Trójmorza. W świecie globalnym przewagę konkurencyjną buduje się na różne sposoby, ale jednym z najważniejszych jest konkurencja między łańcuchami dostaw. Ma być elastycznie, efektywnie, optymalnie i pod cyfrową kontrolą. A i tu nie mamy powodów do kompleksów. Transport i logistyka to także technologia, automatyzacja, digitalizacja procesów oraz cyfryzacja obiegu dokumentów. Polskie firmy technologiczne również biorą udział w tym wyścigu, by proponować rozwiązania, które będą mogły konkurować z technologicznymi gigantami. XXI wiek jest przecież synonimem rewolucji technologicznej, czwartej rewolucji przemysłowej, a więc także logistyki 4.0.

Postawienie na transport i logistykę to postawienie na nowoczesne miejsca pracy, jeszcze szybszy wzrost PKB, przedsiębiorczość i rozwój firm działających w tej przyszłościowej branży, ale to także strategiczne budowanie pozycji w zglobalizowanym świecie.

Zatem czy branża obejmująca transport i logistykę powinna być traktowana jako strategiczna dla polskiej gospodarki? Moim zdaniem zdecydowanie tak. Dlatego zdecydowaliśmy się przygotować i oddać w Państwa ręce publikację, która odpowiada na pytanie dlaczego, ale przede wszystkim w jaki sposób powinno się to objawiać.

Zapraszam do lektury.



ZNACZENIE BRANŻY TSL DLA POLSKIEJ GOSPODARKI

Transport i logistyka są jedną z ważniejszych branż polskiej gospodarki. Dowodzą tego liczby opisujące ten sektor. Polscy przedsiębiorcy działający w transporcie drogowym uchodzą w Europie nie tylko za atrakcyjnych cenowo, podobnie jak ich koledzy z innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej, ale także za solidnych i oferujących dobrą jakość usług. Polska, ze względu na swoje położenie geograficzne, jest też krajem atrakcyjnym jako lokalizacja magazynów i centrów logistycznych.

Jako szósty pod względem liczby ludności kraj Unii Europejskiej, Polska stanowi nie tylko atrakcyjny rynek handlowy dla producentów i handlowców. **Ze względu na to, że jesteśmy krajem granicznym Wspólnoty - stanowimy naturalną bramę i bazę do ekspansji na rynki wschodnich sąsiadów - Białorusi, Rosji i Ukrainy, a także do dalszych krajów leżących na wschodzie - Kazachstanu oraz Chin.** Inwestorzy zagraniczni często wybierają również Polskę jak przyczółek do działań biznesowych w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. To wynika z faktu, że jesteśmy największym krajem regionu z dobrze rozwiniętą infrastrukturą i ciągle jeszcze atrakcyjnym rynkiem pracy.

Dlatego też powierzchnia obiektów magazynowych w naszym kraju od ponad dekady systematycznie rośnie. W 2008 roku było w Polsce 5,1 mln mkw magazynów, a na koniec I kwartału 2019 r. - 16,3 mln mkw. To oznacza, że przez 10 lat potroiła się i to z nadstatkiem podaż powierzchni magazynowej. Sprzyja temu układ korytarzy transportowych, które przechodzą przez nasz kraj - głównie łącząc wschód z zachodem Europy. A to z kolei napędza sektor transportu drogowego, który od czasu wejścia Polski do UE rozwija się bardzo dynamicznie, wypracowując istotny udział w PKB.

5,8% PKB

Z ostatnich pełnych danych dotyczących PKB - za 2017 r. - wynika, że sektor transport i gospodarka magazynowa według danych Głównego Urzędu Statystycznego stanowił 5,8 proc. PKB. Było to **115,3 mld zł** w 2017 r. Wartość ta w 2017 r. była druga pod względem wielkości w skomasygowanym sektorze usług (większy udział w PKB - 15,7 proc.

uzyskał segment „handel; naprawa pojazdów samochodowych”). W 2016 r. branża wypracowała 106,5 mld zł, a w 2015 r. - 103,5 mld zł. Procentowy udział transportu i gospodarki magazynowej w PKB w ostatnich kilku latach utrzymywał się w granicach 6 proc. PKB.



Polscy przedsiębiorcy działający w transporcie drogowym uchodzą nie tylko za atrakcyjnych cenowo, ale także za solidnych i oferujących dobrą jakość usług.

Jeśli chodzi o szacunkowe dane za 2018 r. to na razie wiadomo, że PKB Polski w 2018 r. wzrósł o 5,1 proc. Tempo wzrostu w sektorze transport i gospodarka magazynowa było wyższe niż przed rokiem i wyniosło 9,2 proc. wobec 7,2 proc. w 2017 r. Należy się jednak spodziewać, że kolejne lata nie będą już tak dobre - prognozy różnych instytucji od Komisji Europejskiej poczynawszy, przez OECD a NBP skończywszy, zakładają, że w 2019 r. PKB będzie poniżej 5 proc. Potwierdzają to już wstępne odczyty kwartalne dokonane przez GUS (4,4 proc. za II kwartał 2019 r.). A to oznacza, że transport, który jest dziedziną usługową w stosunku do przemysłu, budownictwa i handlu, prawdopodobnie także odczuje spowolnienie wzrostu, jeśli takowe pojawi się w tych branżach.

„W styczniu br. (2019 r. - przyp. red.) ogólny klimat koniunktury w sekcji transport i gospodarka magazynowa oceniany jest mniej korzystnie niż w poprzednich miesiącach. Opinie na temat bieżącego popytu, sprzedaży oraz sytuacji finansowej pogorszyły się (diagnozy sprzedaży i sytuacji finansowej są negatywne). Prognozy dotyczące popytu i sprzedaży są zbliżone do formułowanych w grud-

niu. Bardziej niekorzystne niż przed miesiącem są oczekiwania dotyczące przyszłej sytuacji finansowej” - podał na koniec stycznia 2019 r. GUS.

Transport samochodowy przewozi najwięcej

Pod względem struktury, w transporcie ładunków dominuje transport samochodowy. Obrazują to dane GUS dotyczące przewozów ładunków w 2018 r. Patrząc na poszczególne kategorie transportu - w ubiegłym roku nastąpił wzrost przewozów wszystkimi rodzajami transportu w porównaniu do 2017 r., z wyjątkiem śródlądowego transportu wodnego.

W 2018 r. przewieziono 2,191 mld ton (wzrost o 6,8 proc. w stosunku do 2017 r.). Największy udział w tym wyniku wypracował transport samochodowy - 1,873 mld ton (wzrost o 7,2 proc.). Przechodząc do szczegółów - transportem zarobkowym przewieziono 1,183 mld t.

W tym samym czasie kolej, drugie pod względem udziału, odnotowała wynik na poziomie 249,2 mln t (wzrost o 4,1 proc.). W przeliczeniu na tonokilometry cały sektor transportu uzyskał w 2018 r. wynik o 7,4 proc. lepszy niż rok wcześniej. Także i w tym ujęciu dominował transport samochodowy, który urosł o 8,4 proc. (Tabela 1)

Najwięcej transportów ładunków przewoźnicy zrealizowali z kategorii rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa - 24,5 proc. (Wykres 1)

Analizując rynek pod kątem kierunków, w 2018 r. w transporcie samochodowym dominowały przewozy na terenie kraju - 80,8 proc, podobnie zresztą jak na kolei - 66,8 proc. (Tabela 2)

Ten aspekt miał także odbicie w strukturze stref odległości przewozów realizowanych w transporcie krajowym. Najwięcej ładunków transportowano na dystansie do 49 km, najmniej natomiast na trasach liczących ponad 500 km - czytamy w opracowaniu GUS. (Tabela 3)

Wykres 1. **Struktura przewozów ładunków według grup ładunków w 2018 r. oraz zmiany w porównaniu z rokiem poprzednim**

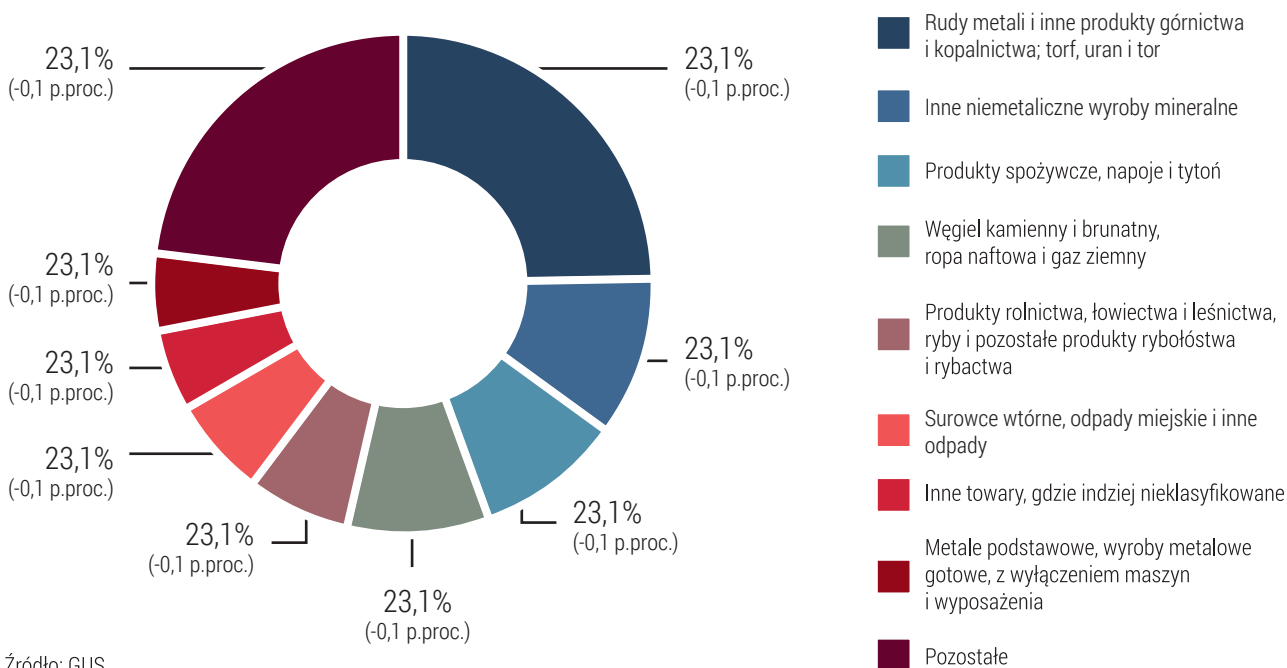


Tabela 1. **Przewozy ładunków (w milionach tonokilometrów)**

	2017	2018
Ogółem	434 932	467 193
Transport samochodowy (w tym zarobkowy)	348 559 (302 259)	377 778 (329 529)
Transport kolejowy	54 797	59 388
Transport morski	9 362	7 619

Źródło: GUS

Tabela 2. **Transport samochodowy - przewozy ładunków według kierunku
(w tys. ton, dane częściowo szacunkowe)**

	2017	2018
Krajowy	1 216 818,3	1 123 400,3
Międzynarodowy – eksport	82 826,2	78 286,7
Międzynarodowy – import	72 196,6	68 070,9
Międzynarodowy – tranzyt	3 932,7	3 169,1
Międzynarodowy – pomiędzy obcymi krajami	126 037,3	117 257,1

Źródło: GUS

Tabela 3. **Transport samochodowy - przewozy krajowe według stref odległości
(w tys. ton, dane częściowo szacunkowe)**

	2017	2018
49 km i mniej	606 995,3	548 246
50 – 149 km	325 173	293 334,4
150 – 499 km	262 540,3	261 593,4
500 km i więcej	22 109,6	20 226,5

Źródło: GUS

Kondycja i wpływ z branży TSL do budżetu

Charakteryzując branżę TSL nie można nie wspomnieć o przeciętnych zarobkach. W sektorze przedsiębiorstw z kategorii transport i gospodarka magazynowa, w 2018 r. średnia płaca wynosiła 4383,21 zł brutto (3121 zł netto). Pracownik transportu i sektora magazynowego miał więc w portfelu przeciętnie o 326 zł mniej w stosunku do średniej krajowej (w 2018 r. wynosiła 4852,29 zł brutto i 3447 zł netto). Tłumaczyć to można tym, że TSL było sektorem, w którym w ubiegłym roku wynagrodzenia rosły najwolniej (o 5,4 proc.). Dla porównania - w górnictwie i wydobywaniu wzrost był prawie dwukrotnie większy (10,6 proc.). Inną przyczyną jest również model wynagradzania kierowców zawodowych, którzy oprócz stosunkowo niskiego wynagrodzenia brutto otrzymują nieoskładkowane dodatki w postaci diet.

Firmy transportowe i logistyczne przodowały za to w zatrudnianiu. W 2018 r. wzrost etatów w tej branży był o 6,7 proc. wyższy niż 2017 r. W grudniu w przedsiębiorstwach z tego działu pracowało 589,1 tys. osób.

Jak radzą sobie firmy z branży TSL pokazują dane zgromadzone przez Główny Urząd Statystyczny, które dotyczą wyników finansowych przedsiębiorstw (opublikowane w raporcie „Wyniki finansowe podmiotów gospodarczych I-XII 2018 r.”). Podmioty sklasyfikowane w dziale „transport i gospodarka magazynowa” według najnowszych dostępnych danych, w 2018 roku uzyskały przychody na poziomie 169,27 mld zł, przy czym koszty ich uzyskania wyniosły 162,44 mld zł.

2 mld w 2018 r. i już 1,17 mld zł w ciągu 7 miesięcy 2019 r. trafiło do Krajowego Funduszu Drogowego z systemu ViaToll.

Od razu trzeba zaznaczyć, że wyliczenia te, jak i znajdujące się niżej, nie obejmują całego rynku, gdyż GUS przeanalizował informacje zebrane z firm zatrudniających 10 i więcej osób. Tymczasem wśród przewoźników samochodowych nie brakuje również firm, w których liczba zatrudnionych jest mniejsza, a często są to firmy jednoosobowe.

W obrębie grupy zbadanej przez statystyków, zdecydowanie większe były przychody firm zajmujących się transportem lądowym i rurociągowym (taką klasyfikację przyjmuje GUS) - 94,58 mld zł (koszty uzyskania 90,14 mld zł), wobec 54,02 mld zł (52,15 mld zł), które uzyskały przed-

siębiorstwa zajmujące się magazynowaniem i usługami wspomagającymi transport.

Przechodząc do tego, ile zarobiły firmy z sektora TSL, w 2018 r. wypracowały one **7,25 mld zł zysków netto**. Jednak nie wszystkie zanotowały dochód - część wykazała straty netto, które osiągnęły 1,89 mld zł.

Patrząc przez pryzmat wskaźnika rentowności sprzedaży brutto (czyli relacji wyniku finansowego ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów do przychodów netto z ich sprzedaży), sektor TSL ma niższy wynik: 3,4 proc., niż ogół przedsiębiorstw: 4,7 proc. i niektóre inne branże, jak np. zakwaterowanie i gastronomia, które uzyskały 7,9 proc. Transport i gospodarka magazynowa za to w mniejszym stopniu reguluje zobowiązania krótkoterminowe z kredytów bankowych. W przypadku tej branży udział kredytów wynosi 14,3 proc., podczas gdy dla ogółu firm jest to 21,5 proc. Natomiast podatki stanowią 6,8 proc. w zobowiązaniach krótkoterminowych.

Co do kwot, jakie przedsiębiorcy z kategorii transport i gospodarka magazynowa odprowadzili do budżetu państwa, to w 2018 r. **z tytułu podatków i opłat uiszcili 3,5 mld zł**, z czego akcyza stanowiła 7,4 mln zł. Firmy zapłaciły ponadto **4,6 mld zł z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne**, przy wynagrodzeniach na poziomie 26,4 mld zł (25,2 mld zł stanowiły wynagrodzenia ze stosunku pracy).

Podmioty parające się transportem i magazynowaniem, w 2018 r. były ponadto w gronie tych, które inwestowały. Jak podaje GUS, czyniły to głównie przedsiębiorstwa przemysłowe (37 proc. ogółu inwestujących), ale także z sektora transportu i gospodarki magazynowej (5,4 proc.). Z danych wynika, że nakłady inwestycyjne wszystkich badanych przedsiębiorstw wyniosły 153,2 mld zł, co stanowiło wzrost o 11,8 proc. w stosunku do 2017 r. „Zwiększyły się nakłady (w cenach stałych) na budynki i budowlę - o 14,7 proc., na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia - o 12,1 proc. oraz na środki transportu - o 4,6 proc.” - czytamy w raporcie GUS.

Co ciekawe, firmy z sektora TSL wcale najwięcej nie zainwestowały w środki transportu. Z całej sumy **18,7 mld zł nakładów inwestycyjnych** badani przedsiębiorcy najwięcej wydali na budynki i budowlę: 11,7 mld zł. Można to tłumaczyć tym, że klasyfikowane w tej grupie firmy zajmujące się magazynowaniem wydały znacznie więcej na obiekty służące ich działalności: 9,3 mld zł, niż przewoźnicy na floty pojazdów: 4,6 mld zł. Jak wiadomo inwestycje w nieruchomości są znacznie bardziej kosztowne od zakupu lub leasingu ciężarówek.

Składki na ubezpieczenia społeczne i podatki to nie jedyne wpływy, jakie przynosi do budżetu państwa sektor transportu. Osobną pulę stanowi myto

pobierane za przejazd publicznymi drogami pojazdów ciężarowych, czyli o dmc powyżej 3,5 t. Za samochody te pobierane są opłaty za korzystanie z wybranych odcinków dróg krajowych, ekspresowych i autostrad o długości około 3660 km (w pierwotnych planach państwa sieć dróg objętych mytem w 2018 r. miała liczyć więcej, bo 7 tys. km). Służy do tego system viaTOLL, który obejmuje:

- 1144 km dróg krajowych,
- 1354 km ekspresowych
- 163 km autostrad.

System viaTOLL nie obejmuje odcinków koncesyjnych autostrad, gdzie za ciężarówki pobierane są opłaty przez operatorów tych odcinków. W tym miejscu warto przypomnieć, że viaTOLL działa od lipca 2011 r. Do końca 2018 r. opłaty pobrane za jego pośrednictwem dały **11 mld zł**, które po odliczeniu kosztów budowy systemu i jego utrzymania trafiły jako przychód do Krajowego Funduszu Drogowego. Ubiegły rok był rekordowy pod względem uzyskanych wpływów, które wyniosły ponad 2 mld zł. Natomiast od początku 2019 r. do końca lipca, do KFD przekazane zostało już 1,16 mld zł. W tym czasie kierowcy przejechali płatnymi odcinkami 3,829 mld km, czyli o ponad 141 mln km więcej w porównaniu do analogicznego okresu z 2018 r. Ponad połowę przejechanych kilometrów - 53 proc. użytkownicy viaTOLL przejechali po płatnych odcinkach autostrad, 34 proc. - po płatnych odcinkach dróg ekspresowych, a 13 proc. - po drogach krajowych.

Obecnie w viaTOLL zarejestrowanych jest około:

- 1,2 mln pojazdów ciężkich,
- 780 tys. firm,
- ponad 100 tys. urządzeń viaAUTO (w tym 1200 używanych przez służby ratownicze).

Największą grupą użytkowników są przewoźnicy z Polski (ponad 61 proc.), a wśród zagranicznych - Niemcy (5,8 proc.), Litwini (4 proc.) oraz Ukraińcy (3 proc.).

Porównując skuteczność obecnego systemu z winietami, które wcześniej obowiązywały transport ciężarowy, i z których ściągano wynosiła niespełna 30 proc., viaTOLL osiąga 99,7 proc.

Polacy liderem transportu międzynarodowego w UE

Polscy przewoźnicy drogowi odgrywają też istotną rolę na unijnym rynku transportowym, zwłaszcza w przewozach międzynarodowych. Z danych opublikowanych przez Eurostat wynika, że między 2008 a 2017

rokiem, ich udział w całości wolumenu transportu międzynarodowego prawie się potroił (z 98,9 mln ton w 2008 r. do 284,9 mln ton w 2017 r.). W 2017 r. Polacy wykonali 30,7 proc. wszystkich przewozów międzynarodowych w Unii Europejskiej. A od 2012 r. są nieprzerwanie na pierwszym miejscu pod względem liczby przewiezionych ton ładunków w transporcie międzynarodowym. Zaznaczyć przy tym trzeba, że od kilku lat wyniki polskich przedsiębiorstw zdecydowanie dystansują na tym polu osiągnięcia konkurentów z pozostałych krajów UE. Dość powiedzieć, że zarówno w 2017 jak i 2018 roku, przewozy Polaków były większe niż suma transportów zrealizowanych przez Holendrów i Niemców, którzy zajęli drugie i trzecie miejsce. To pokazuje, że nasz kraj jest zdecydowanym liderem w tej kategorii przewozów, mimo że w ubiegłym roku wolumen nieco spadł, a udział Polaków w całości transportów międzynarodowych w UE zmniejszył się do 22,6 proc. (Tabela 4 - na następnej stronie).



W 2017 r. Polacy wykonali 30,7% wszystkich przewozów międzynarodowych w Unii Europejskiej.

Biorąc pod uwagę ogół transportu drogowego, a więc z uwzględnieniem przewozów krajowych, Polska także jest w czołówce krajów unijnych. Na tym polu prym wiodą Niemcy, którzy w 2018 r. przewieźli 3,2 mld ton ładunków. Polska z wynikiem 1,39 mld ton, nieco spadła w stosunku do 2017 r. kiedy przewoźnicy dostarczyli 1,5 mld ton. Na razie nieznane są jeszcze wyniki Francji i Hiszpanii, które w poprzednich latach były obecne w pierwszej piątce, dlatego na razie trudno ocenić które miejsce zajął nasz kraj. (Tabela 5 - na następnej stronie).

Silną pozycję Polaków w transporcie międzynarodowym potwierdzają także dane naszych zachodnich sąsiadów. Niemcy - najsilniejsza gospodarka w Unii Europejskiej, łączą z Polską silne więzy gospodarcze i biznesowe. Firmy z Odry współpracują z polskimi kooperantami, lokują u nas także swoje zakłady produkcyjne i centra dystrybucyjne. Wszystko to nie byłoby możliwe bez transportu, który dostarcza surowce, komponenty i podzespoły do fabryk po obu stronach granicy. Nie inaczej jest z gotowymi produktami i towarami przepływającymi w obu kierunkach między Polską a Niemcami.

Dlatego, jeśli spojrzymy na udział zagranicznych ciężarówek, jeżdżących po niemieckich drogach, zauważymy, że w tej grupie liderem są polscy przewoźnicy. Z raportu

Tabela 4. **Wolumen transportu międzynarodowego (w tonach)**

	2016	2017	2018
Polska	242,8 mln	284,9 mln	266,7 mln
Holandia	128,9 mln	132,7 mln	132,5 mln
Niemcy	125,8 mln	125 mln	122,6 mln
Hiszpania	73,7 mln	78,6 mln	83,1 mln
Rumunia	43,1 mln	52,1 mln	55,3 mln
Belgia	57,7 mln	61,2 mln	52,3 mln
Słowacja	50,3 mln	47,9 mln	48,2 mln
Litwa	29 mln	38,5 mln	45,7 mln
Francja	41,5 mln	43,4 mln	43,3 mln
UE (28 krajów)	brak danych	1,197 mld	1,175 mld

Źródło: Eurostat

Tabela 5. **Wolumen wszystkich przewozów realizowanych przez przewoźników z wybranych krajów UE (w tonach)**

	2016	2017	2018
Niemcy	3,111 mld	3,161 mld	3,200 mld
Francja	1,727 mld	1,714 mld	brak danych
Wielka Brytania	1,450 mld	1,417 mld	1,425 mld
Polska	1,313 mld	1,501 mld	1,390 mld
Hiszpania	1,285 mld	1,409 mld	brak danych
Holandia	656,4 mln	666 mln	680 mln
Rumunia	216,2 mln	226,3 mln	237,1 mln
Węgry	197,7 mln	188,2 mln	206,6 mln
Litwa	63,5 mln	brak danych	89,1 mln
UE (28 krajów)	brak danych	14,6668 mld	14,850 mld

Źródło: Eurostat

Federalnego Urzędu Transportu Towarowego (BAG) wynika, że w 2018 r. zagraniczne trucki pokonały 15,7 mld km (14,8 mld km po autostradach), poprawiając o 10 proc. dystans przejechany w 2017 r. W zeszłym roku **ciężarówki z Polski przejechały po płatnych drogach w Niemczech 6,1 mld km**, co stanowi 16,2 proc. wszystkich kilometrów przejechanych w 2018 r. po objętych mytem trasach. Drużdy po Polakach byli Czesi z wynikiem 1,4 mld km (3,8 proc. udziału w całości), a następnie Rumunii - 1,31 mld km (3,5 proc. udziału), Holendrzy - 1,02 mld km (2,7 proc. udziału) oraz Litwini - 0,89 mld km (2,4 proc. udziału).

Przewoźnicy z Polski są zarazem liderem jeśli chodzi o operacje kabotażowe na terenie Niemiec. Jak wynika z raportu BAG, w 2017 r. Iwłą część wszystkich operacji kabotażowych wykonali Polacy - aż **64,3 proc.**, co przełożyło się na **13,1 mld tonokilometrów**. Tym samym poprawili wynik z 2016 r. o 3,8 mld tkm.

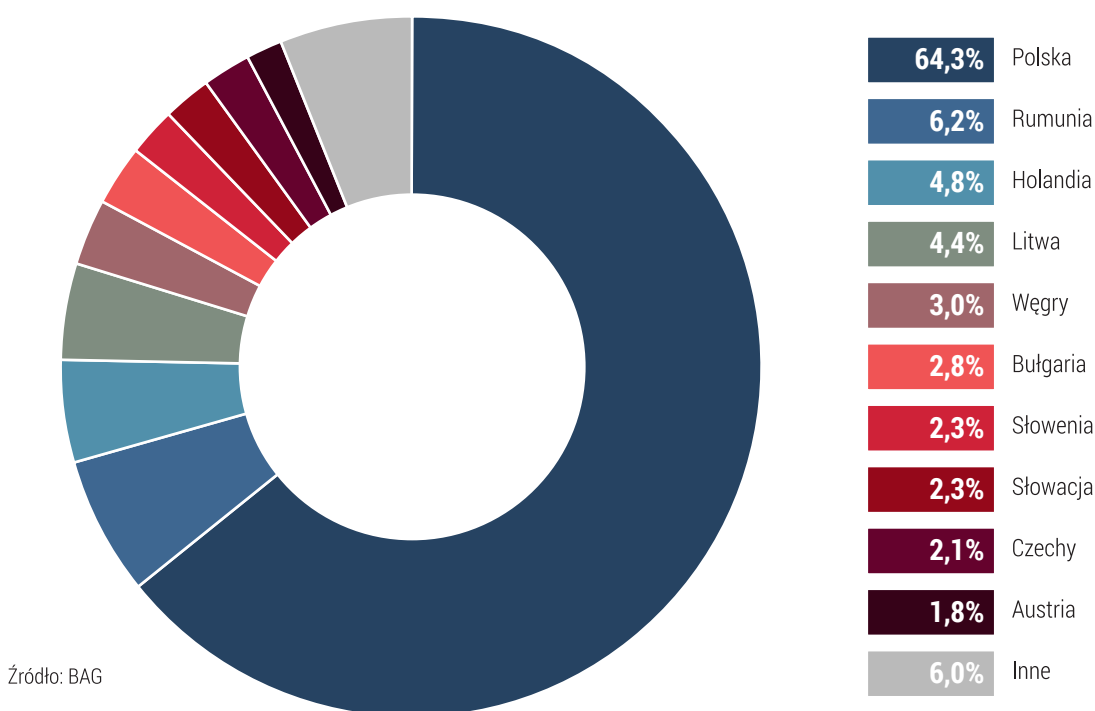
BAG zwraca uwagę na wzrost udziału w niemieckim kabotażu przewoźników z krajów nowej Unii (średnio o 30,8 proc.), co przekłada się na spadek udziału firm transportowych z krajów starej Unii (o średnio 2,6 proc.). Zachodni przewoźnicy zrealizowali w 2017 r. tylko ok. 2,2 mld tonokilometrów kabotaży, czyli jedną szóstą tego,

co w tym samym czasie Polacy. Jak czytamy w raporcie urzędu, podobnie jak w przypadku kabotażu, większość przewozów transgranicznych z początkiem lub celem trasy w Niemczech realizują polskie przedsiębiorstwa.

Polskie firmy transportowe wypadają też nieźle pod względem pozyskiwania nowego taboru pojazdów. Z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego oraz Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA) wynika, że Polska jest na czwartym miejscu w UE pod względem rejestracji nowych pojazdów ciężarowych do 16 t. W pierwszym kwartale 2019 r. zarejestrowano u nas niemal 7,5 tys. ciężarówek, czyli o 4,2 proc. więcej niż przed rokiem. Lepszy od polskich przewoźników byli Niemcy (ponad 25,5 tys. rejestracji), Francuzi (14,3 tys.) oraz Brytyjczycy (13,8 tys.).

Podobnie wyglądają statystyki w kategorii ciężarówek powyżej 16 t. W I kwartale 2019 r. najwięcej takich pojazdów zarejestrowano w Niemczech (18,3 tys. sztuk), we Francji (12,7 tys. sztuk) oraz Wielkiej Brytanii (10,1 tys. sztuk). W Polsce dokonano niemal 7 tys. nowych rejestracji ciężkich ciężarówek, czyli 3 proc. więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. To stawia nas znowu na czwartym miejscu we Wspólnocie.

Wykres 2. **Udział przewoźników z poszczególnych krajów w przewozach kabotażowych (w tonokilometrach) zrealizowanych na terenie Niemiec w 2017 r.**



JAK ROZWÓJ INFRASTRUKTURY WPŁYWA NA ROZWÓJ BRANŻY TSL

Nie ma wątpliwości co do tego, że odpowiednia infrastruktura pobudza rozwój gospodarki, a co za tym idzie także sektora transportu i logistyki, który stanowi jej nieodzowne ogniwo. W Polsce przez ostatnie kilkanaście lat przybyło sporo nowych dróg, co znacznie poprawiło atrakcyjność inwestycyjną naszego kraju.

Wystarczy wspomnieć, że od 2004 r., kiedy długość polskich autostrad wynosiła 535 km, do końca 2018 r. przybyło ponad 1100 km nowych odcinków. To daje obecnie 1638 km autostrad. Jeszcze więcej przybyło dróg ekspresowych. W 2004 r. było zaledwie 190 km tras w tym standardzie. Do czerwca 2019 r. liczba kilometrów „ekspresówek” wzrosła do 2146, czyli o 1956 km. Do tego dochodzi jeszcze ponad półtora tysiąca km dróg krajowych.

Na rozbudowie sieci dróg skorzystał z pewnością sektor TSL. Transport samochodowy ma bowiem do dyspozycji **ponad 3,7 tys. km tras szybkiego ruchu**, które umożliwiają komunikację w kierunkach wschód-zachód i północ-południe. Oczywiście sieć ta nie jest jeszcze kompletna, ale nawet obecny układ usprawnił znacząco przewozy ładunków.

W Polsce zasoby nieruchomości logistycznych wynoszą 16,89 mln mkw. W budowie jest kolejne 2,24 mln mkw.



A w ślad za tym rozwinęła się także baza logistyczna w Polsce. Z danych zebranych przez ekspertów z firmy doradczej Cushman & Wakefield wynika, że na koniec I półrocza 2019 r. w Polsce całkowite zasoby nieruchomości logistycznych wynoszą **16,89 mln mkw. W budowie jest aż 70 nowych projektów**, które po sfinalizowaniu inwestycji zwiększą powierzchnię magazynów o kolejne **2,24 mln mkw.**

Dla porównania, jak przypominają eksperci z firmy doradczej AXI IMMO działającej na rynku nieruchomości komercyjnych, pod koniec poprzedniej dekady - na przełomie lat 2008-09, powierzchnia magazynów w kraju zajmo-

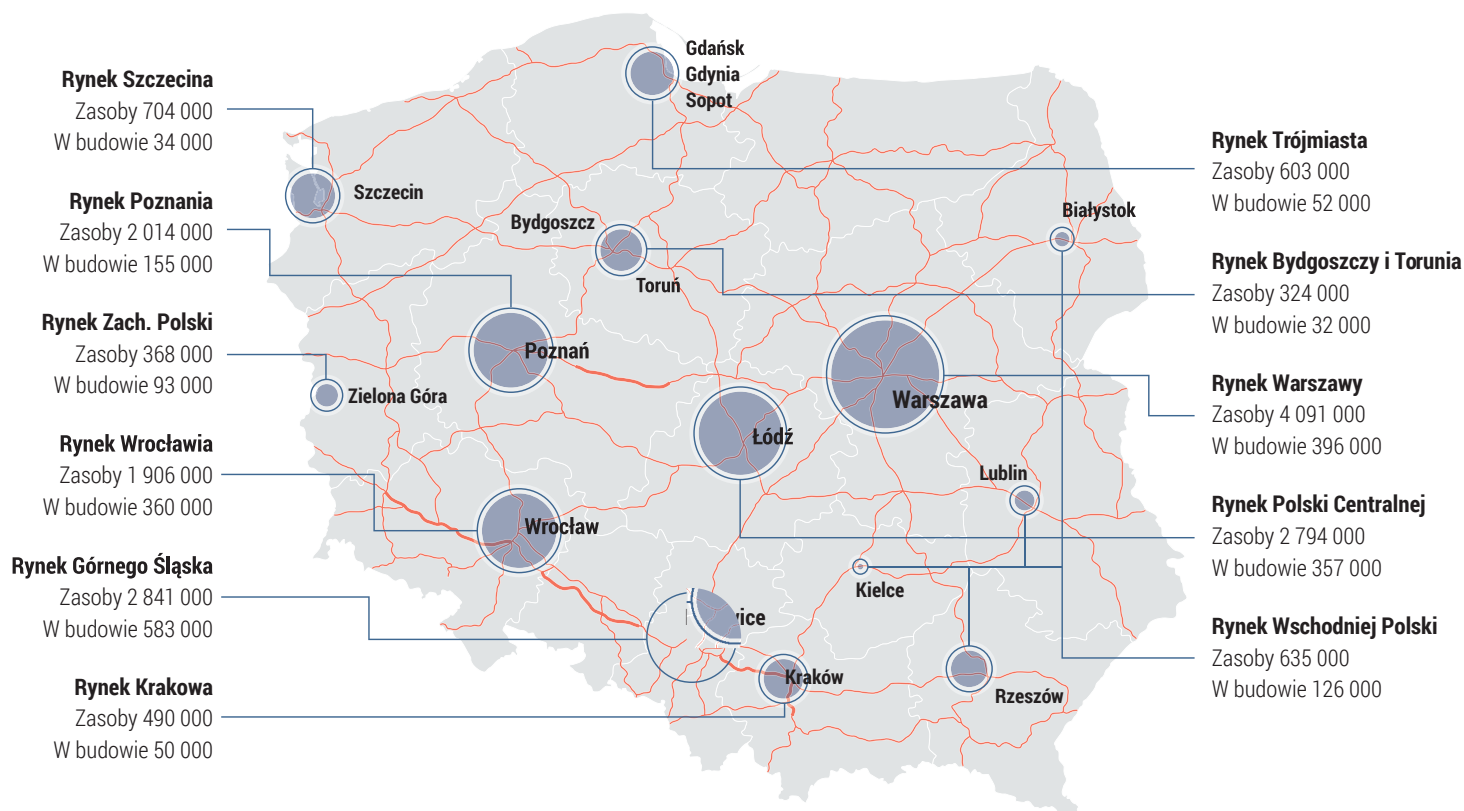
wała 5,1 mln mkw. Natomiast na koniec 2018 r. było to już 15,7 mln mkw. Nastąpił więc dynamiczny rozwój rynku magazynowego, co możliwe było także dzięki rozbudowie sieci dróg. Choć zaznaczyć trzeba, że także inne czynniki wpłynęły na ekspansję budownictwa magazynowego, w czym wydatny udział ma sektor e-handlu, który generuje coraz większe zapotrzebowanie na obiekty magazynowe i logistyczne.

Wracając jednak do układu drogowego - jeśli spojrzymy na lokalizacje inwestycji magazynowych 10 lat temu i obecnie, to zauważymy, że mapa obszarów, gdzie są umiejscawiane znacząco się zmieniła. W 2009 r. rynek najmu powierzchni magazynowych dotyczył głównie Warszawy, Górnego Śląska oraz Poznania, Polski Centralnej i Wrocławia. Obecnie poza nadal dominującymi pięcioma największymi rejonami do gry weszły także inne lokalizacje (np.: Szczecin, Legnica, woj. lubuskie, Bydgoszcz, Lublin, Polska Północno-Wschodnia). Doskonale ilustruje to przykład drogi ekspresowej S3. Wraz z jej rozbudową, zaczyna przybywać inwestycji logistycznych w rejonie jej przebiegu. Przykładowo w tym roku ruszyła budowa liczącego 100 tys. mkw centrum dystrybucyjnego w pobliżu S3 koło Legnicy. Podobna pod względem skali realizacja zaczęła się w Zielonej Górze. Deweloper wskazał, że jednym z czynników decydujących o lokalizacji 6 hal o powierzchni 130 tys. mkw była m.in. infrastruktura drogowa w tym wspomniana już wcześniej droga ekspresowa S3.

Budowane w Polsce obiekty logistyczne są też coraz bardziej zróżnicowane pod względem charakteru i funkcji. O ile przed dekadą dominowały inwestycje typu big-box przy głównych węzłach drogowych, uzupełnione obiektami typu Small Business Units na rynku warszawskim, to obecnie oprócz tradycyjnych parków logistycznych powstają magazyny miejskie, inwestycje typu cross-dock, BTS.

Warto też zaznaczyć, że **polskie magazyny wypadają atrakcyjnie pod względem kosztów wynajmu, zwłaszcza w porównaniu z sąsiednimi Niemcami.** W rejonie głównych ośrodków logistycznych w Niemczech czynsze wynoszą od około 4,70 do 7 euro za mkw miesięcz-

Wykres 5. **Główne lokalizacje magazynowe w Polsce (dane w mkw)**



Źródło: Cushman&Wakefield | Marketbeat - Polski rynek magazynowy

nie. To o 50-80 proc. więcej od stawek bazowych czynszów na głównych rynkach w Polsce. Trzeba się jednak liczyć z tym, że właściciele obiektów magazynowych będą podnosić stawki najmu. Najwyższe stawki czynszów bazowych niezmiennie dotyczą rynku Warszawa-miasto (między 4,80 a 5,25 euro za mkw miesięcznie - podaje Cushman & Wakefield w raporcie „Marketbeat - rynek magazynowy w Polsce” dotyczącym I półrocza 2019 r.).

Zdaniem autorów raportu, perspektywy rozwoju rynku magazynowego w naszym kraju są nadal korzystne. I co istotne, aktywność deweloperów magazynowych będzie obejmować w szerszym stopniu miasta średniej wielkości i rejony, które do tej pory nie funkcjonowały na logistycznej mapie.

- Ich potencjał inwestycyjny rośnie wraz z dalszą rozbudową infrastruktury transportowej w Polsce oraz ze względu na malejącą dostępność wykwalifikowanych kadr na rynkach pracy największych aglomeracji. Dodatkowo, widoczne są różnice w poziomie wynagrodzeń, faworyzujące m.in. miasta Polski Wschodniej czy też poszczególne lokalizacje w północnej części kraju, jak Olsztyn czy Elbląg - komentuje Joanna Sinkiewicz, partner i dyrektor działu

powierzchni przemysłowych i logistycznych w Cushman & Wakefield.

Kolej i transport intermodalny

Choć liczba ładunków wożonych przy wykorzystaniu transportu intermodalnego wzrasta (w 2017 r. masa przewiezionych ładunków zwiększyła się o niemal 2 mln ton), w dalszym ciągu kolej nie jest równorzędnym środkiem transportu w porównaniu z ciężarówkami. Trudno też mówić o tym, by była konkurentem, a wpływa na to wiele czynników.

Po pierwsze, średnia prędkość pociągów towarowych w Polsce jest wyjątkowo niska. UKT szacuje, że pociągi intermodalne jeżdżą średnio 31 km/h. Tymczasem w niektórych europejskich krajach - nawet dwukrotnie szybciej. Pojawiają się również opóźnienia, co zdaniem ekspertów w jeszcze silniejszym stopniu wpływa na tak niskie zainteresowanie koleją wśród przewoźników.

Po drugie, problem sprawia również szerokość torów (uniwersalna w większej części Europy - 1435 mm, jednak rzutująca na pracę w okolicach wschodniej granicy.

To tam towary trzeba przeładowywać na inne wagony i pociągi, dostosowane do szerokich torów u naszych wschodnich sąsiadów).

Po trzecie, przewoźników mogą odstraszać również koszty - przy korzystaniu z kolei trzeba bowiem nie tylko uiścić stosowną podstawową opłatę, ale również dopłacić np. za korzystanie z dodatkowych torów, tj. postojowe czy przeładunkowe.

Nie bez znaczenia jest również to, że większość towarów wożonych transportem drogowym przewozi się na paletach, koleją zaś - w kontenerach. Obecnie współpraca między tymi dwoma rodzajami transportu wymaga czasochłonnych przeładunków. Recepty na poprawienie tej sytuacji są. Eksperti, m.in. z UTK przekonują, że należy przede wszystkim postawić na rozwój najbardziej perspektywicznych lokalizacji i kierunków. Mowa zarówno o lokalnych (woj. śląskie, mazowieckie, łódzkie i wielkopolskie, gdzie przyjmuje się i nadaje najczęściej ładunków międzywojewódzkich), jak i międzynarodowych (na trasie Polska - Niemcy, Czechy, Francja, Słowacja Włochy, Białoruś i Litwa).

Bardzo ważne jest również wzmocnienie infrastruktury związanej z obsługą Nowego Jedwabnego Szlaku. Tu jednak znów, dużo wyzwań. Przede wszystkim powinny być rozbudowane usługi związane z obsługą ładunków tak, by Polska nie pełniła wyłącznie roli kraju tranzytowego (jak to jest obecnie). Zwiększone powinny być również, zdaniem ekspertów, możliwości przeładunkowe terminali na wschodniej granicy, a obsługa celna - ułatwiona.

Rzeczny potencjał bez infrastruktury

Ponad **3600 km** ma sieć **śródlądowych dróg wodnych w Polsce** - wynika z danych GUS-u z 2017 r. To bardzo dużo. Dłuższe szlaki żeglugowe w Europie mają tylko: Niemcy, Holandia, Francja i Finlandia. Niestety, potencjał ten nie jest wykorzystywany. Śródlądowe **drogi wodne w większości (94 proc.) nie spełniają wymagań stawianych drogom o znaczeniu międzynarodowym**. Problem sprawia również sam tabor. Ponad 85 proc. stanowią jednostki bez własnego napędu. Co więcej, większość statków jest bardzo starych. Jak wylicza GUS, w 2017 r. wszystkie barki z własnym napędem miały przynajmniej **39 lat**. W takim wieku było również 80 proc. holowników i ponad 70 proc. pchaczy.

Z tego powodu transport śródlądowy nie może być realną alternatywą dla drogowego. A szkoda, bo w wielu europejskich krajach tak się dzieje, na przykład w Holandii, gdzie udział żeglugi śródlądowej w obsłudze potrzeb transportowych sięga 44 proc. W Polsce w 2017 r. było to 0,3%.

Przyczyną takiego stanu rzeczy jest również słaba i wciąż pogarszająca się infrastruktura. I chociaż w 2017 r. Polska podpisała Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg o Międzynarodowym Znaczeniu (AGN), niewiele się zmieniło. Tymczasem według wyliczeń ekspertów, do dróg o międzynarodowym znaczeniu mogłyby być zaliczone: Odrzańska Droga Wodna (E30), Droga wodna Brześć - Warszawa - Gdańsk (E40) oraz Połączenie Odra - Warta - Noteć - Kanał Bydgoski- Brda - Wisła - Zalew Wiślany (E70).

Prace nad poprawą stanu wodnych dróg śródlądowych w Polsce trwają. Przynajmniej na papierze. Już 4 lata temu powstało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które opracowało plan rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 r. Zmiany na lepsze wymusi wkrótce również Unia, która wprowadza regulacje wymagające, by „do 2030 roku 30 proc. drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny lub kolej, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 proc. tego typu transportu” - wskazuje Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Na razie ze śródlądowego transportu wodnego korzystają głównie przewoźnicy rudy metali i torf. Ponad 90 proc. ładunków zmierza w ten sposób do Niemiec. Generalnie, według wyliczeń GUS-u, w 2017 r. przewieziono w tej sposób 5777,5 tys. ton ładunków.

Skromne zaplecze cargo na lotniskach

Coraz więcej towarów przesyłanych jest drogą lotniczą, co widać m.in. po danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Z podsumowań drugiego kwartału 2018 r. wynika, że aż o 11 proc. wzrosła liczba ton cargo „on board”. Przewieziono w tym czasie ponad 28 tys. ton towaru, najwięcej na kierunkach: Niemcy, Stany Zjednoczone i Katar. Najbardziej zapracowanymi przewoźnikami byli: PLL LOT, DHL i UPS.

Największą popularnością wśród przewoźników cargo cieszyło się Lotnisko Chopina, przez które przewija się ponad 80 proc. towarów importowanych do Polski i eksportowanych za granicę. Dużo mniej obsługiwanych jest na kolejnych lotniskach, znajdujących się na podium - w Katowicach i w Porcie Lotniczym Gdańsk im. L. Wałęsy.

Niestety, w skali Europy, wypadamy blado. Nasze cargo stanowi bowiem tylko 1 proc. Przede wszystkim dlatego, że w porównaniu z zachodnimi portami lotniczymi, nasze są stosunkowo niewielkie. A jak szacuje na łamach Forbes.pl Mariusz Kuczek, ekspert ds. rynku lotniczego cargo, „minimalny poziom opłacalności biznesu, przy zachowaniu akceptowalnej jakości obsługi, szacowany jest na 20 tys.

ton cargo rocznie”. Niestety, warunek ten wypełnia w Polsce tylko Lotnisko Chopina. Konsekwencją jest „wyprowadzanie” ładunków z naszych portów przez europejskich konkurentów, a ściślej, przez ciężarówki działające na zlecenie linii lotniczych (tzw. Road Feeder Service), które przewożą cargo do większych lotnisk. Stamtąd ładunki trafiają samolotami do dalszych lokalizacji.

Nie pomaga również brak lub niewielka liczba specjalistycznej infrastruktury, np. specjalistycznych terminali, służących np. obsłudze ściśle żywności lub przesyłek e-commerce. O tym wszystkim pamiętać muszą projektanci CPK, który w założeniu rządzących ma być jednym z ważniejszych hubów w Europie.

Porty morskie

Polska ma cztery porty morskie: najbardziej dynamiczny, gdański, poza nim: gdyński, szczeciński i świnoujski. W 2017 r. wszystkie razem przeładowały ponad 87 mln ton towaru. Gdy u nich notowany jest kilkunasto-, a nawet 20-procentowy wzrost przeładunku w ciągu czterech lat od 2013 r., u większości konkurentów z basenu Morza Bałtyckiego - spadki. Mowa m.in. o portach w Tallinie, Rydze i Ventspils. Jedynie litewski radzi sobie doskonale, bo zanotował wzrost o ponad 29 proc. - wynika z raportu NIK opublikowanego w 2018 r.

Polskie porty stoją przede wszystkim przeładunkiem drobnicy, paliw płynnych, koksu i węgla. Coraz lepiej wyglądają dane dotyczące obsługi kontenerów. Pomaga umiejscowienie. **Polskie porty są bowiem bardzo ważnymi punktami w sieci TEN-T. Leżą na kluczowej linii Bałtyk - Adriatyk.** Co więcej, z Gdańska i Świnoujścia, biegną bardzo istotne z punktu widzenia obsługi ładunków drogi: autostrada A1 i drogi ekspresowe S7 i S3. Eksperci chwalą również wewnętrzną infrastrukturę samych portów.

Niestety nie brak i zarzutów. Przede wszystkim nie ma dobrych dróg, prowadzących do samych portów, zmodernizowania wymagają również trasy kolejowe. Dodatkowo port w Szczecinie ma poważny problem z torem wodnym - jak wynika z raportu NIK, nie najlepsze są parametry dotyczące toru znajdującego się między tym miastem, a Świnoujściem.

REGULACJE PRAWNE WOBEC BRANŻY TSL

Nie ma wątpliwości co do tego, że odpowiednia infrastruktura pobudza rozwój gospodarki, a co za tym idzie także sektora transportu i logistyki, który stanowi jej nieodzowne ogniwo. W Polsce przez ostatnie kilkanaście lat przybyło sporo nowych dróg, co znacznie poprawiło atrakcyjność inwestycyjną naszego kraju.

Dla polskich firm transportowych szczególnie ważne są przepisy w krajach Europy Zachodniej, jak np. w Niemczech. Jak już bowiem wykazywaliśmy wcześniej, wiele polskich firm wozi ładunki do odbiorców w krajach starej Unii, co wiąże się choćby z przejazdem przez terytorium Niemiec lub Francji. A właśnie prawo dotyczące np. sfery wynagrodzeń kierowców zawodowych, sprawia przewoźnikom wiele kłopotów. Tym bardziej, że cały czas nie ma pewności, jak będą wyglądały regulacje unijne dotyczące sektora transportu.

W tym roku, przed końcem poprzedniej kadencji Parlamentu Europejskiego, eurodeputowani przegłosowali w kwietniu 2019 r. sprawozdania dotyczące Pakietu Mobilności, czyli zbioru zasad, które mają uregulować transport drogowy w Unii Europejskiej. Przegłosowany zbiór przepisów wywołał duże kontrowersje i mocno podzielił europosłów. Tym bardziej, że nie brakuje opinii mówiących, iż w czasie głosowań naruszonych zostało wiele procedur. Co jednak najważniejsze, zawarte w projekcie przyjętym przez PE zapisy są bardzo niekorzystne dla przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej (w tym z Polski), którzy bez kompleksów weszli na unijny rynek i przejmują coraz większe w nim udziały. By jednak Pakiet Mobilności wszedł w życie konieczne jest jeszcze przegłosowanie mandatów umożliwiających rozpoczęcie Trilogów, czyli dalszych prac, już z Radą UE i Komisją Europejską.

W chwili pisania tego raportu, nie wiadomo jeszcze, kiedy takie głosowanie miałoby nastąpić oraz - co ważniejsze, czy nie poprzedzą go jeszcze prace nad poprawkami do zapisów w Pakiecie Mobilności. Komisja Europejska w czerwcu przedstawiła bowiem swoje stanowisko w spra-

wie przegłosowanych przez europosłów projektów i zasygnalizowała, że potrzebne są nim korekty. Jednocześnie Pakiet Mobilności ma być także przegłosowany w Radzie UE, ale a razie nie wyznaczono jeszcze terminu pierwszego czytania.

To wszystko sprawia, że kwestia tego kiedy oraz w jakim kształcie Pakiet Mobilności zacznie obowiązywać stoi na razie pod wielką niewiadomą. Według Mateusza Włocha, eksperta firmy Inelo zajmującej się rozliczaniem czasu pracy kierowców, Rada UE ma dwa wyjścia: pierwsze - przyjąć tekst bez poprawek, drugie - zaproponować korekty do niektórych zapisów.

Jeśli wybierze pierwszą opcję - dojdzie do zatwierdzenia skrajnie niekorzystnych regulacji, które spowodują zepchnięcie na margines głównie małych i średnich firm przewoźowych. Byłby to najczarniejszy scenariusz i obok braku wykwalifikowanych kierowców zawodowych, jedno z najtrudniejszych wyzwań dla branży transportowej. Natomiast wprowadzenie poprawek oznacza nowe rozdanie w Brukseli, ponieważ tekst trafi na drugie czytanie przez europarlamentarzystów, gdzie treść Pakietu Mobilności może być ponownie zmieniona lub nawet odrzucona w obecnym brzmieniu - dodaje Mateusz Włoch.

Do tego czasu **przewoźnicy międzynarodowi i tak działają w trudnym otoczeniu prawnym, choćby ze względu na niemieckie i francuskie przepisy o płacy minimalnej.**

MiLoG (Mindestlohngesetz) - niemiecka ustawa o płacy minimalnej

Niemcy, jako jeden z pierwszych krajów w Unii, wprowadzili w 2015 r. przepisy o płacy minimalnej dla pracowników delegowanych na terytorium swojego kraju. Podlegają im zagraniczni przewoźnicy, którzy na terytorium Niemiec realizują:

- **kabotaż (transport na terenie danego kraju wykonywa-**

Kwestia tego kiedy oraz w jakim kształcie Pakiet Mobilności zacznie obowiązywać, stoi na razie pod wielką niewiadomą.



ny przez pojazd lub firmę zarejestrowaną w innym państwie),

- **transport w ruchu międzynarodowym, w którym załadunek lub rozładunek ma miejsce na terytorium Niemiec,**
- **doładunek lub częściowy rozładunek na terytorium Niemiec.**

Na przewoźników delegujących kierowców do pracy w Niemczech MiLoG nakłada liczne obowiązki. M.in. zgłoszenie oddelegowania pracownika do pracy na terenie Niemiec w specjalnym systemie elektronicznym, potwierdzenie odpowiednimi dokumentami spełniania wymogów stawianych przez MiLoG, czy dostarczenie dokumentów na żądanie niemieckiej administracji celnej. Złamanie przepisów o płacy minimalnej w Niemczech wiąże się z surowymi karami. Przykładowo, naruszenie obowiązku właściwej dokumentacji, zgłoszenia pracownika w portalu internetowym i współpracy w czasie kontroli grozi grzywna do 30 tys. euro. Jeszcze wyższe są kary za nieterminowe wypłaty płacy minimalnej - do 500 tys. euro.

Kary mogą wynieść nawet do 500 tys. Euro



I chociaż już w maju 2015 r., a więc niespełna pół roku od wdrożenia MiLoG-u, Komisja Europejska wszczęła oficjalne postępowanie wobec Niemiec, to jak na razie nie przyniosło ono żadnych rezultatów. A skargi europosłów na opieszałość Brukseli, doczekały się w 2018 r. jedynie odpowiedzi od Violety Bulc, komisarz ds. transportu. Komisja Europejska stwierdziła, że wszystkie sprawy o naruszenie europejskich swobód są zawieszone (podobne postępowania zostały wszczęte także wobec Francji i Austrii, które także wprowadziły własne przepisy o płacy minimalnej). W ocenie Komisji tylko Pakiet Mobilności może zapewnić jednolite standardy prawne. Postępowania o naruszenie prawa przed Trybunałem Sprawiedliwości UE tego nie zagwarantują.

Co ciekawe przed niemieckimi sądami, toczyło się kilka spraw dotyczących tego, czy MiLoG może być stosowany wobec zagranicznych przedsiębiorców. Wyroki jakie zapadły nie były jednak jednolite. W sierpniu 2017 r. Sąd Grodzki w Weißenburg in Bayern rozstrzygający dwie sprawy dwóch polskich przedsiębiorstw przyznał, że stosowanie niemieckiej ustawy wobec zagranicznych przedsiębiorców wykonujących przewozy kabotażowe na terytorium Niemiec jest sprzeczne z wynikającą z art. 56 Traktatu o funkcjonowaniu UE zasadą swobodnego świadczenia

usług. Wyrok ten w marcu 2018 r. podtrzymał Sąd Krajowy w Ansbach, który zasugerował pozwanej firmie wycofanie złożonej apelacji jako bezzasadnej.

Z drugiej strony, Sąd Finansowy wydał we wrześniu 2018 r. orzeczenia w sprawach dwóch słowackich przedsiębiorców, którzy nie wypłacali swoim pracownikom ustawowego minimum za pracę w Niemczech. Wedle wyroków zagraniczni przewoźnicy są zobowiązani do płacenia niemieckiego minimalnego wynagrodzenia kierowcom, nawet jeśli na terenie Niemiec pracowali przez krótki czas.

Loi Macron - płaca minimalna we Francji

1 lipca 2016 r. Francja wprowadziła przepisy wykonawcze do ustawy nr 2015-990 o rozwoju, działalności i równych szansach gospodarczych, która potocznie nazywana jest Loi Macron od nazwiska projektodawcy, a obecnego prezydenta kraju. Pod ustawę podlegają wszystkie międzynarodowe usługi transportowe świadczone na rzecz przedsiębiorstw mających siedzibę we Francji, a także usługi świadczone na terytorium tego kraju. Przepisy te, podobnie jak niemiecki MiLoG, nie dotyczą tranzytu.

Wśród obowiązków, jakie na przewoźników nakłada Loi Macron jest oczywiście wypłata minimalnego wynagrodzenia na poziomie obowiązującym w danym roku oraz liczne dodatkowe wymogi związane z dokumentacją kadrowo-płacową po francusku, a także posiadanie przedstawiciela na terytorium Francji, który dysponuje francuskim numerem telefonu i biegle włada francuskim. We wrześniu 2018 r. Francuzi zaostrzyli kary za naruszenia przepisów o delegowaniu. Przykładowo przedsiębiorcy grozi 3 tys. euro grzywny od delegowanego pracownika za jedno naruszenie. W przypadku ponownych naruszeń - w ciągu dwóch lat od pierwszego wykroczenia - kara wzrosła do 6 tys. euro.

Eksperci z branży transportowej oceniają, że niemieckie i francuskie przepisy zwiększyły ryzyko prowadzonej działalności gospodarczej oraz wprowadziły bariery administracyjne trudne do pokonania przez mniejszych przewoźników.

- Na pewno można jednak stwierdzić, że MiLoG i Loi Macron, które zostały wprowadzone w krajach kluźowych z punktu widzenia polskiego sektora transportu, wywołały efekt domina. Restrykcyjne regulacje wprowadziła po nich m.in. Austria - mówi dr Marcin Kiełbasa z Inicjatywy Mobilności Pracy, europejskiego think tanku zajmującego się tematyką delegowania pracowników.

Zakaz odbierania regularnego tygodniowego odpoczynku kierowcy w kabinie pojazdu

Jeszcze jednym przepisem, który poważnie komplikuje działalność przewoźników międzynarodowych na terenie UE jest zakaz spędzania przez kierowcę 45-godzinnego odpoczynku w kabinie. Egzekwują go od kilku lat niektóre państwa starej UE. Jako pierwsi, taki zakaz wprowadzili Belgowie w 2014 r. Potem podobne ograniczenia wprowadzone zostały we Francji, Niemczech, Holandii, Włoszech, a na początku 2019 r. - w Hiszpanii.

Teoretycznie, według unijnego rozporządzenia UE 561/2006, które harmonizuje przepisy socjalne w transporcie drogowym, regularny tygodniowy okres odpoczynku nie powinien być odebrany w pojeździe. Potwierdził to wyrok, który zapadł pod koniec 2017 r. w Trybunale Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Sędziowie TSUE wyjaśnili, że „Celem prawodawcy była poprawa warunków pracy kierowców. Spędzanie przez kierowców 45-godzinnej przerwy w pojeździe jest sprzeczne z celem rozporządzenia”.

Dlatego wszelkie mandaty i sankcje nakładane na kierowców za spędzanie tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu są zgodne z prawem UE. Różne są jedynie stawki kar, jakie mogą dostać ci, którzy złamią zakaz w poszczególnych krajach.

- Belgia - 1800 euro.
- Francja - do 30 tys. euro (średnia wysokość mandatu to ok. 2300 euro),
- Hiszpania - od 1001 do 2000 euro
- Niemcy - 500 euro - kierowca i 1500 euro - przewoźnik,
- Włochy - od 425 do 1701 euro,
- Wielka Brytania - grzywny nakładane są wyłącznie na kierowców, którzy spędzają tygodniową pauzę w ciężarówce zaparkowanej w niedozwolonym miejscu - 300 funtów.

Przy okazji warto przypomnieć, że dla wielu kierowców poważnym problemem jest także brak wystarczającej liczby parkingów przy europejskich drogach. W Niemczech, które są jednym z największych krajów tranzytowych w UE, brakuje około 50 tys. miejsc parkingowych (istniejące parkingi zapewniają około 70 tys. miejsc). Tymczasem z szacunków ekspertów zajmujących się transportem wynika, że codziennie w Niemczech odpoczynki odbywa około 120 tys. kierowców (większość to truckerzy zza granicy).

Tyrol blokuje tranzyt ciężarowy

Innym problemem, z jakim musi się mierzyć w swojej działalności część przewoźników są restrykcje nakładane na ruch ciężarowy przez austriacki region Tyrol.

Tamtejsze władze lokalne od kilku lat próbują ograniczyć ruch ciężarowy przez przełęcz Brenner biegnący autostradą stanowiącą część europejskiej trasy E45. Powodem ograniczeń wprowadzonych przez region jest chęć zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, hałasu oraz negatywnego wpływu na stan dróg mocno obciążonych ruchem tranzytowym.

Tyrolskie władze prowadzą np. od 2017 r. tzw. odprawy blokowe, których celem jest ograniczenie liczby ciężarówek przejeżdżających przez region. W wyznaczonych terminach (zazwyczaj około 30 w ciągu roku) policjanci lub celnicy kontrolują na granicy liczbę wjeżdżających ciężarówek. Gdy dojdzie ona do ustalonego limitu (np. 300), pozostałe muszą odczekać godzinę na wjazd, co powoduje ogromne zatory. A w konsekwencji także straty dla przewoźników, którzy nie są w stanie dostarczyć ładunków na czas. Po upływie godziny procedura jest powtarzana.

Już teraz wiadomo, że w 2020 r. odpraw blokowych będzie więcej, bo tylko w I półroczu władze zapowiedziały ich 20. Ponadto od lutego przyszłego roku służby mundurowe będą wykorzystywać do odpraw nowy zautomatyzowany system (złożony z monitoringu, sygnalizacji świetlnej, szlabanów oraz ekranów LED). Jeszcze na terytorium Niemiec będzie on zliczał jadące w stronę Tyrolu ciężarówki. Następnie automatyczne szlabany będą przepuszczały pojazdy co 12 sekund, co pozwoli utrzymać limit 300 pojazdów na godzinę.

Oprócz tego Tyrol zakazał również przejazdu pojazdów ciężarowych wiozących określone rodzaje towarów, które można transportować koleją. I naszykowały Pakiet Anty-Tranzytowy, który przewiduje rozszerzenie sektorowego zakazu ruchu ciężarówek, a także wprowadzenie całkowitego zakazu dla pojazdów ciężarowych spełniających normę emisji spalin EURO 4 (a od 2021 r. także EURO 5). Natomiast od 2021 r. pojazdy EURO 6 nie będą mogły przejeżdżać przez region w godzinach nocnych.

Ograniczenia ruchu o nacisku 11,5 t. na oś w Polsce

Problemów utrudniających zwykłą działalność przewoźnikom nie brakuje także w Polsce. Jednym z istotniejszych dla branży jest kwestia nośności dróg i regulujących tę sprawę przepisów. Do 2011 r. polski rząd miał dostosować krajowe przepisy do dyrektywy w sprawie maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych pojazdów drogowych (dyrektywa Rady 96/53/WE z 25 lipca 1996 r.). Unia Europejska wdrażając te przepisy chciała zapobiec sytuacji, w której stosowanie różnych norm w poszczególnych państwach członkowskich utrudniałoby ruch transgraniczny i niekorzystnie wpływałoby na uczciwą konkurencję.

Polska dostosowując krajowe przepisy do unijnego prawa miała otworzyć drogi dla pojazdów o nacisku 11,5 tony na oś, które wykonują przewozy międzynarodowe. Ustawa o drogach publicznych w art. 41 ust. 1 wprawdzie dopuszcza ruch pojazdów o maksymalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony, jednak w tym samym akcie prawnym są inne zapisy, które z uwagi na ochronę infrastruktury, ograniczają dopuszczalne naciski do 8 i 10 ton w zależności od kategorii drogi. Doprowadziło to do sytuacji, że większość dróg w kraju jest objęta tymi ograniczeniami.

Aby przewoźnik mógł jeździć pojazdami ciężarowymi o nacisku osi powyżej 8 lub 10 ton po drogach drugorzędnych konieczne jest specjalne zezwolenie od zarządcy dróg. Problem w tym, że w Polsce różne drogi podlegają różnym organom administracyjnym (od gminnych począwszy, przez powiatowe, a na wojewódzkich i krajowych skończywszy). To sprawia, że na jeden przejazd trzeba czasem uzyskać kilka zezwoleń. Dla przewoźników to duże utrudnienie, a dla rynku transportowego w Polsce przeszkoda w sprawnym działaniu. Dlatego Komisja Europejska w związku z uchybieniem Polski wobec wspomnianej wyżej dyrektywy, w listopadzie 2016 r. skierowała sprawę do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. W marcu 2019 r., TSUE wydał wyrok i orzekł, że "nakładając na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń umożliwiających poruszanie się po niektórych drogach publicznych, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na podstawie przepisów art. 3 i 7 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r."

Wynagrodzenie kierowców w Polsce - brak przepisów ws. ryczałtów za noclegi w kabinie

Innym problemem prawnym jest w Polsce brak przepisów, które regulują wysokość ryczałtów za nocleg kierowcy w kabinie. W związku z tym sądy wydają rozbieżne wyroki. I chociaż Trybunał Konstytucyjny już dawno rozstrzygnął kwestię uprawnień, jakie przysługują kierowcom w transporcie międzynarodowym, nadal nie ma odpowiednich regulacji określających przysługujące im świadczenia (istniejące prawo jest natomiast nieadekwatne do branży transportowej). W podobnym duchu wydał uchwałę Sąd Najwyższy, który podkreślił, że ustawodawca, unikając klarownej i racjonalnej regulacji prawnej, wyzwała wątpliwości i rozbieżności interpretacyjne. Sędziowie zaznaczyli, że nie są władni by rozwiązać problem w ujęciu legislacyjnym - uprawniony do tego jest wyłącznie prawodawca.

W ślad za stanowiskami sądów, w grudniu 2017 r. Ministerstwo Infrastruktury zaprezentowało roboczy projekt ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców i sposobie ich wynagradzania. Projekt zawiera m.in.



Poważnym problemem jest także brak wystarczającej liczby parkingów przy europejskich drogach.

rewolucyjną propozycję odejścia od modelu wynagradzania kierowcy opartego na koncepcji podróży służbowej. Gdyby została wprowadzona w życie, diety i ryczałty byłyby wypłacane wyłącznie wtedy, gdy kierowca dojeżdża innym środkiem transportu do pojazdu pozostawionego poza siedzibą firmy - np. w innym państwie. Gdyby pracodawca nadal wypłacał diety i ryczałty za każdy dzień wykonywanego przewozu drogowego, to zarówno Zakład Ubezpieczeń Społecznych, jak i urzędy skarbowe mogłyby traktować je, jako część zwykłego wynagrodzenia. A to w konsekwencji wiązałoby się z koniecznością odprowadzania składek na ubezpieczenie społeczne oraz zaliczek na podatek dochodowy kierowcy.

Projekt zmian trafił do konsultacji społecznych i był dyskutowany w Radzie Dialogu Społecznego. Strona związkowa, reprezentująca interesy pracowników, jak i organizacje wypowiadające się w imieniu środowiska pracodawców przedstawiły krytyczne uwagi do propozycji Ministerstwa Infrastruktury. Prace nad projektem jednak stanęły, ze względu na wciąż niewyjaśnioną kwestię unijnych przepisów regulujących działanie sektora transportowego, w tym sfery socjalnej dotyczącej kierowców. Do czasu aż nie będzie wiadomo, jaki kształt przyjmie Pakiet Mobilności, tworzenie nowego prawa i jest obarczone ryzykiem, że nie będą przystawać do unijnego prawodawstwa.

Wiadomo wszakże, że gdyby ustawa weszła w życie w obecnym kształcie, kierowcy mieliby wyższe wynagrodzenia, ale jednocześnie obciążenia dla pracodawców w całej branży wyraźnie by wzrosły.

GŁÓWNE WYZWANIA BRANŻY TSL NA RYNKU PRACY

5,2% tyle wynosi stopa bezrobocia rejestrowanego za lipiec 2019 roku ogłoszona przez GUS. Według danych Eurostatu stosującego inną metodologię ta wartość w tym samym okresie wynosi 3,3% i jest jedną z najniższych w całej Unii Europejskiej (za Czechami i Niemcami). Jest to poziom nienotowany od początków transformacji. Jeszcze w styczniu 2016 roku było to 10,2%. Sytuacja na rynku pracy jest wyjątkowa pod wieloma względami. Tak szybki spadek liczby bezrobotnych nie wynika bowiem z efektu masowej emigracji - liczba osób wyjeżdżających za pracę z roku na rok spada. Co ciekawe, z raportu Migracje Zarobkowe Polaków z listopada 2018 roku realizowanego przez Work Service wynika, że w ciągu 4 lat (od września 2014 do września 2018) liczba osób rozważających emigrację za pracę spadła z 19,5% do 8,6%, a liczba osób deklarująca, że nie zamierza wyjeżdżać wzrosła z 78,6% do 90,5%.¹ Jednocześnie coraz więcej obcokrajowców otrzymuje pozwolenia na pracę w Polsce. Na koniec roku 2018 zarejestrowanych w ZUS mieliśmy około 570 tysięcy cudzoziemców, a na koniec czerwca 2019 roku było ich już ponad 644 tysięcy. Większość z nich to Ukraińcy. Na kolejnych miejscach znaleźli się m.in. pracownicy z Białorusi, Gruzji, Mołdawii, Rosji czy Nepalu i Indii.

1/3 kierowców myśli często lub bardzo często o zmianie zawodu.



Powyższa charakterystyka wiele mówi o sytuacji na polskim rynku pracy. Według danych z raportu z badania ManpowerGroup perspektyw zatrudnienia na IV kwartał 2019 roku² przedsiębiorstwa z sektora Transport/Logistyka/Komunikacja planują wzrost zatrudnienia o 11%. Całościowo branża TSL obejmuje różne zawody i specjalizacje. Kierowcy, logistycy, spedytorzy czy pracownicy magazynów to tylko te najpopularniejsze. Jednak od lat mówi się przede wszystkim o tych pierwszych.

Brak kierowców zawodowych posiadających odpowiednie umiejętności dostosowane do potrzeb i oczekiwań pracodawców to dziś największe wyzwanie.

Już dziś wedle różnych statystyk mówi o liczbie od 30 do nawet 100 tysięcy brakujących osób posiadających prawo jazdy na samochody ciężarowe i chętnych do pracy w zawodzie. A zapotrzebowanie wciąż rośnie. Gospodarka się rozwija, potrzeby transportowe rosną, a kierowców nie przybywa. Ma to wiele przyczyn. Wymienić tu można m.in. wyjścia zawodu ze względu na wiek oraz warunki zatrudnienia czy zmianę sytuacji (według badania przeprowadzonego przez Polski Instytut Transportu Drogowego na początku 2019 roku, 1/3 kierowców myśli często lub bardzo często o zmianie zawodu), brak szkół zawodowych (klasy o profilu kierowca-mechanik zostały reaktywowane w 2016 roku. Dziś funkcjonuje już ok. 130 klas o tym profilu w całym kraju) czy na koniec brak obowiązkowej służby cywilnej, która często stwarzała okazje do uzyskania odpowiednich kwalifikacji do pracy w transporcie drogowym.

Sytuację na rynku pracy kierowców zawodowych ratują m.in. pracownicy z zagranicy. Szacuje się, że w polskich firmach transportowych pracuje nawet 80 tys. obcokrajowców. Już ponad połowa firm z branży zatrudnia osoby z paszportem innym niż polski. Nie są oni jednak w stanie zapełnić luki, jaka występuje na rynku pracy w zawodzie, a na pełną autonomizację w najbliższych latach nie można liczyć, więc zapotrzebowanie na kierowców nie będzie z pewnością maleć co najmniej w perspektywie najbliższej dekady.

Praca kierowcy zawodowego to również stosunkowo wysokie wynagrodzenia. Z badań przeprowadzonych przez Polski Instytut Transportu Drogowego wynika, że osoby pracujące w ruchu międzynarodowym mogą liczyć na zarobki rzędu 6500-6700 zł na rękę, a a 1/3 ankietowanych ankietowanych kierowców zarabia ponad 6000. Z kolei 1/4 zatrudnionych zarabia do 3000 zł miesięcznie. Dotyczy to głównie osób pracujących w ruchu lokalnym, charakteryzującym się tym, że do domu wraca się codziennie, a nie raz na 3 tygodnie (lub rzadziej). Wynagrodzenia wyglądają zatem bardzo atrakcyjnie na tle innych zawodów w polskiej gospodarce, ale należy też zwrócić uwagę na system wynagradzania, który powoduje, że kwestia ta jest często podnoszona przez samych zatrudnionych. Chodzi zwyczajnie o to, że na to atrakcyjne wynagrodzenie "na rękę" składa się z reguły niska podstawa (często równa lub niewiele większa od aktualnie obowiązującej płacy minimalnej), a reszta pojawia się w postaci nieoskładkowanych dodatków takich, jak diety. Problem pojawia się w wypadku choroby lub urlo-

pów, a także wyliczeń wysokości przyszłej emerytury. Mimo tych niedogodności, niemal połowa ankietowanych kierowców, na pytanie co najbardziej cenią w swojej pracy, wskazuje właśnie na wysokość wynagrodzenia.

Powoduje to, że w Polsce nadal nietrudno znaleźć osoby, które chętnie zdobyłyby uprawnienia niezbędne do wykonywania tej pracy. I to pomimo innych niedogodności, takich jak, m.in. monotony charakter pracy, długie trasy, rozłąka z rodziną czy kłopoty z noclegiem. Problemem jest tu jednak bariera wejścia. Uzyskanie prawa jazdy (kat. C i C+E) oraz kwalifikacji wstępnej, to koszty rzędu od kilku do kilkunastu tysięcy. Pisaliśmy o tym w naszym raporcie "Problem braku kierowców zawodowych - rekomendowane rozwiązania". Wskazaliśmy tam (obok rozwoju kształcenia zawodowego) na możliwość stworzenia dedykowanego programu gwarancji kredytowych, który nie musiałby angażować środków publicznych. Dziś przy rekordowo niskim bezrobociu w skali kraju, warto byłoby skupić się na "przekwalifikowaniu" urzędów pracy z instytucji, które zajmują się ewidencjonowaniem bezrobotnych i aktywizacją osób często dotkniętych bezrobociem strukturalnym (i oferowaniem szkoleń dla osób pozostających bez pracy) na instytucje, które zajmą się przede wszystkim podnoszeniem umiejętności i szkoleniami skierowanymi do osób pracujących, ale chcących zdobywać przygotowanie zawodowe tak, aby móc podejmować lepiej płatne prace. Takie podejście pomogłoby nie tylko branży transportowej, ale i innym branżom, które narzekają na brak specjalistów - szczególnie w sytuacji gdy Polska ma ambicję by przejść



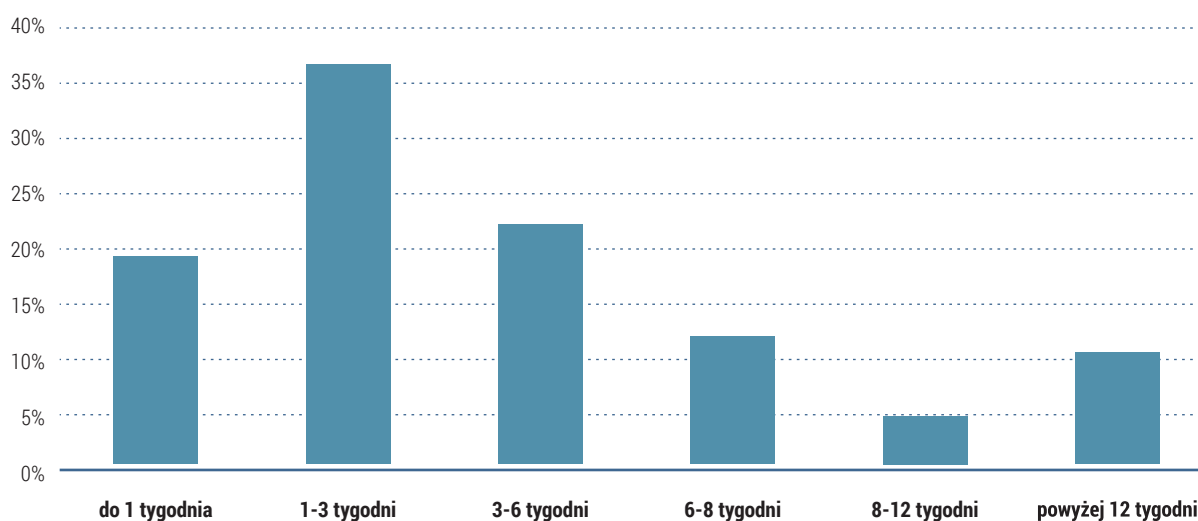
Urzędy pracy przy rekordowo niskim bezrobociu powinny mieć szeroką ofertę szkoleniową dla osób pracujących, ale chcących podnosić swoje kwalifikacje zawodowe.

transformację z kraju konkurującego niskimi płacami na kraj konkurujący wysoką jakością i profesjonalnymi kadrami.

W obecnej sytuacji przedsiębiorcy muszą mierzyć się z wyzwaniem polegającym na wysokiej rotacji pracowników w zawodzie kierowców, oraz długim czasem potrzebnym na znalezienie nowego pracownika. Aż połowa ankietowanych pracodawców deklaruje, że potrzebuje ponad 3 tygodni na znalezienie nowego pracownika. Z naszych badań wynika również, że problem niedoboru kierowców występuje stale w przypadku 34% przedsiębiorstw. Problem potęguje również fakt, że u 28% ankietowanych pracodawców, zatrudnieni kierowcy rozwiązywali umowy bez wyprzedzenia czasowego.

Przed jakim wyzwaniem stoją zatem pracodawcy w branży transportu drogowego? Muszą przede wszystkim zadbać o swój wizerunek. Każdy kandydat do pracy, zanim wyśle swoją aplikację lub odpowie na ogłoszenie szuka

Ile czasu średnio potrzebują Państwo na znalezienie kierowcy zawodowego?



Źródło: opracowanie własne

informacji i opinii na temat potencjalnego pracodawcy. A te składają się z różnych doświadczeń obecnych i byłych pracowników tej firmy. Dlatego przedsiębiorcy myśląc o tym "jak poradzić sobie z brakiem kierowców na rynku pracy" powinni odpowiedzieć sobie na pytanie co zrobić, aby Ci którzy już pracują nie myśleli o zmianie i byli zadowoleni.

W tym obszarze jest bardzo dużo możliwości. Na pierwszym miejscu zawsze **należy stawiać na bezpieczeństwo swoich pracowników**, a więc także o sprawnych i dobrze wyposażonych pojazdach. To w kabinie kierowca spędza większość czasu w trakcie realizacji zleceń. A nikt też nie chce ryzykować życia przez niesprawny lub niepewny sprzęt. Kolejną sprawą jest **niedopuszczalne zmuszanie do przekraczania ustawowego czasu pracy**. To nie tylko nielegalne, ale również bardzo mocno demoralizujące. **Terminowe wypłacanie wynagrodzeń a także wpływ na satysfakcję**. Spośród ankietowanych przez nas kierowców tylko 77% deklaruje, że wypłatę dostaje zawsze terminowo. Jeśli firma znajdzie się wśród tych, które nigdy nie płacą na czas, to może się liczyć z tym, że nikt nie zagrzeje w niej dłużej miejsca.

Ważne jest też budowanie dobrych relacji.

Te najlepiej budować poprzez szacunek do pracowników i to ten płynący bezpośrednio od szefa czy prezesa firmy, ale także poprzez dobrą atmosferę pomiędzy pracownikami różnych obszarów firmy. Pomysły takie można mnożyć, a wszystkie sprowadzają się do świadomego wizerunku swojego przedsiębiorstwa. Wszystko to leży w zasięgu pracodawcy, wymaga jedynie zaangażowania i dostrzeżenia wagi wynikającej z jednej strony ze społecznej odpowiedzialności, a z drugiej efektów ekonomicznych - mniejsza rotacja, ciągłość zatrudnienia, możliwość rozwoju i awansowania czy większe zaufanie u klientów, którzy oceniają firmę poprzez perspektywę kontaktów jej z pracownikami.

Branża transportu i logistyki w najbliższym czasie będzie musiała się zmierzyć nie tylko z wyzwaniami wynikającymi z sytuacją kierowców zawodowych na rynku pracy. Nie bez znaczenia jest zmieniające się otoczenie gospodarcze i technologiczne. Konieczność automatyzacji niesie za sobą konieczność powstawania nowych stanowisk wymagających specjalistycznej wiedzy lub umiejętności. W takim wypadku można stawiać na rynek wewnętrzny, ale również wspieranie i szkolenia obecnie zatrudnionych lojalnych pracowników, którzy będą gotowi do przekwalifikowania się. Przedsiębiorstwa, które doceniają rolę kapitału ludzkiego i będą umiały ją odpowiednio wykorzystać, będą miały możliwość budowania swojej przewagi konkurencyjnej wokół tego, szczególnie na dynamicznym, bardzo konkurencyjnym

rynku, gdzie klienci nie zawsze oczekują najniższej ceny, ale usług najwyższej jakości, gwarantującej przewidywalność i bezpieczeństwo.

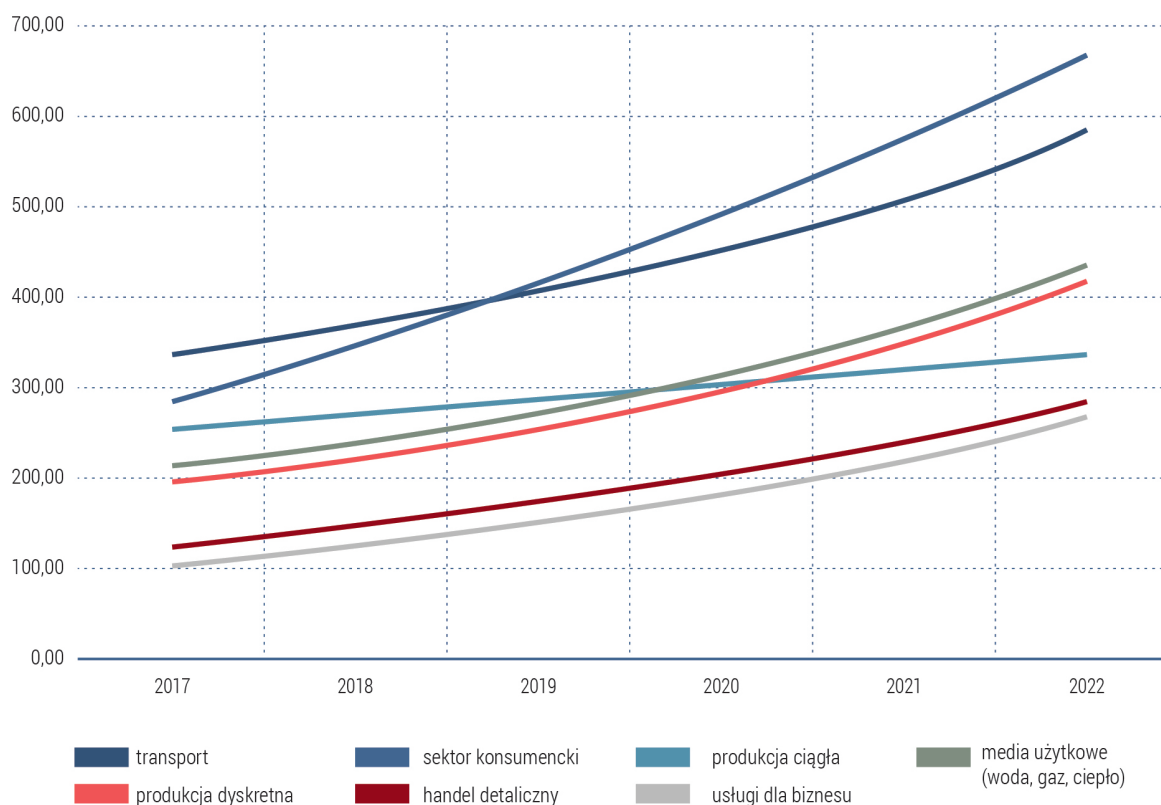
WPŁYW TECHNOLOGII NA ROZWÓJ TRANSPORTU I LOGISTYKI

Transport i logistyka mogą wydawać się z pozoru dziedzinami biznesu, w których trudno o rewolucyjne zmiany. Patrząc jednak na to, co oferują nowe technologie, zwłaszcza cyfryzacja i digitalizacja, okazuje się jednak, że stoimy właśnie w obliczu przełomowych zmian. Potwierdzają to ankiety i badania przeprowadzone wśród szefów globalnych firm.

Prawie 70 proc. prezesów z całego świata liczy się z tym, że podstawowe technologie świadczenia usług będą się zmieniać. 65 proc. uważa natomiast, że zmiany dotkną kanałów dystrybucji. „Sektor będzie zmieniał się pod dyktando digitalizacji, przesunąć w handlu międzynarodowym, rozwiązań software, zmian wewnętrznych w handlu oraz rozwoju rozwiązań w obszarze maszyn i urządzeń” - wynika z raportu PwC „CEE Transport & Logistics TrendBook 2019”.

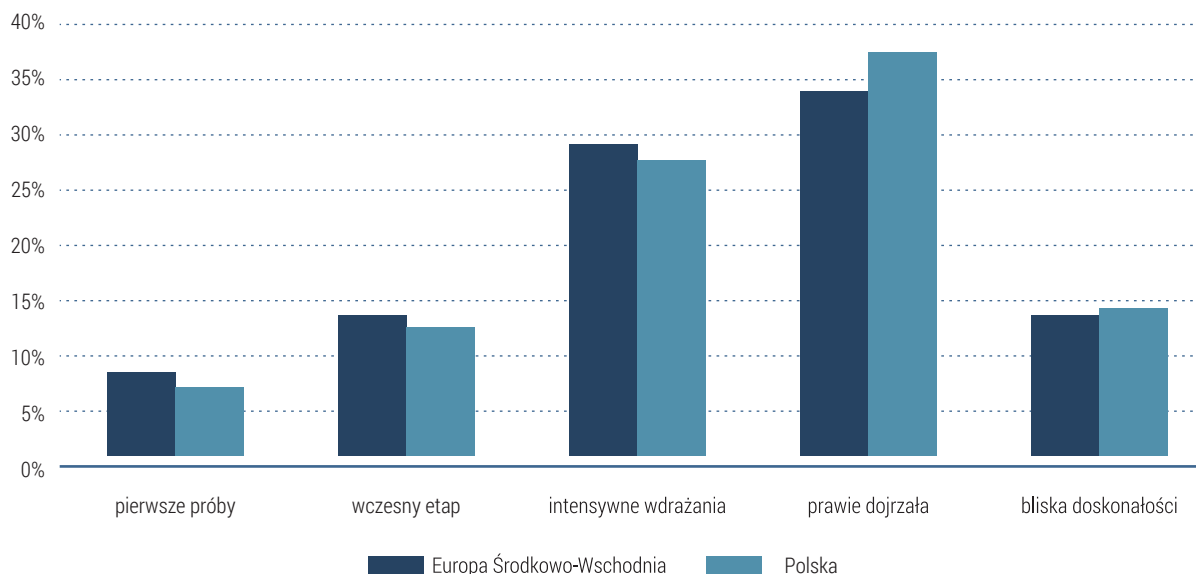
Mowa przede wszystkim o digitalizacji, sztucznej inteligencji, Big Data, blockchainie oraz o połączeniu różnych produktów i usług w ramach Internetu Rzeczy (IoT - Internet of Things). W samym tylko sektorze przemysłu inwestycja w takie rozwiązania ma przynieść, zdaniem badaczy, dodatkowe przychody rzędu 2, a nawet 3 proc. rocznie. Wzrosnąć ma również wydajność - o blisko 18 proc. do 2020 r. - wynika z prognoz.

Wykres 3. Wydatki na IoT w poszczególnych branżach (M USD)



Źródło: IDC Worldwide Semiannual Internet of Things wydatki w poszczególnych branżach, czerwiec 2018

Wykres 4. **Deklarowany poziom adopcji rozwiązań Cyfrowej Transformacji w Polsce na tle Europy Środkowo-Wschodniej**



Źródło: IDC CEE Digital Transformation Survey, 2017; N=311

W firmach szykują się więc zmiany. W ciągu najbliższych pięciu lat w czterech przedsiębiorstwach na pięć zdigitalizowany zostanie łańcuch wartości (konceptja, która dzieli czynności, wykonywane w przedsiębiorstwie, na kategorie działań wartościowych, wśród których znajdują się m.in. zaopatrzenie, logistyka, dostarczanie i obsługa wyrobów). Inwestycje w IoT do 2020 r. osiągną nawet 140 mld euro rocznie - wynika z wyliczeń PwC. Tak wygląda sytuacja w przemyśle. A zmiany w tym sektorze pociągną za sobą konieczność zmian w branżach blisko współpracujących, m.in. w TSL.

W transporcie wydatki na IoT sukcesywnie rosną. I to do tak wysokich poziomów, że branżę tę przegania jedynie sektor konsumencki. W 2018 roku przeznaczano na Internet Rzeczy w transporcie 367,43 mln dolarów. Szacuje się, że w tym roku będzie to już 404,24 mln, zaś w 2020 r. - 450,29 mln. W 2022 r. suma ta może osiągnąć pułap 590 mln dolarów - wynika z szacunków zaprezentowanych w raporcie „IoT w polskiej gospodarce”, przygotowanym przez Grupę Roboczą ds. Internetu Rzeczy, która powstała w 2018 roku przy Ministerstwie Cyfryzacji.

Jak przekonują eksperci ze wspomnianej Grupy, na tle całego świata region Europy Środkowo-Wschodniej wypadła umiarkowanie. Kraje naszego regionu są poniżej poziomu, jaki prezentują Europa Zachodnia oraz Ameryka Północna, przynajmniej pod względem liczby firm, które zajmują się wprowadzaniem rozwiązań wspierających IoT.

Tym niemniej w naszym regionie Polska radzi sobie nieźle.

Na tle krajów z regionu jest u nas więcej firm, które deklarują, że są na „prawie dojrzałym” lub „bliskim doskonałości” poziomie adopcji rozwiązań cyfrowej transformacji.

Można spodziewać się więc, że najbliższe lata będą przynosić bardzo dynamiczne zmiany. Eksperci prognozują m.in. że w ciągu kilku najbliższych miesięcy „70 proc. organizacji będzie wykorzystywać komercyjne platformy IoT do rozwoju i wdrażania aplikacji IoT, a ponad 50 proc. będzie miało środowiska zbudowane z platform IoT pochodzących od wielu dostawców”.

W odniesieniu do transportu IoT może być według Grupy Roboczej ds. Internetu Rzeczy stosowany np. do:

- przewidywania ruchu drogowego: czasów przejazdu i natężeń ruchu;
- systemów zarządzania ruchem - do zbierania danych o położeniach, prędkościach i trasach pojazdów, które mogą usprawnić zarządzanie ruchem;
- identyfikacji wypadków lub kolizji i automatycznego powiadamianie służb ratunkowych (eCall);
- **monitorowania statków**, tworzenie mapy położenia statków;
- **lokalizowania pojazdów**, poprawy przepustowości sieci przez zmniejszanie odstępów między pojazdami (w razie potrzeby i możliwości), sterowanie prędkością ich jazdy;
- optymalizacji wykorzystania poszczególnych elementów infrastruktury transportowej, **optymalizacji tras**;

- **monitorowania przesyłek w logistyce**, np. warunków przewozu ładunków specjalnych lub wrażliwych (np. leków, żywności, materiałów niebezpiecznych, ładunków ponadnormatywnych).

Przed TSL sporo barier na drodze do IoT

Z potencjału zdaje sobie sprawę branża TSL. - Jeszcze 20 lat temu nikt nie myślał o autonomicznych ciężarówkach, które poruszają się bez kierowcy. Dziś taki pojazd kursuje już po drogach publicznych między terminalami DB Schenker w Szwecji. Rewolucja cyfrowa wymaga od firm tworzenia nowych rozwiązań - mówi Marta Miciakiewicz, IT Management Land w DB Schenker.

Wtórą jej Marek Pluciak, solutions design manager w firmie Raben. - Kluczowe jest zintegrowanie systemów informatycznych operatorów logistycznych uczestniczących w łańcuchu dostaw. Może nie w odniesieniu do całego łańcucha, ale w początkowej fazie, na pewno dla kluczowych jego węzłów. Za tym idzie konieczność standaryzacji rozwiązań i nośników - stwierdza.

Ta opinia współgra z wnioskami, jakie formułuje Grupa Robocza ds. Internetu Rzeczy odnośnie barier, które mogą przeszkodzić we wprowadzaniu IoT do sektora transportu. Wśród przeszkód Grupa wymienia m.in.:

- Planowanie i zarządzanie transportem w skali mikro - brak makroskopowego planowania (niezależne dla różnych środków transportu, różnych jednostek przestrzennych i różnych zarządców transportu).
- Zamykanie się podsystemów transportowych i logistycznych we własnych ramach, bez udostępniania danych na zewnątrz.
- Niewystarczającą wymianę informacji między zarządcami infrastruktury, operatorami i użytkownikami (powodem jest licencjonowanie, systemy zamknięte, interfejsy autorskie, co powoduje np. brak interoperacyjności między systemami TMS, WMS i GPS).
- Brak normalizacji (standaryzacji) procesów i narzędzi lub niski stopień ich upowszechnienia (firmy tworzą własne rozwiązania i procesy - przykładem jest archaiczny proces transmisji danych w przypadku zleceń transportowych, gdzie wedle szacunków 90 proc. zleceń jest przesyłanych mailowo w formacie pdf, a 10 proc. w plikach tekstowych. Brak standaryzacji powoduje nieopłacalność tworzenia przystępnych cenowo programów do zarządzania procesami, upowszechniających współczesne możliwości komunikacji i wymiany danych zgodne z oczekiwaniami firm transportowo-logistycznych, szczególnie małych i średnich).
- Brak obowiązku prawnego posiadania urządzeń do

geolokalizacji (w praktyce posiadanie takich urządzeń jest normą w przypadku pojazdów ciężkich, ale w transporcie lekkim do 3,5 t zainstalowanych geolokalizatorów w samochodach jest znacznie mniej).

- Bariere wprowadzania automatyzacji w małych i średnich przedsiębiorstwach (w firmach transportowych częstą przyczyną braku automatyzacji procesów przy pomocy IoT jest różnica pokoleniowa. Część właścicieli firm ma opory przed wdrażaniem nowych rozwiązań, gdyż nie do końca rozumie i widzi potrzebę zmian a także korzyści, jakie z nich płyną).

Ten ostatni przykład pokazuje, że bariery pojawiają się w różnych sferach, nie tylko tych ściśle związanych z przygotowaniem technologicznym branży. Oczywiście przeszkodą są dość duże, jak na razie, koszty inwestycji. Brakuje także odpowiednio wykwalifikowanych ekspertów, dobrze rozumiejących potrzeby rynku. Kolejną przeszkodą jest także mentalność.

- Wielokrotnie rozmawiając z przedstawicielami firm słyszałem: „wiem o automatyzacji, ale to jeszcze nie ten moment. U mnie wszystko działa, jak należy, poczekam, aż zacznę się psuć” - mówi dr hab. inż. Andrzej Bujak, prof. WSB we Wrocławiu. Wtedy jednak, zdaniem ekspertów, może być już za późno.

Branża ma również obawy o bezpieczeństwo danych, które ma wymieniać. Przed inwestycjami niekiedy blokuje również niepewność, co zrobią partnerzy. - Wielu mówi: "wprowadzam zmiany, automatyzuję się, jednak nie mam pewności, czy te zmiany na pewno dobrze wpłyną na moją działalność. Jeśli kontrahenci nie pójdą w tym samym kierunku, co mi z tych zmian przyjdzie?" - zauważa Bujak.

Część przedstawicieli branży TSL ma jednak świadomość, że obecnie niezbędne jest ciągłe analizowanie coraz większej liczby danych i na ich podstawie korygowanie przepływów w sieci. Na bazie tych informacji można bowiem tworzyć i analizować plany na przyszłość.

- Niestety, nie zawsze jakość analizowanych danych jest najlepsza, co wynika w znacznej mierze z konieczności angażowania człowieka do ich generacji. Pewne dane można pozyskać automatycznie, inne, niestety, trzeba wprowadzić ręcznie. I tu czasem pojawiają się błędy - zaznacza Marek Pluciak.

Potrzebny całościowy plan transformacji

Rozwiązaniem może być automatyzacja, eksperci przestrzegają jednak, że nie wystarczy zainwestować w dodatkowe czujniki, telematykę oraz Internet Rzeczy by ulepszyć najbardziej newralgiczne procedury.

- Kluczowe jest zbudowanie w firmie strategicznego planu transformacji. Sukcesu nie zapewni zmodyfikowanie jednego procesu, ale przebudowanie całej działalności - radzi dr hab. inż. Andrzej Bujak, kierownik Instytutu Logistyki w WSB we Wrocławiu.

- Trzeba zacząć od podstaw, czyli od inwestycji w zasoby ludzkie. Przygotowanie pracowników do zmiany technologicznej sprawi, że będą potrafili korzystać z nowych możliwości i rozumieją potrzebę wdrażania nowych rozwiązań. Następnie należy zrobić założenie, do czego chcemy w tej cyfryzacji i automatyzacji dojść, jako instytucja. Co dokładnie chcemy zdigitalizować, w jakim zakresie. Zastanowić się również, z kim będziemy współpracować i łączyć się, wymieniając dane – wylicza.

Radzi przy tym, by stworzyć tzw. mapę myśli (koncept opracowany przez prof. Hansa-Christiana Pfohla z Europejskiego Stowarzyszenia Logistycznego). Polega ona na przeanalizowaniu:

- na czym opierają się główne procesy w firmie,
 - gdzie są największe ograniczenia,
 - gdzie ponoszone są największe straty,
 - jakie są powiązania między różnymi działaniami w firmie
- i jak należy zorganizować przepływy między nimi,
- co należy zrobić, aby osiągnąć wzrost efektywności.

Jedną z barier rozwoju jest zamykanie się podsystemów transportowych i logistycznych we własnych ramach, bez udostępniania danych na zewnątrz.



Trzeba nadążać za partnerem handlowym

Transformacja pod dyktando rewolucji cyfrowej jest kluczowa z kilku powodów. Gdy weźmiemy pod uwagę wymianę handlową Polski, to widać, że niezmiennie blisko 30 proc. naszego eksportu trafia do Niemiec. A to kraj, który konsekwentnie wprowadza rozwiązania związane z automatyzacją i cyfryzacją.

- Nic dziwnego. Koncepcja Przemysłu 4.0., od której wszystko się zaczęło, powstała właśnie w Niemczech. Gdy kluczowy partner, z którym mamy największe obroty

handlowe, zmienia się, trzeba nadążać za tymi zmianami - radzi dr hab. inż. Andrzej Bujak. - W przeciwnym razie możemy zostać odstawieni na boczny tor. Niemiecka firma, która będzie miała inne oczekiwania w stosunku do wymiany informacji i realizacji przepływu, będzie stawiać na automatyzację, a nie np. na wymianę maili. Zrezygnuje z dostawców, którzy nie nadążają za zmianami - ostrzega.

Wymagają tego również globalne trendy. - Po pierwsze, starzenie się społeczeństwa. Firmy powinny zacząć się skupiać na pokoleniu Y i Z, które właśnie wchodzi w segmenty zarządzające i ma określone oczekiwania jeśli chodzi o realizację celów, postępowanie w pracy i spędzanie czasu wolnego. To ludzie, dla których normą jest korzystanie z nowoczesnych technologii, automatyzowanie działań - wyjaśnia Halina Brdulak, dr hab. profesor nadzwyczajny Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

Inne trendy, które determinują zdigitalizowanie sektora TSL to np. zmiany klimatyczne i ruchy ekologiczne, globalizacja i regionalizacja oraz sama cyfryzacja.

Efektem postawienia na technologie cyfrowe ma być, zdaniem ekspertów Grupy Roboczej ds. Internetu Rzeczy:

- ograniczenie błędów ludzkich, będących najważniejszą przyczyną wypadków w transporcie,
- powstanie multimodalnego systemu transportowego łączącego wszystkie rodzaje transportu w jedną zintegrowaną usługę, która będzie umożliwiać sprawny przewóz ludzi i ładunków „od drzwi do drzwi”
- zmniejszenie zużycia energii i emisji spalin.

Nowe technologie już w użyciu

Mimo wielu obaw, automatyzacja jest procesem, który już się dzieje w wielu firmach z branży TSL. W magazynach używane są AGV (automated guided vehicles), czyli sterowane automatycznie pojazdy, które przenoszą palety i kartony. Stosowana jest tzw. robotyka roju (ang. swarn robots), w której maszyny pracują nad problemem jak rój, działając według rozpisanych algorytmów. Ludziom pomagają drony i egzozskielety.

A w wielu zadaniach Internet Rzeczy oraz sztuczna inteligencja mogą ich wręcz zastąpić. - Algorytmy mogą wykonywać np. pracę spedytora, który kwotuje. Dzięki czemu ten człowiek może się zająć czymś bardziej kreatywnym - wskazuje dr hab. Halina Brdulak.

Celem jest przede wszystkim szukanie oszczędności na poszczególnych etapach łańcucha dostaw. Różne firmy różnie to realizują.

- Konieczna jest głęboka analiza oraz identyfikacja poszczególnych obszarów operacji, wymagających poprawy bądź dostosowania do nowego otoczenia. Oczywiście na bieżąco analizujemy sieć, sprawdzamy ją pod kątem możliwości wprowadzenia rozwiązań optymalizujących procesy i przepływy. Obecnie trudno w naszych warunkach automatyzować dystrybucję - nie ma ciągników, które jeżdżą bez kierowców, a wózki AGV, które na cross dockach mogłyby rozładowywać towary bez udziału człowieka, nie są jeszcze atrakcyjne kosztowo - wyjaśnia Marek Pluciak z firmy Raben.

Raben ma za to narzędzia bazujące na hurtowni danych, dotyczących dystrybucji i przepływów towaru przez magazyny, które umożliwią tworzenie i analizę danych na poziomie użytkownika - bez konieczności wsparcia w ich pozyskaniu przez dział IT. To oznacza dużą oszczędność czasu.

- Korzystamy również ze wsparcia specjalistycznego narzędzia obliczeniowego służącego do modelowania procesów i przepływów, wyszukiwania wąskich gardeł oraz optymalizacji sieci – dodaje Pluciak.

Z konieczności modyfikowania działalności firmy pod kątem logistyki 4.0. zdaje sobie również sprawę np. DB Schenker. Jednym z narzędzi wspierających automatyzację łańcucha dostaw u tego operatora logistycznego jest RPA (ang. Robotic Process Automation). Ten cyfrowy pracownik może zastąpić człowieka w żmudnych działaniach.

- Dzięki temu, że jest cyfrowy nie nudzi się i nie popełnia błędów wynikających z nieuwagi lub braku koncentracji. Dzięki zrobotyzowaniu i automatyzacji wiele powtarzalnych czynności może być wykonywanych znacznie szybciej. RPA w DB Schenker w Europie realizuje ponad 130 procesów - mówi Marta Miciałkiewicz.

Każdy z robotów daje inne oszczędności, dlatego na razie trudno jednoznacznie oszacować korzyści. Pewne jest wszakże to, że RPA pozwala na zmianę sposobu myślenia pracowników. Skłania ich do poszukiwania procesów, które wymagają automatyzacji.

- Stawiamy również na rozwój Internetu Rzeczy, a przykładem naszych działań są smartboxy, które mierzą wszystkie parametry przesyłek. Informują o ich lokalizacji GPS, temperaturze, wstrząsach oraz wilgotności. Przed ich wdrożeniem klienci sami analizowali informacje o transportowanych towarach poprzez dataloggery wkładane do paczek. Jednak nie otrzymywali informacji w czasie rzeczywistym. Dzisiaj chcemy dać im taką możliwość, przez wybranie odpowiedniej usługi na stronie - wyjaśnia Marta Miciałkiewicz.

Przedstawiciele branży podkreślają, że tego typu inwestycje są niezbędne. Nie ma innej drogi, by nadążyć za

najważniejszymi trendami w TSL. A jednym z nich jest zastosowanie technologii blockchain.

- System ten pozwala na decentralizację danych poprzez przetwarzanie ich w chmurze. Rozwiązanie jest tak przyszłościowe i elastyczne, że może spowodować powstanie jednej platformy dla wszystkich - i dla operatorów, i dla klientów - tłumaczy Bartłomiej Centlewski, Head of IT Management Land Cluster NEE w DB Schenker.

Ekspert tłumaczy, że efektem wykorzystania blockchainu będzie obniżenie kosztów oraz standaryzacja komunikatów i dokumentów. Zysk stanie się widoczny dla całej branży, ponieważ rozwiąże problem np. posiadania własnych platform i wszelkich kosztów z nimi związanych, da to również możliwość dynamicznego skalowania zasobów.

ELEKTRONICZNY LIST PRZEWOZOWY ECMR

Konwencją CMR powszechnie nazywana jest Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r.³ Polska przystąpiła do tej umowy międzynarodowej 27 kwietnia 1962 roku. Na dzień dzisiejszy ten kluczowy dla sektora transportu międzynarodowego akt prawny podpisało 55 państw, w tym prawie wszystkie państwa Europejskie i wszystkie, które odgrywają istotną rolę w globalnym transporcie drogowym.⁴ Konwencja stanowi przepisy prawa powszechnie obowiązującego w Polsce i stosuje się do prawie wszystkich umów przewozu międzynarodowego.⁵

Celem konwencji było ujednolicenie przepisów w zakresie międzynarodowego transportu drogowego, aby unikać licznych niezgodności i często sprzecznych regulacji krajowych. Co ważne, Konwencję CMR stosuje się w przypadku wszystkich umów o przewóz towarów pojazdami, jeśli miejsce dostarczenia ładunku i miejsce przyjęcia towaru do przewozu znajdują się w dwóch różnych państwach, a co najmniej jedno z nich przystąpiło do Konwencji. Dzieje się to niezależnie od narodowości stron umowy, ich siedziby czy miejsca zamieszkania.

Jak wynika z interpretacji przepisów Konwencji CMR, które jako prawo międzynarodowe mają pierwszeństwo nad przepisami krajowymi, ten akt prawny ma fundamentalne znaczenie dla branży międzynarodowego transportu drogowego, w której polskie przedsiębiorstwa dysponują bardzo dużym udziałem i odgrywają istotną rolę.

List przewozowy jest to dokument określający warunki umowy przewozu towaru. Co do zasady sporządzany jest wspólnie przez nadawcę przesyłki i przewoźnika, którzy stwierdzają na nim przyjęcie przesyłki do transportu, a następnie wydają nadawcy kopię tego listu. Niemniej jednak z racji na umasowienie procesów gospodarczych coraz częściej mamy do czynienia z zawieraniem umów nie poprzez indywidualne negocjacje między stronami, a poprzez przystąpienie przez jedną stronę do wzorca tzw. umowy adhezyjnej. W ramach globalnych procesów gospodarczych umowy te są coraz częściej zawierane drogą elektroniczną, poprzez internet, za pośrednictwem specjalnie dedykowanych do tego celu platform.

W międzynarodowym transporcie drogowym umowa przewozu w formie odrębnego dokumentu odgrywa

w praktyce przewozowej rolę drugorzędną. Często nie jest ona w ogóle zawierana. W efekcie list przewozowy stanowi bardzo często jedyne pisemne źródło informacji o postanowieniach umowy. Zgodnie z szacunkami IRU w ciągu roku w Europie w obrocie znajduje się do 400 milionów listów przewozowych. Możliwość łatwego zapoznania się z informacjami ujętymi w liście przewozowym jest istotna zarówno dla stron umowy, jak i dla odbiorcy przesyłki. **Informacje zawarte w liście umożliwiają przewoźnikowi prawidłowe wykonanie usługi przewozowej, a nadawcy i odbiorcy sprawowanie kontroli nad prawidłowością przebiegu procesu transportowego.** W piśmiennictwie prawniczym określa się to informacyjną funkcją listu przewozowego.⁶

List przewozowy jest dowodem zawarcia umowy, jej treści oraz wykonania. Funkcji dowodowej listu przewozowego dotyczy art. 4 konwencji CMR, zgodnie z którym list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy przewozu. Dokument ten stanowi dowód nie tylko faktu zawarcia umowy, ale również jej treści. Należy również zaznaczyć, iż pewne informacje, jeśli zostaną zawarte w liście przewozowym, tworzą domniemania prawne.⁷

Forma listu przewozowego w Konwencji CMR

Poza ujednoliceniem zasad dotyczących znaczenia i mocy prawnej listu przewozowego Konwencja CMR zawiera również przepisy dotyczące jego formy. W ten sposób w zglobalizowanych procesach transportu międzynarodowego, mieszkańcy różnych krajów, mówiący różnymi językami i funkcjonujący w ramach innych porządków prawnych mogą używać jednolitej formy dokumentu przewozowego.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 konwencji CMR **list przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach - pierwszy z nich wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zatrzymuje przewoźnik. Jeżeli jednak towar ma być ładowany na różne pojazdy lub jeżeli chodzi o różne rodzaje towarów albo o oddzielne partie, nadawca lub przewoźnik ma prawo wymagać wystawienia tylu listów przewozowych, ilu pojazdów należy użyć lub ile jest rodzajów bądź partii towarów.**

Stosowany do dziś wzorec dokumentu do konwencji CMR został on opracowany w 1971 roku przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (International Road Transport Union - IRU). Nadano przy tym kolejnym egzemplarzom listu inny kolor: czerwony dla nadawcy, niebieski dla odbiorcy, zielony dla przewoźnika, czarny do celów administracyjnych oraz ewentualnie szary stosowany np. wraz z fakturą do rozliczenia usługi.

W myśl ustaleń dokonanych w ramach IRU poszczególne egzemplarze powinny być drukowane w bloczkach szeregowo na papierze samokopiującym, co ma na celu wykluczenie rozbieżności między egzemplarzami. **I to rozwiązanie jest nadal stosowane w erze powszechnej cyfryzacji w XXI wieku.**

Elektroniczny list przewozowy : eCMR

Konwencja CMR powstała i zaczęła funkcjonować w latach 50tych i 60tych XX wieku. Jej przepisy, w szczególności wymogi dotyczące pisemnych egzemplarzy listów przewozowych, nie uwzględniają możliwości zawierania umów przy użyciu drogi elektronicznej. Z biegiem czasu pisemny charakter listu przewozowego zaczął stanowić zbędne utrudnienie i skomplikowanie procesu zawierania umów w międzynarodowym transporcie drogowym. Mając to na uwadze państwa - strony Konwencji CMR podjęły odpowiednie działania mające na celu umożliwienie zawierania umów drogą elektroniczną, bez konieczności używania papierowego listu przewozowego.



Samo przyjęcie protokołu stanowi jedynie pierwszy krok. Następnym etapem jest odpowiednie wdrożenie mechanizmu elektronicznego listu przewozowego.

W efekcie wspólnych prac nad aktualizacją Konwencji CMR w dniu 5 czerwca 2011 r. wszedł w życie **Protokół dodatkowy do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzony w dniu 20 lutego 2008 r. w sprawie elektronicznego listu przewozowego.** Protokół dodatkowy z 2008 r. umożliwił zarówno wystawianie elektronicznych listów przewozowych jak i komunikowanie się przez strony umowy (w przypadku woli dokonania jej zmiany bądź też zgłaszania roszczeń) przy wykorzystaniu komunikacji elektronicznej.

Nowa regulacja może znacząco wpłynąć na zasady wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych. Obecnie można mówić o jej coraz większym upowszechnieniu się, poprzez przystępowanie do protokołu kolejnych państw. Na chwilę obecną **protokół przyjęły 22 państwa**

w tym Polska (która formalnie dołączyła do tego grona 11 września 2019 roku).

Warto zaznaczyć, że przystąpienie przez Polskę do omawianego protokołu nie oznacza automatycznie możliwości zastosowania w naszym kraju elektronicznego listu przewozowego. Przystąpienie do Protokołu stanowi dopiero pierwszy niezbędny krok w kierunku uczestniczenia w elektronicznym systemie obiegu listu przewozowego CMR w przyszłości. Zgodnie z kluczowym w tej sprawie art. 5 Protokołu dodatkowego, podmioty zainteresowane wykonywaniem umowy przewozu z wykorzystaniem listu e-CMR uzgadniają procedury i ich realizację, w celu zapewnienia zgodności z wymogami protokołu oraz Konwencji.

Zadaniem państw, które przystąpiły do Protokołu dodatkowego jest wspólne wdrożenie w ramach realizacji Konwencji systemu funkcjonowania listu e-CMR oraz ustalenie zakresu niezbędnych procedur oraz obowiązków poszczególnych podmiotów.

Korzyści

Korzyści ze stosowania eCMR jest wiele. Strony umowy będą miały dostęp do informacji dotyczących przebiegu całego procesu, takich jak miejsce i czas załadunku, oraz gdzie się znajduje ładunek i jaką ciężarówką jest transportowany. Dostęp do danych real-time to także powiadomienia dotyczące wszelkich zdarzeń, a w szczególności tych dotyczących dostarczenia i ewentualnych uwag u odbiorcy. Zwiększa to bezpieczeństwo całego łańcucha dostaw. Elektroniczny CMR pozwoli również przewoźnikom na wygodną archiwizację informacji logistycznych.

Ponadto działania powiązane, np. fakturowanie, potwierdzenie dostawy (Proof of Pick-up & Delivery) czy też wszczęcie procedur reklamacyjnych, będą przebiegały szybciej i przy niższych kosztach. Możliwość rozszerzenia funkcjonalności eCMR o dokumentację fotograficzną może to znacznie ułatwić.

Co bardzo ważne, przewoźnicy dzięki eCMR mogą natychmiast po zrealizowaniu transportu wystawić rachunek za świadczoną usługę, a to skróci oczekiwanie na płatność, które w branży transportowej i tak mają bardzo długie terminy. Dodatkowo opóźnienia w tychże płatnościach powodują tworzenie się zatorów płatniczych, co bardzo osłabia szczególnie przewoźników. eCMR to także szereg korzyści dla organów administracji publicznej takich jak organy podatkowe, ułatwienia i zwiększenie efektywności działania służb kontrolnych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Wdrożenie elektronicznego listu przewozowego

to również korzyści dla bezpieczeństwa – zwiększenie skuteczności interwencji służb takich jak Policja, Straż Pożarna i Pogotowie Ratunkowe. To także poprawa warunków socjalnych w transporcie drogowym oraz ochronę rynku transportowego przed naruszeniami zasad uczciwej konkurencji. Nie można również zapominać o korzyściach dla środowiska.

Ostatecznym celem elektronicznego listu przewozowego jest usprawnienie procesów logistycznych, dzięki zwiększonej efektywności i przejrzystości. Im więcej państw będzie z niego korzystało, tym bardziej atrakcyjny będzie system. A kraje, które zaakceptują eCMR, będą czerpały z niego większe korzyści – tłumaczy Umberto de Pretto, sekretarz generalny międzynarodowej organizacji IRU.

eCMR jako szansa dla Polski

Polskie firmy obsługują ponad 30% drogowego transportu międzynarodowego i ponad 17% transportu w ogóle w całej Unii Europejskiej. Każdego roku w naszym kraju powstają kolejne centra logistyczne i nowe powierzchnie magazynowe. Istniejąca infrastruktura (choć wciąż wymagająca rozbudowy) już dziś powoduje, że jesteśmy krajem z największym potencjałem by być tranzytową bramą między Azją a Unią Europejską.

Aby pozytywnie wpływać na dalsze wzrosty, ważne są dalsze inwestycje w infrastrukturę, ale co równie ważne cyfryzację. Istnieje ogromna przestrzeń dla innowacji w logistyce. Cyfryzacja i technologie tworzą bardziej efektywny łańcuch wartości we wszystkich sektorach gospodarki. Przejście z dokumentów papierowych na elektroniczne umożliwiłoby tańsze, szybsze i jeszcze bardziej transparentne procesy w transporcie krajowym i międzynarodowym.

Według szacunków Komisji Europejskiej transport drogowy towarów w Europie wzrósł o 25% w ciągu ostatnich 20 lat. Planuje się, że w latach 2015-2050. wzrost wyniesie kolejne 50 procent. Jednak przy tak szybko rosnącym wolumenie sektora wydaje się, że innowacje nie zawsze nadążają. Często ze względu na opieszałość administracji publicznej w poszczególnych krajach. Wciąż 99% operacji transportu międzynarodowego w UE odbywa się przy wykorzystaniu papierowych druków których wzór powstał niemal ponad pół wieku temu!

To listy przewozowe są jednym z najważniejszych dokumentów w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy. Prawdą jest, że Protokół dodatkowy w sprawie eCMR, istnieje od ponad 10 lat, ale proces wdrażania wymaga sporego zaangażowania rządów poszczególnych krajów. Polska właśnie przystąpiła do tego protokołu, ale to dopiero pierwszy krok. Istnieje jeszcze

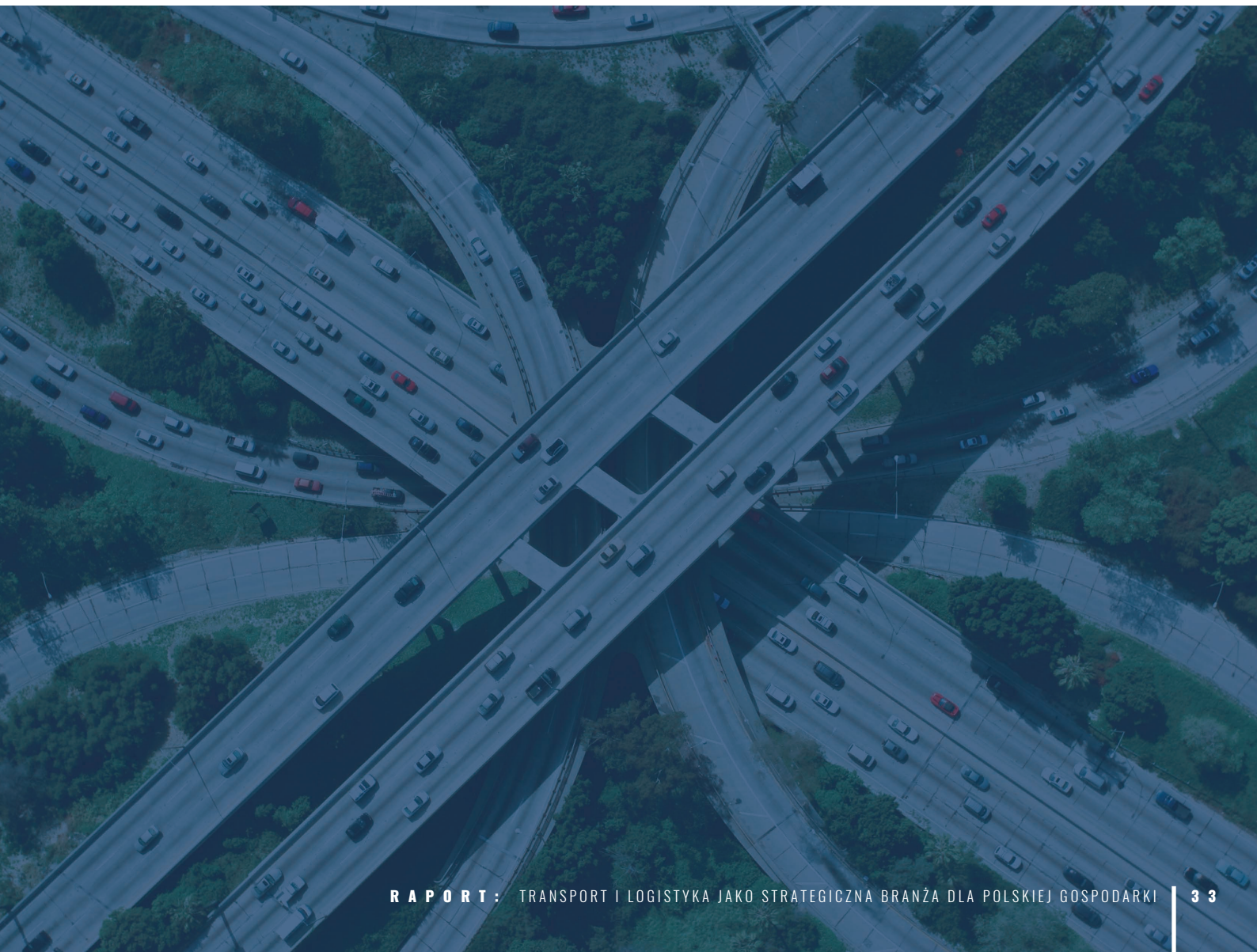
potrzeba przyjęcia szeregu przepisów wykonawczych do stworzenia niezbędnych technicznych i prawnych warunków dla organów publicznych odpowiedzialnych za egzekwowanie i kontrolę w celu umożliwienia akceptacji i oceny danych zawartych w listach elektronicznych.

W chwili obecnej niektóre z większych firm handlowych i spedycyjnych mają elektroniczne systemy zamówień i zarządzania fakturami. Powstają platformy logistyczne, które udostępniają takie rozwiązania również dla mniejszych firm. Jednak możliwość wydawania dokumentów elektronicznych jest ograniczona, bo nawet w takim przypadku przewoźnik musi nadal posiadać papierowy list przewozowy – nie ma przepisów krajowych zezwalających na stosowanie elektronicznej wersji CMR, a organy kontrolne nie mają dostępu do systemów elektronicznych firm prywatnych.

Trzeba to zaznaczyć wyraźnie: sukces sektora zależy od cyfryzacji. Kto będzie pierwszy ten zwycięży. Z powodów określonych powyżej wszystkie zainteresowane

strony – od sektora publicznego po organizacje przedsiębiorców i inne instytucje niezależne – muszą połączyć siły i pomóc branży transportowej stać się bardziej innowacyjną. Istnieje potrzeba powołania grupy roboczej (w której zbiorą się podmioty prywatne i publiczne), która przeanalizuje możliwości wykonalności i określeni warunków, jakie należy spełnić, aby uruchomić pilotażowy projekt eCMR dotyczący transportu drogowego towarów między wybranymi krajami.

Nie ma wątpliwości, że może to osiągnąć również Polska, ze względu na skalę działania w transporcie drogowym oraz posiadanie ogromnych zasobów i innowacyjnych firm oferujących rozwiązania dla tego biznesu. Polska może być krajem, który zapoczątkuje dobre praktyki i najlepsze standardy. Na początek dzięki współpracy z krajami z regionu, a następnie korzystając z dobrych wypracowanych rozwiązań i skali – przełożyć to nie tylko na kraje UE, ale wszystkich sygnatariuszu protokołu dodatkowego e-CMR.



POLSKA NA NOWYM JEDWABNYM SZLAKU

Nowy Jedwabny Szlak, czyli polityczno-gospodarcza inicjatywa chińskich władz zmierzająca do utworzenia pasma transportowych szlaków łączących Chiny z Europą, od kilku lat przyciąga uwagę branży transportowej i logistycznej. Projekt finansowo wspierany przez Pekin z pewnością służy przede wszystkim interesom Chińczyków. Jednak i inne kraje, przez które przechodzić mają korytarze One Belt One Road liczą, że skorzystają z inwestycji w infrastrukturę. Wśród nich jest także Polska.

Oceny tego, jaką rolę odegra Nowy Jedwabny Szlak są jak na razie skrajne. Jedni nazywają go szansą stulecia dla Europy - ma bowiem połączyć ponad 60 krajów, które zamieszkane są przez 63 proc. światowej populacji i które generują około 29 proc. globalnego PKB. Inni traktują go jako chińską pułapkę, której głównym celem jest poszerzenie gospodarczych i politycznych wpływów Pekinu w biedniejszych państwach poprzez ich zadłużenie. Długi zaciągnięte u Chińczyków na projekty infrastrukturalne mogą być za jakiś czas kartą przetargową, ułatwiającą Pekinowi prowadzenie ekspansywnej polityki zagranicznej. Amerykański think tank Center for Global Development ocenił, że projekty związane z One Belt, One Road mogą wywołać kryzysy zadłużenia w ponad 20 krajach z Azji, ale także z Europy - m.in. w Albanii, Czarnogórze, Bośni i Hercegowinie, Białorusi i Ukrainie.

Jednak nie tylko zagrożenia o charakterze politycznym pobrzmiewają w krytycznych głosach na temat NJS. Chiny definiują Nowy Jedwabny Szlak jako inicjatywę otwartą, ale rzeczywistość nie jest już tak idealna. Z raportu szwajcarskiej firmy spedycyjnej M&M Miltzer and Münch wynika, że 80 procent dużych projektów logistycznych jest przyznawanych chińskim firmom. Dr Lothar Thoma, jeden z autorów analizy, stwierdza, że szanse dla europejskich dostawców usług logistycznych pojawiają się w krajach, w których Chiny są mało aktywne lub po prostu nieobecne.

Trzeba przy tym zaznaczyć, iż przedsiębiorstwa spoza Chin, które chcą zaangażować się w projekty związane z NJS muszą pokonać wiele przeszkód. Największe wyzwania to: ograniczenia dostępu do rynku, mało transparentne informacje o przetargach i faworyzowanie chińskich firm. Oprócz tego muszą liczyć się z dużym ryzykiem biznesowym, zwłaszcza przy kooperacji z chińskimi firmami. Dlatego ważne jest, aby zabezpieczyć swoje interesy od strony prawnej. Andrzej

Juchniewicz, kierownik biura PAIH w Szanghaju radzi, by w pierwszej kolejności starannie dokonać weryfikacji lokalnego partnera, chociażby w systemie National Enterprise Credit Information Publicity System, a w umowach handlowych oraz inwestycyjnych zawrzeć klauzulę arbitrażu.

NJS może napędzić obroty handlowe i otworzyć nowe rynki

W 2018 r., jak podaje Eurostat, Chiny były drugim partnerem w eksporcie towarów z Unii Europejskiej (11 proc.) i największym partnerem w imporcie towarów do Wspólnoty (20 proc.). Nowe szlaki transportowe z Państwem Środka do Europy mogą więc znacząco zmienić obraz relacji handlowych między Azją i Starym Kontynentem, przyspieszając wymianę produktów i towarów.



Wymiana handlowa dla takich krajów jak Rosja, Kazachstan i Polska mogłaby wzrosnąć nawet o 35-45 proc.

Joanna Konings, główna ekonomistka ING, zaprezentowała kilka scenariuszy ekonomicznych dla krajów zaangażowanych w inicjatywę OBOR. W najbardziej skrajnym - wzrost gospodarczy objąłby tylko kraje wzdłuż euroazjatyckiego korytarza gospodarczego (Chiny, Kazachstan, Rosję, Białoruś i Polskę), a globalny handel zwiększyłby się o 4 proc. Z kolei w najbardziej optymistycznym wariantcie, wzrost obrotów han-



dłowych dotyczyłby nie tylko krajów zaangażowanych w NJS, ale także tych w Azji Środkowej i Europie Wschodniej. Wówczas wymiana handlowa, zwłaszcza dla takich krajów jak Rosja, Kazachstan i Polska mogłaby wzrosnąć nawet o 35-45 proc.! Nowe korytarze transportowe oznaczają ponadto otwarcie nowych rynków dla eksporterów. Na razie NJS się krystalizuje - eksperci przewidują, że ostateczny kształt osiągnie dopiero w roku 2049.

Obecnie na Nowym Jedwabnym Szlaku dominuje handel między Chinami a Europą. Z biegiem czasu projekt może otwierać nowe rynki zbytu. Według ekspertów z Deutscher Industrie- und Handelskammertag zyskają one jednak na znaczeniu dopiero w perspektywie średnio- i długoterminowej. Dr. Volker Treier, chief executive of foreign trade z DIHK proponuje, by na razie traktować NJS, jako uzupełnienie Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej założonej w 2015 roku i jako swego rodzaju pomost między Chinami a Europą. Równocześnie wskazuje ogromny, wciąż niewykorzystany potencjał krajów Azji Centralnej, jako rynków zbytu (kazachstan, Kirgistan, Uzbekistan, Turkmenistan i Tadżykistan).

Co zmieni Nowy Jedwabny Szlak w transporcie i logistyce?

Z punktu widzenia sektora TSL powstanie nowych szlaków komunikacyjnych i towarzyszącej im infrastruktury między Azją i Europą oznacza przede wszystkim dodatkowe możliwości. Obecnie czas transportu z Chin i do Chin drogą morską wynosi od 30 do 45 dni. I choć w dobie coraz szybszych dostaw, do których zdążyła przyzwyczaić konsumentów branża e-commerce, wydaje się to bardzo długim czasem, to nadal około 80 proc. ładunków z Azji dostarczanych jest do Europy statkami. Główną zaletą transportu morskiego jest niska cena oraz możliwość transportowania dużych gabarytów i dużego wolumenu. Największy obecnie kontenerowiec może przewieźć ponad 23 tys. TEU, tymczasem pociąg jedynie od 50 do 80 kontenerów (Tabela 5).

Niemniej od pewnego czasu rośnie również popyt na usługi kolejowe. Statystyki pokazują, że liczba towarów przewożonych z Chin koleją w ciągu pięciu lat wzrosła

Tabela 5. **Porównanie możliwości transportu z Chin różnymi środkami**

	20 tys. km	30-45 dni	szerokie spektrum towarów, także duży wolumen, ciężkie towary relatywnie przyjazny dla środowiska wiele dostępnych połączeń
	8 tys. km	4 dni	produkty wymagające szybkiego transportu, JIT, high tech duże bezpieczeństwo ładunku ze względu na małą liczbę przeładunków
	11 tys. km	11-16 dni	najbardziej opłacalny przy dużych odległościach

ponad dwudziestokrotnie. Według informacji podanych w sierpniu 2018 r. przez China Railway Corporation, od chwili uruchomienia NJS do Europy przyjechało 10 tys. pociągów, które przewiozły 800 tys. kontenerów (Tabela 6).

Przewagą transportu kolejowego nad morskim jest oczywiście krótszy czas. Zajmuje 11-16 dni, co pozwala na dostarczenie ładunków do Europy dwukrotnie szybciej niż droga morską. Z drugiej jednak strony koszty frachtu kolejowego są nadal wyższe od morskiego, choć oczywiście znacznie niższe od frachtu lotniczego (o ok. 80 proc.). Wprawdzie stawki taryfowe transportu kolejowego na Nowym Jedwabnym Szlaku spadają - z danych zebranych przez United Transport and Logistics Company - Eurasian Railway Alliance (UTLC ERA) wynika, że różnica w stawkach między transportem kolejowym a morskim wynosiła w roku 2018 mniej niż 1000 dolarów za kontener 40-stopowy. Trzeba jednak pamiętać, że Pekin na razie dotuje transporty kolejowe i tak będzie jeszcze do 2021 r. Według Center for

Strategic & International Studies, Chiny do tej pory wydały nawet do 30 milionów dolarów na subwencje dla transportu kolejowego. Na jeden 40-stopowy kontener wysłany do Europy może przypadać nawet 3,5 tys. dolarów dotacji. Jednak jak będzie wyglądała kwestia rządowego wsparcia za 4 lata, eksperci nie potrafią odpowiedzieć, co uniemożliwia ocenę na ile obecne koszty za fracht kolejowy są realne.

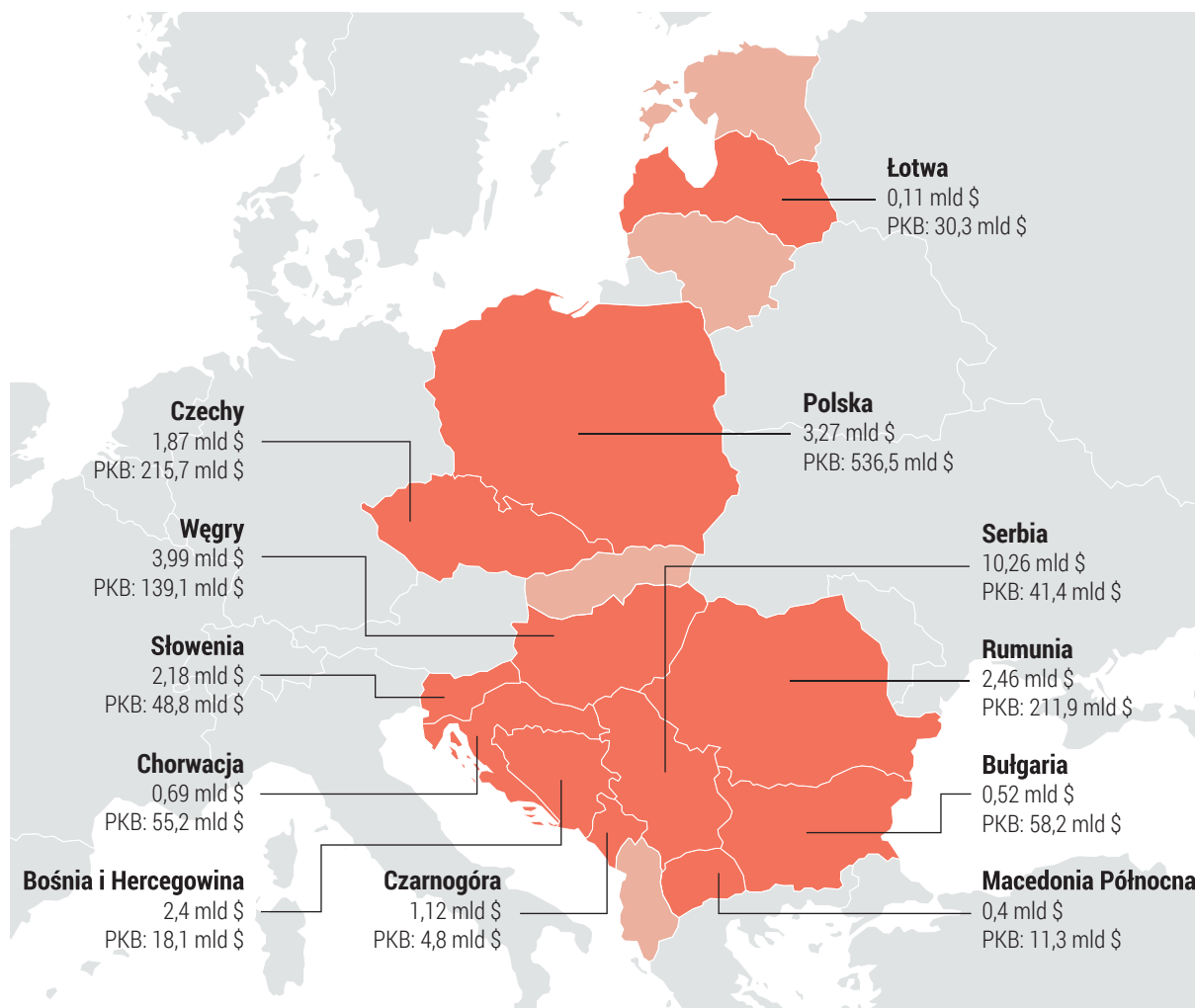
Na Zachód transportowane są głównie dobra konsumpcyjne, czyli artykuły gospodarstwa domowego i tekstylia. W przeciwnym kierunku dominują maszyny i części zamienne. Obie grupy towarów są typowe dla przepływów towarowych między Chinami a Europą. Eksperci przypominają też, że przy transporcie kolejowym z Chin do Europy na trasie dochodzi do dużych różnic wysokości, co czasami prowadzi do znacznych wahań temperatury. Pociągi przemierzają też tereny o zróżnicowanych warunkach klimatycznych. Towary w kontenerach w pociągu muszą być zatem zapakowane jak do transportu morskiego. Ponadto są one zamknięte

Tabela 6. **Wolumen ładunków przewiezionych z Chin do Europy koleją (TEU)**

2014	2015	2016	2017	2018
25	65	1422	74	370

Źródło: Roland Berger

Wykres 6. **Wartość chińskich inwestycji w Europie Środkowej od 2007 roku**



Źródło: AEI global investment tracker na podstawie opracowania Der Spiegel

i zaplombowane oraz monitorowane w terminalach, aby nie dochodziło do kradzieży, które jeszcze do niedawna stanowiły problem.

Oprócz tego przy realizacji międzykontynentalnych połączeń kolejowych między Chinami a Europą trzeba stawić czoła różnym wymogom technicznym. Podczas przekroczenia granicy chińskiej, a także na przejściach granicznych z Unią Europejską, następuje zmiana szerokości torów. Kontenery w terminalu granicznym są przeładowywane z jednego pociągu do drugiego stojącego obok. To konieczny zabieg ze względu na różną szerokość torów w Chinach, Rosji i Unii. Podczas tego procesu zawsze występują zatory i wąskie gardła, co wiąże się z opóźnieniami. Istotnym elementem, który wymaga poprawy i usprawnień w procesie obsługi pociągów towarowych na NJS jest także

obieg dokumentacji i procedury celne.

- Podobnie jak inne obszary wymaga jednego zunifikowanego rozwiązania cyfrowego. Szybszy czas przejazdu na niektórych odcinkach, na przykład w Niemczech i Polsce, byłby także wskazany, aby docelowo osiągnąć całkowity czas tranzytu w granicach ośmiu dni. To sprawiłoby, że transport kolejowy stałby się równie atrakcyjny pod względem czasowym co lotniczy - mówi Lars Bostelmann, manager business administration & development w Global Management Oceanfreight w firmie Dachser.

Powinno też dojść do stabilizacji kosztów, bo dopiero wtedy produkt będzie długotrwale atrakcyjny dla załadowców i będzie mógł być w przyszłości zintegrowany do łańcuchów dostaw.

Polska bramą do Europy?

Chiny zainwestowały w latach 2007–2018 w Europie Środkowo-Wschodniej 29 miliardów dolarów poprzez pożyczki lub bezpośrednie kontrakty budowlane - szacuje American Enterprise Institute. Wśród 16 objętych badaniem krajów najwięcej inwestycji odnotowano w Serbii - 23 projekty o łącznej wartości ponad 10 mld dolarów. Drugie miejsce zajęły Węgry (prawie 4 mld dolarów), a trzecie Polska (ponad 3 mld dolarów).

Dzięki położeniu geopolitycznemu Polska mogłaby być poważnym hubem tranzytowym na NJS, ale przeszkodzić w tym może nadal niewystarczająco rozwinięta infrastruktura. O złym stanie polskiej sieci kolejowej można przeczytać między innymi w raporcie Unii Europejskiej "Transport in the European Union Current Trends and Issues" z 2018 r. Autorzy raportu podkreślają, że mimo przyspieszonego tempa kontraktowania projektów kolejowych w porównaniu z poprzednimi latami, uważają oni za zagrożone terminowe zakończenie wszystkich inwestycji kolejowych planowanych do 2023 r. Chodzi między innymi o tak kluczową inwestycję dla Nowego Jedwabnego Szlaku, jak trasa kolejowa E20 pomiędzy Siedlcami a Terespołem. Jako przyczynę zaś wskazują słabość instytucjonalną zarządcy infrastruktury kolejowej.

Potencjał krajów regionu to około 112 mln mieszkańców, jedna trzecia powiechrzni UE i półtora biliona euro PKB.



Inne wyzwania przed którymi stoi Polska to:

- ograniczona przepustowość suchego portu w Małaszewiczach (wprawdzie PKP CARGO deklaruje, że poczyni szereg inwestycji w terminale, urządzenia przeładunkowe i tory w centrum logistycznym w Małaszewiczach, jednak brakuje konkretów i doraźnych działań),
- **niewystarczające połączenia północ-południe,**
- nierównomierne rozmieszczenie terminali intermodalnych w kraju (w niektórych regionach jest ich dużo, a w innych nie ma wcale) oraz brak jednego centralnego terminalu w kraju.

Na Małaszewicze, jako słaby punkt w polskiej infrastrukturze, wskazuje także Christoph Szakowski, managing partner w LogConEast. W wywiadzie dla portalu Trans.

INFO twierdzi, że ok. 90 proc. towarów sprowadzanych z Chin do Europy kolejną jest przeładowywanych w Małaszewiczach.

- Tam funkcjonuje w praktyce jeden terminal przeładunkowy. To z pewnością za mało, by być hubem przeładunkowym z prawdziwego zdarzenia - mówi. Zaznacza też, że infrastruktura to nie wszystko, równie istotne są kwestie celne, szybkość przekazywania dokumentów, itp.

- Polska w dłuższej perspektywie może, ale nie musi być niezbędnym elementem Nowego Jedwabnego Szlaku. Wszystko zależy od tempa inwestycji i rozwoju infrastruktury, od skuteczności negocjacyjnych w międzynarodowych strukturach, budowania strategicznych partnerstw np. w Kazachstanie i Chinach. Z pewnością także od zaangażowania polskiego rządu, który musi umiejętnie pomóc polskim firmom w wejściu na azjatycki rynek - przekonuje Szakowski.

Zdaniem eksperta, o utworzeniu hubu tranzytowego NJS w Polsce zdecydować mogą takie czynniki jak pozycja rynku logistycznego oraz gotowość i umiejętność dużych podmiotów z kraju do kooperacji i realizacji długofalowych projektów, w których nierzadko współdziałają firmy do niedawna jeszcze ze sobą konkurujące. Tymczasem Polska, w 2018 r. zajęła 28 miejsce w rankingu Logistics Performance Index opracowanym przez Bank Światowy (ranking określa m.in. jakość infrastruktury, efektywność i przejrzystość procedur celnych, konkurencyjność i jakość usług logistycznych). Z państw leżących w naszym regionie wyżej od naszego kraju uplasowały się Czechy (22 miejsce) i Austria (4 miejsce - awans z 7 miejsca w 2016 r.).

- Ranking ten w sposób niepodważalny pokazuje pewnie możliwości i ograniczenia rynku logistycznego danego kraju. W skali procentowej jesteśmy też 30 proc. za liderami, czyli Niemcami, Belgią i Szwecją - w ocenie infrastruktury. W całym rankingu wynik Polski jest 18 punktów proc. za wiodącymi krajami. Pytanie zatem, czy te fakty stawiają nas na ważnej pozycji i czy możemy być w oczach Chin kluczowym partnerem w projekcie NJS? Zapewniam, że inwestor, który planuje budowę hubu logistycznego z pewnością zapozna się z indeksem Banku Światowego, bo to pomoże mu podjąć decyzję o rentowności swojej inwestycji - zaznacza Christoph Szakowski na łamach Trans. INFO.

Z kolei Wolfgang Lehmacher ze Światowego Forum Ekonomicznego zwraca uwagę na problem natury politycznej, jakim jest brak kooperacji Polski z sąsiadującymi krajami w sprawie NJS. Według Lehmachera kraje pokroju Polski, Słowacji, Węgier i Czech powinny koordynować swoją politykę wobec Chin w ramach wspólnego bloku. Według Lehmachera Polska jednak działa w izolacji. Jako argument

wskazuje brak umów z sąsiadującymi z nami Czechami. Takie działania mogłoby przekreślić szansę Polski na bycie hubem na szlaku, konkurencja bowiem nie śpi: Austria, Węgry i Słowacja dążą do budowy wspólnego hubu i podpisały już umowę o współpracy w sprawie budowy szerokotorowej linii kolejowej do Wiednia.

Przedstawiciele branży logistycznej zwracają uwagę na jeszcze jeden aspekt, czyli wsparcie polityczne i kwestie podatkowe związane z międzynarodową wymianą handlową.

Paweł Moskała, prezes firmy Real Logistics, zwraca uwagę, że brakuje odpowiedniego zbalansowania pomiędzy wpływami amerykańskimi, zachodnimi a chińskimi.

- Obstawiamy jedną opcję i zrażamy Chiny do siebie - tłumaczy.

A Chińczycy jeszcze kilka lat temu nie wiedzieli, jakim krajem jest Polska. Na pewno rozpoznawali Niemcy, a Polska była gdzieś na uboczu.

- Przez ostatnie dwa lata partnerzy chińscy zaczęli zauważać Polskę jako kraj po drodze do Europy, ale już nie rozróżniają, który kraj jest w Unii. Powoduje to pewne nieporozumienia. Jeśli mówimy, że transport na Białoruś wymaga od nas pewnego zachodu, nie rozumieją, z czego to wynika. I trzeba im tłumaczyć, że jest coś takiego jak Unia Europejska - wyjaśnia Paweł Moskała.

Jako kraj mamy więc jeszcze sporo pracy do zrobienia, by Chińczycy mieli pełne przekonanie, by inwestować i robić interesy w Polsce. A do tego potrzebne jest stworzenie atrakcyjnych warunków. Zdaniem Pawła Moskały wzorem dla Polski może być Holandia.

- Kraje typowo handlowe, jak Holandia, są dobrze dostosowane do przyjmowania przedsiębiorstw zagranicznych. Masa amerykańskich firm ma tam swoje przedstawicielstwa i to stamtąd prowadzą swoją ekspansję na Europę. Holendrzy potrafią się szybko dostosowywać do zmieniających się warunków - mówi Moskała.

Jako przykład podaje przepisy podatkowe.

Fundusz ma doprowadzić do wygenerowania środków finansowych w wysokości do 100 mld euro.



- Dlaczego tak dużo pociągów dojeżdża do Holandii? Bo przepisy unijne dotyczące podatku VAT są w innych krajach o wiele korzystniejsze niż w Polsce. Mówimy o sytuacji, gdy odprawa celna wiąże się z płatnością i rozliczeniem podatku VAT. Cała procedura jest o wiele łatwiejsza dla

podmiotów, które rejestrują się w Holandii. W mojej ocenie jest to ograniczenie, które sami sobie tworzymy zwłaszcza w kontekście e-commerce - twierdzi Moskała.



Zidentyfikowane potrzeby inwestycyjne krajów Inicjatywy składają się na listę 48 priorytetów inwestycyjnych Trójomorza. Projekty ujęte są w podziale na wielostronne oraz dwustronne i narodowe.

Dlatego rząd powinien zastanowić się, co zrobić, żeby umożliwić podmiotom chińskim realizowanie transportów przez Polskę. Stawianie o wiele wyższych wymagań wobec podmiotów chińskich, które chciałyby się zarejestrować w Polsce, powoduje, że uciekają one do Europy Zachodniej.

- Jeśli nie będziemy w stanie dostosować przepisów celnych do warunków, jakie mają chińskie przedsiębiorstwa w Holandii, to nigdy nie będziemy mogli mówić o dystrybucji z Polski. Jeśli szybko czegoś nie zrobimy, to ładunki będą z Polski uciekać - podsumowuje.

Podsumowując, gra toczy się nie o to, czy pociągi z dalekiej Azji do Europy będą kursować, a o to, gdzie będą kończyć swój bieg. Uściślając - o to, który kraj będzie nie tylko bramą tranzytową, ale również realnym wejściem na rynek Unii Europejskiej. Dziś 80% transportu z Chin jedzie na zachód (do Niemiec lub Holandii). Tym samym ucieka nam ogromna suma pieniędzy - kraj UE, w którym towary przyjeżdżające z rynków zewnętrznych podlegają ocłeniu, zatrzymuje 25% wartości podatków. Przy założeniu, że z jednego kontenera może być to nawet 9 tys zł z cła i 25 tys zł z VAT i pomnożeniu przez kilka tysięcy pociągów po kilkadziesiąt kontenerów każdy, możemy sobie uświadomić, że walka toczy się o miliardy Euro. Tym bardziej, że z polskiego terminala te towary należy rozwieźć po całej Europie

INICJATYWA TRÓJMORZA JAKO INICJATYWA ROZWOJU INFRASTRUKTURALNEGO

Inicjatywa Trójomorza (Three Seas Initiative, 3SI) została powołana w 2015 r. z inicjatywy prezydentów Polski i Chorwacji. Uczestnikami pierwszego szczytu w Dubrowniku w dniach 25-26 sierpnia 2016 roku były, obok Polski i Chorwacji: Czechy, Słowacja, Węgry, Litwa, Łotwa, Estonia, Słowenia, Bułgaria, Rumunia oraz Austria, a więc kraje będące jednocześnie członkami Unii Europejskiej. Inicjatywa ma wymiar wewnątrzunijnego porozumienia mającego na celu zwiększenie spójności „starej” i „nowej” Europy. Potencjał krajów regionu to około 112 mln mieszkańców, jedna trzecia powierzchni UE i półtora biliona euro PKB. Nie dziwi więc, że w roli partnera/obserwatora do Inicjatywy dołączyły dotychczas rządy Stanów Zjednoczonych, Niemiec oraz Bank Światowy, Komisja Europejska, Europejski Bank Inwestycyjny, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju.

Celem Inicjatywy jest zacieśnienie współpracy państw znajdujących się pomiędzy Morzem Bałtyckim, Morzem Czarnym i Morzem Adriatyckim. Deklaracja państw założycielskich przyjęta na pierwszym szczycie w Dubrowniku stanowi, iż „uznając wagę połączenia gospodarek i infrastruktury Europy Środkowej i Wschodniej z Północy na Południe, tak aby dopełnić budowy wspólnego europejskiego rynku, zważywszy, iż jak dotąd większość wysiłków służyła połączeniu Wschodu i Zachodu Europy [...] Poparły Inicjatywę Trójomorza jako nieformalną platformę służącą do pozyskiwania politycznego poparcia oraz organizowania zdecydowanych działań dotyczących określonych transgranicznych i makroregionalnych projektów, o strategicznym znaczeniu dla państw zaangażowanych w sektory energii, transportu, komunikacji cyfrowej i gospodarki w Europie Środkowej i Wschodniej”.⁸

Inicjatywa z założenia nie posiada i nie dąży do utworzenia struktur równoległych wobec istniejących już mechanizmów współpracy. Nie posiada stałego sekretariatu, a kolejne szczyty odbywają się w poszczególnych państwach członkowskich. Obok Chorwacji, państwami goszczącymi były dotychczas Polska, Rumunia i Słowenia. Kolejny szczyt, w 2020 roku, odbędzie się w Estonii. Szczyty Inicjatywy wyznaczają kierunki współpracy, a od 2020 r. przyjmą rolę nadzoru nad postępami w realizacji działań, co stanowić będzie realizację decyzji podjętej na szczycie w Lublanie 5-6 czerwca 2019 r. o publikowaniu cyklicznych raportów (progress report), prezentujących stopień realizacji kluczowych projektów inwestycyjnych.

Jednym z wymiarów Inicjatywy są Fora Biznesowe towarzyszące szczytom przywódców państw oraz współpraca izb handlowych wnikająca z podpisanej w Bukareszcie Wspólnej Deklaracji o powołaniu sieci izb handlowych Trójomorza. W drugim Forum Biznesowym w Lublanie uczestniczyło już ok. 550 osób, a wśród wystawców znalazły się nie tylko firmy z regionu, ale również wiodące przedsiębiorstwa zachodnie. Szczyty Trójomorza są również okazją do intensyfikowania współpracy dwustronnej, jak podpisana na szczycie w Warszawie w dniach 6–7 lipca 2017 r. polsko-chorwacka umowa dot. żeglugi śródlądowej, logistyki, transportu kolejowego i morskiego towarzysząca przejściu przez OT Logistics 20,81% akcji operatora portu morskiego w Rijecie za 61,2 mln zł.

Ciało wykonawcze Inicjatywy stanowi Fundusz Inicjatywy Trójomorza (Three Seas Initiative Investment Fund), co współgra z infrastrukturalnym charakterem porozumienia. List intencyjny powołania Funduszu podpisało sześć państw (rządy Rumunii, Polski, Czech, Chorwacji, Łotwy i Słowacji) w trakcie trzeciego szczytu w Bukareszcie w dniach 17-18 września 2018 r. Fundusz został zarejestrowany w maju 2019 r. w Luksemburgu z udziałem kapitałowym polskiego Banku Gospodarstwa Krajowego i rumuńskiego EximBanku oraz z udziałem przedstawicieli Republiki Czeskiej w Radzie Nadzorczej. Według założeń aktu założycielskiego, Fundusz jest projektem komercyjnym, a decyzje o zaangażowaniu środków podejmować będzie zewnętrzny podmiot – Fuchs Asset Management wspierany przez komitety doradców inwestycyjnych. Bankiem depozytariuszem został Credit Suisse Luxembourg.

Cel Funduszu jest tożsamy z celem samej Inicjatywy, Fundusz ma doprowadzić do wygenerowania środków finansowych w wysokości do 100 mld euro przy udostępnieniu znacznie niższych kapitałów gwarantowanych, do 5 mld euro⁹ na sfinansowanie projektów infrastrukturalnych. Przy mniejszym niż spodziewane zaangażowaniu krajów członkowskich, osiągnięcie tych wartości wydaje się mało prawdopodobne, dlatego kluczowym czynnikiem warunkującym skuteczność Inicjatywy będzie wygenerowanie realnego dowodu poparcia Stanów Zjednoczonych w postaci zaangażowania środków amerykańskich inwestorów we współfinansowanie pierwszych projektów energetycznych i infrastrukturalnych. Inicjatywa Trójomorza od początku posiadała silne poparcie polityczne administracji

amerykańskiej, prezydent Donald Trump był gościem drugiego szczytu w Warszawie. Współpraca krajów regionu w zakresie utworzenia wspólnego rynku gazu ziemnego jest zbieżna z celami polityki amerykańskiej, zmierzającej do ograniczenia uprzywilejowanej pozycji Federacji Rosyjskiej w dostawach błękitnego paliwa do Europy Środkowej oraz otwarcia rynków zbytu dla własnego skroplonego gazu łupkowego. Realizacji tego celu służy budowa korytarza gazowego północ-południe (od terminalu w Świnoujściu do planowanej jednostki FSRU - Floating Storage Regasification Unit na chorwackiej wyspie Krk) wraz z budową interkonektorów pomiędzy systemami przesyłowymi Litwy, Polski, Czech, Słowacji, Austrii i Węgier. Inwestycje te re-

alizowane są dotychczas przy udziale środków krajowych i unijnych (przykładowo dla terminala na wyspie Krk 100 mln euro sfinansuje rząd Chorwacji, 101,4 mln euro pochodzić będzie ze środków instrumentu Łącząc Europę, a 32,6 mln euro wyłożą trzy państwowe przedsiębiorstwa: koncern energetyczny Hrvatska elektroprivreda (HEP), operator systemu przesyłowego Plinacro oraz spółka realizująca projekt terminalu, LNG Croatia¹⁰). Strona amerykańska pozostaje jak dotąd „pasażerem na gapę”, dostarczając wsparcia politycznego, sprzedając technologię i gaz LNG, ale unikając zaangażowania kapitałowego w finansowanie inwestycji infrastrukturalnych, w tym służących realizacji interesów amerykańskich.

Projekty wielostronne



Budowa drogi E65 (E66) na uzupełniające sieci TEN-T

Droga prowadzi od Świnoujścia (S3) do granicy polsko-czeskiej, następnie przez Czechy, zachodnią Słowację i zachodnie Węgry do Chorwacji. Północna odnoga to przeprawa promowa do Szwecji, a południowa prowadzi do krajów Bałkanów Zachodnich i Grecji z przeprawą promową na Cypr. Projekt został zgłoszony przez Węgry.



Via Carpatia

Przebiega równolegle do korytarza E65 wzdłuż wsch. granicy Trójmorza. Prowadzi od Kłajpedy na Litwie przez drogę S19 w Polsce, wsch. Słowację i Węgry, zach. Rumunię i Bułgarię do Salonik w Grecji z odnogami do Konstancji i wschodniobułgarskiego Swilengradu. Pokrywa się częściowo z uzupełniającą siecią TEN-T. Korytarz Via Carpatia został wpisany w nowe rozporządzenie Connecting Europe Facility, określające między innymi przebieg wybranych odcinków na sieci uzupełniającej TEN-T, co daje szansę finansowania projektu ze środków instrumentu CEF. Projekt zgłoszony przez Węgry i Polskę.

Viking Train

Połączenie kolejowe uruchomione w 2003 r. łączy port w Kłajpedzie przez Wilno, Mińsk i Kijów z Czarnomorskiem. Pociągi pokonują trasę 1734 km w 54 godziny. Celem projektu jest pozyskanie większego wolumenu towarów do transportu kolejowego na szlaku pomiędzy Turcją i Bliskim Wschodem a północną Europą. Projekt został zgłoszony przez Litwę.



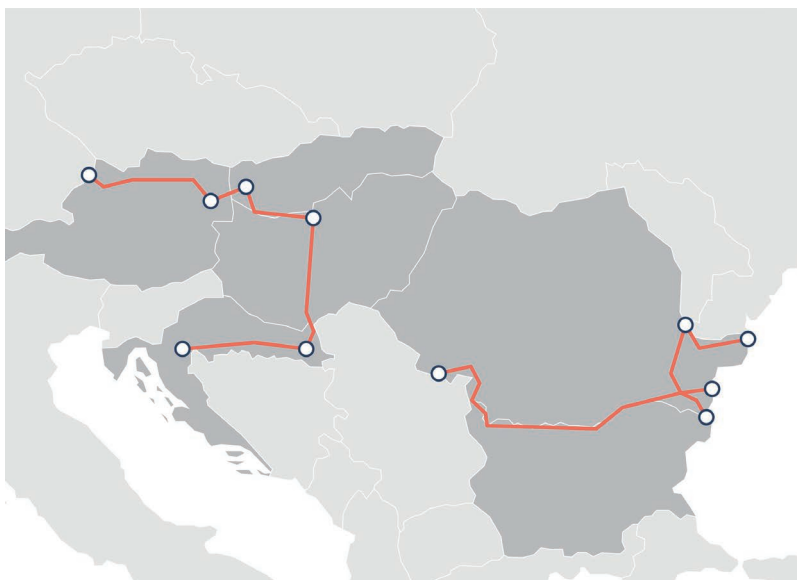
Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie na bazowej sieci TEN-T

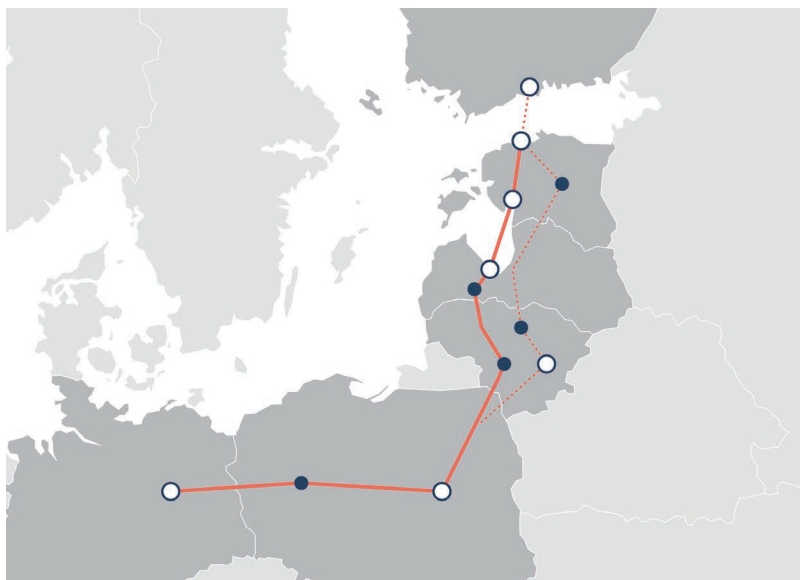
Korytarz biegnący dwiema odnogami ze Świnoujścia i Trójmiasta, przez wschodnie Czechy oraz równoległe przez zachodnią Słowację do Wiednia, a następnie dwiema odnogami przez Austrię do przejścia granicznego Villach oraz Słowenię do Triestu i dalej przez Wenecję, Bolonię do Równiny. Projekt dotyczy zarówno infrastruktury drogowej, kolejowej i portowej. Szacowany koszt ukończenia wszystkich inwestycji do 2030 r. wynosi 64,9 mld euro. Projekt został zgłoszony przez Polskę.



FAIRway Dunaj

Projekt dotyczy modernizacji systemu przetwarzania danych hydrologicznych, opomiarowania i alarmowania w biegu drogi wodnej Dunaju na odcinku łączącym Austrię, Słowację, Węgry, Chorwację, Bułgarię i Rumunię. Projekt został zgłoszony przez Rumunię.





Rail Baltica

Nowa linia kolejowa biegnąca na szlaku korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie sieci bazowej TEN-T z Warszawy przez Białystok, Kowno, Rygę do Tallina z przeprawą promową do Helsinek. Połączenie budowane jest w parametrach normalnotorowych, w europejskim rozstawie osi. Polski, 370-kilometrowy odcinek pozwoli na poruszanie się pociągów z prędkością 160 km/h, a 840-kilometrowy odcinek w krajach bałtyckich z prędkością 200 km/h. Całkowity koszt projektu wyniesie ok. 6,8 mld euro. Projekt został zgłoszony przez Litwę, Estonię i Polskę.

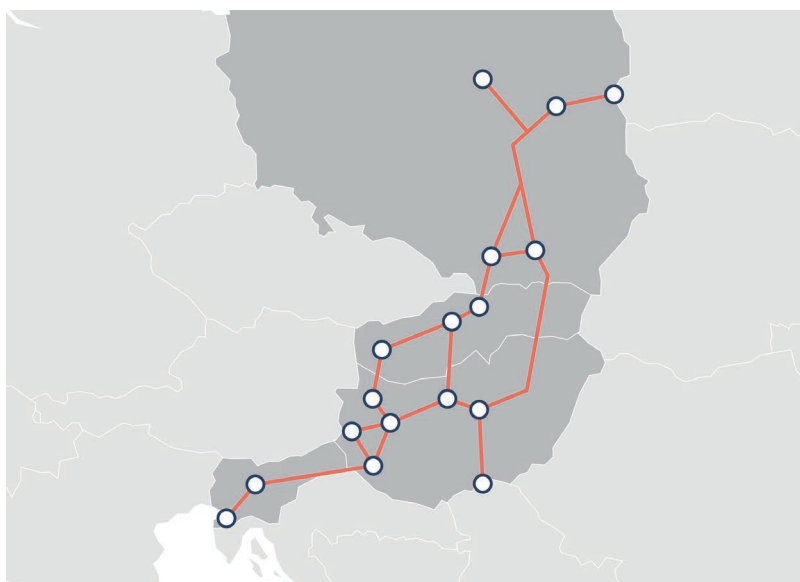


Rail-2-Sea:

„Modernizacja i rozwój linii kolejowej Gdańsk (PL) – Konstanca (RO)”

(projekt podwójnego zastosowania: cywilnego i wojskowego)

Połączenie kolejowe na odcinku 2342 km z Gdańska przez Słowację, Węgry do portu w Konstancji. Cały rumuński odcinek znajduje się na szlaku bazowego korytarza sieci TEN-T i podlega modernizacji z terminami ukończenia poszczególnych etapów w 2019, 2020, 2025 i 2029. Projekt został zgłoszony przez Rumunię.

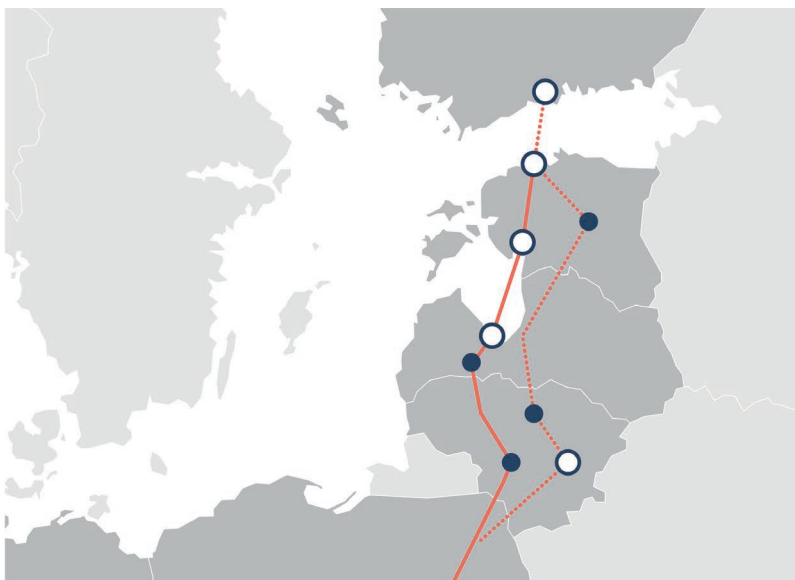


Korytarz kolejowy „Amber”

Rail Freight Corridor (RFC) to nie projekt infrastrukturalny, ale platforma harmonizacji procesów, rozwiązań technicznych i narzędzi pomiędzy krajowymi systemami kolejowymi. RFC Amber prowadzi od Kopru w Słowenii przez Węgry i Słowację do Polski. Korytarz został powołany w styczniu 2019 r. jako dziesiąty korytarz w UE. Projekt został zgłoszony przez Węgry.

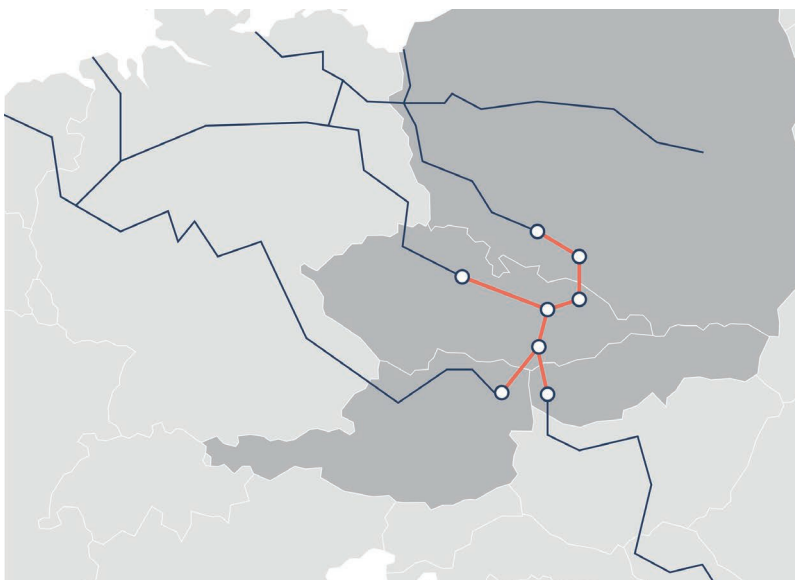
Via Baltica

Korytarz drogowy prowadzi z Warszawy trasą S8, następnie S61 do przejścia granicznego w Budziskach, przez Kowno, Rygę do Tallina z możliwością przeprawy promowej do Helsinek, a więc na tej samej trasie, co Rail Baltica i korytarz TEN-T Morze Północne – Morze Bałtyckie. Ok. 30% obecnego ruchu na istniejących odcinkach drogi generują samochody ciężarowe. Poważnym problemem jest liczba wypadków. Na większości odcinków droga zostanie doprowadzona do standardu 2+2 pasy ruchu, w niektórych otrzymując przepustowość 2+1. Projekt został zgłoszony przez Litwę i Estonię.



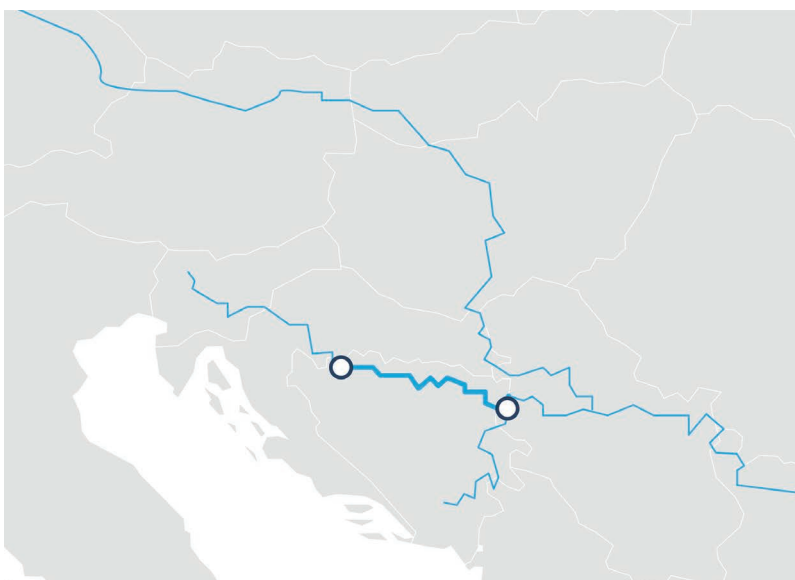
Połączenie wodne śródlądowe Dunaj-Odra-Łaba

Projekt zakłada budowę brakującego połączenia pomiędzy Odrą i Dunajem na terytorium Polski, Czech i Słowacji. Kanał przebiegał będzie w ciągu drogi wodnej E-30. We wszystkich trzech krajach przygotowywane są obecnie studia wykonalności. Projekt został zgłoszony przez Polskę i Czechy.



Modernizacja rzeki Sawy na odcinku Jaruge-Novigrad

Celem projektu jest podniesienie standardu Sawy na odcinku Jaruge-Novigrad do IV, międzynarodowej klasy żeglowności. Prace przygotowawcze finansowane są ze środków instrumentu Łącząc Europę. Projekt został zgłoszony przez Chorwację.



Zidentyfikowane na szczycie w Bukareszcie potrzeby inwestycyjne krajów Inicjatywy składają się na listę 48 priorytetów inwestycyjnych Trójomorza. Projekty ujęte są w podziale na wielostronne oraz dwustronne i narodowe. Poniżej przedstawiono charakterystykę dwóch grup, 11 i 13, projektów dotyczących infrastruktury transportowej ze szczególnym uwzględnieniem projektów drogowych.

Projekty dwustronne i narodowe

1. Tunel pod Przełęczą Petrochańską

Celem projektu jest budowa tunelu na drodze II-81 Sofia-Petrohan-Berkovitsa-Montana-Lom. Projekt został zgłoszony przez Bułgarię, znajduje się na trasie korytarza TEN-T. Będzie oddziaływał również na Rumunię, Serbię i Grecję.

2. Modernizacja linii kolejowej Devínska Nová Ves-granica czesko-słowacka

Projekt zakłada przebudowę odcinka linii kolejowej prowadzącej z Bratysławy do Czech, leżącej na korytarzu Wschód/Wschodnia część regionu morza Śródziemnego bazowej sieci TEN-T. Efektem będzie podniesienie dopuszczalnej prędkości pociągów do 200 km/h. Prace finansowane są ze środków CEF. Projekt został zgłoszony przez Słowację.

3. Budowa autostrady A5 na odcinku od granicy węgierskiej do Beli Manastir

Projekt zakłada budowę brakującego 5-kilometrowego odcinka autostrady na terytorium Chorwacji do granicy z Węgrami w ciągu uzupełniającej sieci TEN-T. Szacowany koszt inwestycji to 35 mln euro. Projekt został zgłoszony przez Chorwację.

4. Autostrada D3 Čadca, Bukov - Svrčinovec

Projekt dotyczy budowy odcinka autostrady D3 o długości 5,79 km. Przewidywany koszt inwestycji to 265 mln euro. Projekt został zgłoszony przez Słowację.

5. Budowa drugiego toru kolei łączącej Koper z miastem Divača

Odcinek leży na linii bazowej sieci TEN-T. Uzyskał dofinansowanie ze środków instrumentu Łącząc Europę na kwotę 550 mln euro przy całkowitym koszcie 1 mld euro. Projekt został zgłoszony przez Słowenię.

6. Przebudowa skrzyżowania linii kolejowych w Lublanie

Projekt zakłada wymianę torowiska, paneli dźwiękochłonnych, przebudowę dworca w Lublanie oraz towarzyszącej infrastruktury kolejowej. W Lublanie przecinają się dwa korytarze bazowej sieci TEN-T: Morze Śródziemne i Mo-

rze Bałtyckie – Morze Adriatyckie. Prace przygotowawcze finansowane są ze środków CEF. Projekt został zgłoszony przez Słowenię.

7. Przywrócenie parametrów projektowych linii kolejowej Ruse-Warna

Połączenie kolejowe łączy port śródlądowy na Dunaju w Ruse z portem czarnomorskim w Warnie oddalone od siebie o 227 km. Odcinek należy do sieci uzupełniającej TEN-T. Przewidywany koszt wyniesie 383 mln euro. Projekt został zgłoszony przez Bułgarię.

8. Odbudowa połączeń kolejowych Čakovec-Varaždin-Koprivnica (63,32 km), Zaprešić-Čakovec oraz Varaždin-Dalj

Modernizacja ma zwiększyć maksymalną prędkość do 100 km/h oraz dopuszczalny nacisk na oś do 22,5 t na liniach R201 i R202. Szacowany koszt to 58,7 mln euro. Projekt został zgłoszony przez Chorwację.

9. Budowa drugiego toru i modernizacja linii kolejowej Škriljevo-Rijeka-Jurdani

Projekt przyczyni się do poprawy dostępności kolejowej portu w Rijeci oraz miejscowości turystycznych położonych na wybrzeżu adriatyckim. Przewidywany koszt wyniesie 305 mln euro. Projekt został zgłoszony przez Chorwację.

10. Regulacja odcinka Dunaju na 1 322 km (Sotin)

Celem projektu jest usunięcie ławic piasku na Dunaju w miejscowości Sotin zagrażających współczesnym zabudowaniom oraz ruinom z czasów rzymskich. Koszt prac został oszacowany na 4,8 mln euro. Projekt został zgłoszony przez Chorwację.

11. Rozbudowa portu w Rijeci

Działanie składa się z kilku projektów dotyczących modernizacji infrastruktury portowej: terminala materiałów sypkich, terminala kontenerowego, terminala materiałów drewnianych, linii kolejowej, cyfryzacji operacji portowych. Projekt został zgłoszony przez Chorwację.

Przedstawiona powyżej charakterystyka projektów infrastrukturalnych obrazuje lukę rozwojową w zakresie rozbudowy sieci transportowych na osi północ-południe. Zapóźnienia rozwojowe w zakresie połączeń międzynarodowych pomiędzy dawnymi krajami bloku sowieckiego wynikają w dużej mierze z celowej polityki Związku Radzieckiego, która zmierzała do monopolizowania zdolności przesyłowych i transportowych w kierunku wschodnim, by poprzez uzależnienie infrastrukturalne i gospodarcze dodatkowo utwierdzać uzależnienie polityczne. Na tę politykę nałożył się mniej efektywny niż za-

chodni, nakazowo-rozdzielczy system gospodarczy krajów demokracji ludowej, który przyczynił się do słabszego niż w „starej Europie” rozwoju infrastruktury przesyłowej i transportowej. Zmniejszenie infrastrukturalnych i gospodarczych nierówności wspólnego europejskiego rynku ma potencjał ograniczenia podziału UE na zróżnicowane obszary integracji, a zatem przyczynienia się do większej spójności wspólnoty jako całości, co stanowi zasadniczy cel Inicjatywy Trójmorza. Nie jest zatem przypadkiem, że znaczna część inwestycji planowana jest w ramach Trans-europejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) na pięciu z dziewięciu korytarzy sieci:

1. Morze Północne – Morze Bałtyckie;
2. Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie;
3. Ren – Dunaj;
4. Wschód/Wsch. część regionu morza Śródziemnego
5. Morze Śródziemne.

**W ciągu najbliższych 10 lat
potrzeba 290 mld Euro na rozwój
infrastruktury transportowej,
87 mld Euro na infrastrukturę
energetyczną, a dalsze 160 mld
Euro na połączenia informacyjno-
komunikacyjne**

Według raportu PwC i Atlantic Council przez ostatnie 20 lat za ok. 210 mld euro w regionie zbudowano ok. 5,6 tys. km dróg ekspresowych i autostrad. Według szacunków autorów raportu potrzeby inwestycyjne do 2025 roku wynoszą dodatkowo 615 mld EUR.¹¹ Szacunek autorów raportu z firmy Spotdata mówi o potrzebie wydatkowania w ciągu najbliższych 10 lat 290 mld euro na rozwój infrastruktury transportowej, 87 mld euro na infrastrukturę energetyczną, a dalsze 160 mld euro na połączenia informacyjno-komunikacyjne.¹² Nie należy przy tym zapominać o potencjale budowania więzi gospodarczych za pośrednictwem infrastruktury transportowej z zewnętrznymi partnerami Inicjatywy na osi północ-południe: Skandynawią, Ukrainą, Bałkanami Zachodnimi i Turcją, lecz również poprzez rozwój portów morskich z rynkami pozaeuropejskimi. Z tego powodu niezwykle istotna jest rozbudowa zdolności przeładunkowych i dostępności drogowo-kolejowej i torów wodnych portów morskich: Szczecin-Świnoujście, Gdańsk-Gdynia, Konstanca, Koper, Kłajpeda, Tallin i Ryga.

Inicjatywa Trójmorza jest porozumieniem politycznym, które najpełniej wyraża zdiagnozowaną w niniej-

szym raporcie rolę sektora TSL dla rozwoju gospodarczego. Koncentrując się na rozwijaniu połączeń twardej infrastruktury transportowej, energetycznej i komunikacyjnej, tworzy podwaliny dla współpracy gospodarczej krajowych przedsiębiorstw, budujących relacje handlowe na Forach Biznesowych towarzyszących szczytom Inicjatywy.

Zagrożeniem dla długoterminowej trwałości Inicjatywy jest jej słabe umocowanie polityczne i instytucjonalne. Nawet dla międzyrządowych organizacji i porozumień nie jest typowe odstępianie od powoływania zaplecza biurokratycznego, przykładowo w Trieście mieści się stały Sekretariat Wykonawczy powołanej przez Włochy Inicjatywy Środkowoeuropejskiej. Trójmorze powstało jako inicjatywa prezydencka, co dodatkowo osłabia jej pozycję, zważywszy na słabą pozycję ustrojową głów państw w większości systemów konstytucyjnych państw regionu. Tym bardziej docenić należy wzmocnienie koordynacji działań polskiego rządu poprzez powołanie na koordynatora działań z zakresu Inicjatywy Trójmorza Ministra Inwestycji i Rozwoju. Zgodnie z par. 2 zarządzenia nr 67 Prezesa Rady Ministrów, koordynowanie działań z zakresu Inicjatywy Trójmorza obejmuje:

- 1) reprezentowanie Rady Ministrów na arenie międzynarodowej w związku z przygotowaniem i realizacją zadań w ramach Inicjatywy Trójmorza;
- 2) współpracę z przedstawicielami rządów państw zaangażowanych w Inicjatywę Trójmorza, w tym inicjowanie i organizowanie spotkań roboczych;
- 3) przedkładanie, za zgodą Prezesa Rady Ministrów, do rozpatrzenia przez Radę Ministrów opracowanych projektów dokumentów rządowych, wynikających z zakresu działania Koordynatora;
- 5) reprezentowanie Rady Ministrów w kontaktach z podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań w ramach Inicjatywy Trójmorza;
- 6) współpracę z organami administracji rządowej, organami jednostek samorządu terytorialnego i organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami uczestniczącymi w działaniach związanych z Inicjatywą Trójmorza;
- 7) wydawanie rekomendacji organom administracji rządowej.

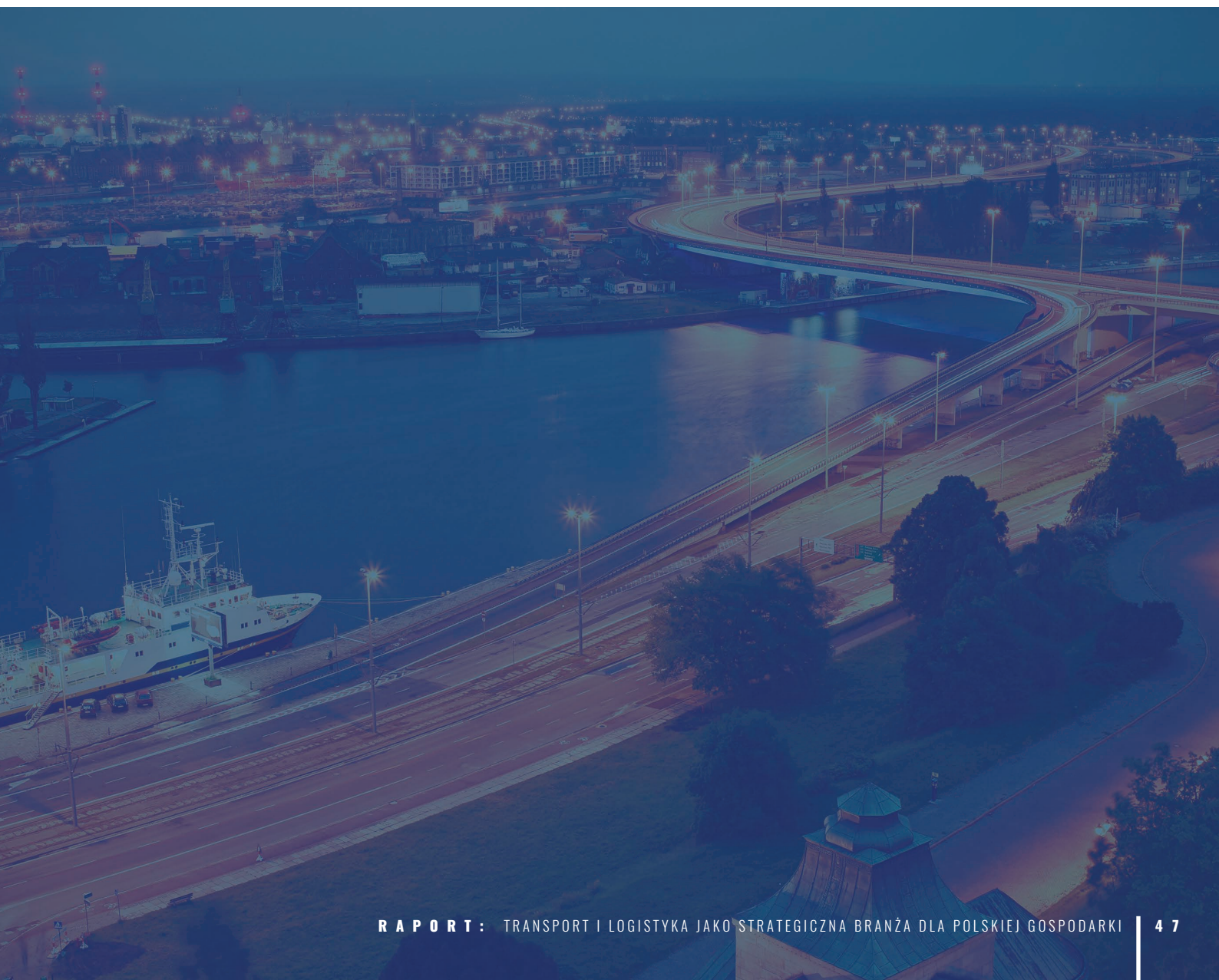
**Korzyści, jakie wynikną
z powodzenia projektów
Inicjatywy Trójmorza będą
miały kluczowe znaczenie dla
dalszego rozwoju branży TSL,
zwłaszcza wobec wprowadzenia
ograniczeń w dostępie do
rynków państw „starej UE”.**

wej oraz przekazywanie wniosków i opinii instytucjom i podmiotom zaangażowanym w realizację zadań związanych z Inicjatywą Trójmorza;

8) prowadzenie lub koordynowanie działań informacyjnych i edukacyjnych realizowanych przez organy administracji rządowej w zakresie związanym z Inicjatywą Trójmorza.¹³

Powołanie politycznego organu odpowiedzialnego za koordynację działań w ramach Inicjatywy Trójmorza stanowi o istotnym przejściu z symbolicznego patronatu prezydentów krajów regionu nad projektami infrastrukturalnymi w kierunku realnej koordynacji procesów rozwojowych prowadzących do integracji regionalnej w obszarze basenów Morza Bałtyckiego, Czarnego i Adriatyckiego. Polityczne i gospodarcze korzyści, jakie wynikną z powodzenia projektów planowanych do realizacji w ramach Inicjatywy Trójmorza będą miały kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju branży TSL, zwłaszcza wobec wprowadzenia ograniczeń w dostępie do rynków państw „starej UE”, które

mogą zostać zrównoważone rozwojem relacji biznesowych na osi północ-południe. Przewozy drogowe jeszcze przed długi czas będą stanowiły najszybszy sposób transportu towarów, a więzi handlowe nawiązywane pomiędzy krajami Trójmorza prowadziły będą do zwiększania wolumenu przewożonych dóbr. Wydaje się również, że dynamicznie rosnąć będą perspektywy rozwoju przewozów intermodalnych, choć w tym obszarze konieczne są dużo dalej idące wysiłki właścicieli infrastruktury kolejowej, by zapewnić przepustowość torów i przewidywalność przewozów. Aby nie przegapić szansy opanowania rosnącego rynku przewozów pomiędzy krajami regionu, już dzisiaj przedstawiciele branży TSL powinni śledzić nawiązywanie kontraktów pomiędzy firmami m.in. uczestnicząc w Forach Biznesowych towarzyszących szczytom Inicjatywy, a w szczególności zabiegać o przejęcie kontraktów na obsługę pozaeuropejskiego eksportu morskiego z kompleksów przemysłowych Czech czy Węgier, przekierowywanego z portów niemieckich do rozbudowujących się portów w Polsce, Słowenii i Rumunii.



Polska Organizacja Rozwoju Transportu i Logistyki

Transport i logistyka są ważne dla polskiej gospodarki. Znaczenie tych gałęzi (powiązany z rozwojem infrastruktury i inicjatyw międzynarodowych) będzie rosło przez kolejne lata, to powoduje, że branża musi liczyć na wsparcie w każdym wymiarze.

Dlaczego? Transport i Logistyka wspierają Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Logistyka zawsze oddziałuje na inne procesy społeczno-gospodarcze, nie tylko przemysł i handel, ale i inne zadania wypełniane przez społeczeństwo. Wielokrotnie mówił o tym w ostatnim czasie Czesław Warszewicz, prezes PKP Cargo S.A.

W jednej z wypowiedzi możemy przeczytać też: "W kontekście ekonomicznym logistyka jest istotnym elementem budowania przewagi konkurencyjnej gospodarki w erze globalizacji, gdyż powoduje ona przesuwanie się środka ciężkości z konkurencji między poszczególnymi podmiotami gospodarczymi na konkurencję pomiędzy łańcuchami dostaw. Nie wystarczy bowiem mieć dobry pomysł biznesowy, czy innowacyjną technologię albo dobre kontakty z handlowcami, gdyż sukces odnosi w obecnych czasach to przedsiębiorstwo, które jest częścią sprawnie funkcjonującego łańcucha dostaw"

Dlatego naszą rekomendacją jest powołanie rządowej agencji, która będzie działać na rzecz rozwoju i wsparcia branży w kraju, ale przede wszystkim na rynkach zagranicznych. Do misji takiej organizacji, którą na potrzeby tej publikacji nazywamy roboczo Polską Organizacją Rozwoju Transportu i Logistyki (PORTiL), należałoby między innymi opracowanie strategii i planów działań. Doskonale spina się to z tym, o czym często mówi Czesław Warszewicz, a mianowicie o opracowaniu Krajowej Strategii Rozwoju Logistyki.

Do zadań takiej organizacji należałoby realizowanie strategii i misji poprzez m.in.:

- udział w międzynarodowych imprezach targowych (organizacja stoisk i pawilonów narodowych);
- organizowanie własnych konferencji i kongresów;
- współpraca z mediami zagranicznymi oraz promo-

wanie polskiej specjalizacji i polskiej marki, jaką stanowią usługi z obszaru transportu i logistyki ;

- utrzymywanie stałej współpracy z międzynarodowymi organizacjami i stowarzyszeniami;
- wspieranie branży poprzez profesjonalne oddziaływanie na procesy legislacyjne na arenie międzynarodowej (szczególnie instytucji europejskich);
- promowanie preferencyjnych warunków dla przedsiębiorców;
- wsparcie konsolidacji i łączenia się mniejszych podmiotów oraz pomoc przy ekspansji zagranicznej;
- koordynacja programów rozbudowy sieci kanałów logistycznych, różnych punktów ich styku, czyli programu odzwierciedlającego całość koncepcji logistycznej kraju.

I znowu przytaczając wypowiedź prezesa PKP Cargo S.A. można śmiało postawić też tezę, iż umiejętne sterowanie przez państwo rozwojem tej branży wpłynie pozytywnie na realizację podstawowych celów SOR, czyli przede wszystkim na wejście Polski na ścieżkę trwałego wzrostu gospodarczego opartego coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną. Powyżej wymienione zadania nie są oczywiście listą zamkniętą. Ważne jest aby, poprzez właściwą koordynację, wspierać łańcuch dostaw, który jest kluczem do budowy konkurencyjnej gospodarki.

Rynek Pracy

Wymieniona organizacja prowadziłaby również działania w obszarze monitorowania i wspierania rynku pracy. Transport i Logistyka to obszary, w których będzie powstawać wiele nowych miejsc pracy oraz miejsce dla przedsiębiorców. Państwo powinno przygotować zestaw ułatwień i działań, które pozwoliłyby na dostosowywanie się do dynamicznie zmieniającej się sytuacji na rynku pracy. I nie chodzi w tym wypadku o żadne centralne sterowanie. Jesteśmy przekonani, że potencjał leży w istniejących instytucjach, takich jak, np. Krajowy Fundusz Szkoleniowy, Ochotnicze Hufce Pracy czy Urzędy Pracy, które przy rekordowo niskim bezrobociu mogłyby skupić się na podnoszeniu kwalifikacji zawodowych wszystkich zainteresowanych osób - nie tylko bezrobotnych, ale również pracu-

jących, którzy chcą rozwijać swoje umiejętności i podejmować pracę w przyszłościowej branży, jaką z pewnością jest Transport i Logistyka.

Cyfryzacja

Aby pozytywnie wpływać na dalszy rozwój branży, ważne są dalsze inwestycje w infrastrukturę, logistykę, ale co równie ważne, cyfryzację. Istnieje ogromna przestrzeń dla innowacji w branży. Cyfryzacja i technologie tworzą bardziej efektywny łańcuch wartości we wszystkich sektorach gospodarki, nie dotyczy to wyłącznie logistyki i transportu. Przejście z dokumentów papierowych na elektroniczne umożliwiłoby tańsze, szybsze i jeszcze bardziej transparentne procesy w transporcie krajowym i międzynarodowym.

Według szacunków Komisji Europejskiej transport drogowy towarów w Europie wzrósł o 25% w ciągu ostatnich 20 lat. Planuje się, że w latach 2015-2050. wzrost wyniesie kolejne 50 procent. Jednak przy tak szybko rosnącym wolumenie sektora wydaje się, że innowacje nie zawsze nadążają. Często ze względu na opieszałość administracji publicznej w poszczególnych krajach. **Wciąż 99% operacji transportu międzynarodowego w UE odbywa się przy wykorzystaniu papierowych druków wg. konwencji CMR. Druków, których wzór powstał ponad pół wieku temu.**

To listy przewozowe są jednym z najważniejszych dokumentów w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy. Prawdą jest, że Protokół dodatkowy w sprawie eCMR, istnieje od ponad 10 lat, ale proces wdrażania wymaga sporego zaangażowania rządów poszczególnych krajów. Polska właśnie przystąpiła do tego protokołu, ale to dopiero pierwszy krok. Istnieje jeszcze potrzeba przyjęcia szeregu przepisów wykonawczych do stworzenia niezbędnych technicznych i prawnych warunków dla organów publicznych odpowiedzialnych za egzekwowanie i kontrolę w celu umożliwienia akceptacji i oceny danych zawartych w listach elektronicznych.

Sukces sektora zależy od cyfryzacji. Kto będzie pierwszy ten zwycięży. Z powodów określonych powyżej wszystkie zainteresowane strony – od sektora publicznego po organizacje przedsiębiorców – muszą połączyć siły i pomóc branży transportowej stać się bardziej innowacyjną. Istnieje potrzeba powołania specjalnej grupy roboczej (w której zbiorą się podmioty prywatne i publiczne), która przeanalizuje możliwości wykonalności i określi warunki, jakie należy spełnić, aby uruchomić pilotażowy projekt eCMR dotyczący transportu drogowego towarów między wybranymi krajami.

Ważna jest tu standaryzacja, aby powszechnie uznany na arenie międzynarodowej dokument pozwoliłby nadawcy, odbiorcy, przedsiębiorstwom transportowym i logistycznym (a także organom kontrolnym) zobaczyć i wymieniać dane o transporcie w czasie rzeczywistym. Szacuje się, że rozwiązanie może być nawet do 10 razy tańsze. Zapewnia oszczędność czasu, zasobów ludzkich oraz przyspiesza proces fakturowania (nawet o kilka tygodni). Udana inicjatywa byłaby przełomem w całym sektorze transportu drogowego, umożliwiając śledzenie przesyłek na wszystkich etapach, zapewniając przedsiębiorstwom większą kontrolę nad wszystkimi zagrożeniami. Tego rodzaju dobre inicjatywy pojawiają się już w Europie. Nie ma wątpliwości, że można to osiągnąć również w Polsce. Na początek dzięki współpracy z krajami z regionu, a następnie korzystając z dobrych wypracowanych rozwiązań i skali – przełożyć to nie tylko na kraje UE, ale wszystkich sygnatariuszu protokołu dodatkowego e-CMR w Eurazji.

Ale elektroniczny list przewozowy to nie wszystko. W szerszym zakresie tematem mogłaby również zajmować się organizacja, której powstanie rekomendujemy. Mówiąc o cyfryzacji należy pamiętać o tym, by nie pozwolić na 'cyfrowe wykluczenie' mniejszych przedsiębiorców. Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych, budowa skutecznego krajowego systemu poboru opłat czy wsparcie dla nowoczesnych rozwiązań, to warunek konieczny, by rozwój transportu i logistyki był oparty nie tylko na własnej twardej infrastrukturze, polskim kapitale polskich przedsiębiorców i pracy polskich specjalistów, ale również o najnowocześniejsze technologie i systemy, które powstają i będą powstawać nad Wisłą. Takie, z których chętnie korzystać będzie cały świat.

Transport i logistyka muszą być w Polsce traktowane jako strategiczne dla polskiej gospodarki. Rozwój infrastruktury należy planować tak, aby łańcuchy logistyczne przesuwali się w kierunku Polski. Abyśmy mogli na handlu międzynarodowym zarabiać - jako pośrednik, ale także jako poborca cel i podatku VAT. Aby rosła atrakcyjność naszych centrów magazynowo-logistycznych i punktów przeładunkowych i w końcu aby powstawały u nas nowoczesne i atrakcyjne miejsca pracy oraz poszerzał się obszar funkcjonowania dla przedsiębiorców, którzy mogą eksportować swoje usługi oraz rozwiązania do odbiorców na całym świecie.

PRZYPISY

- 1 Migracje Zarobkowe Polaków IX - listopad 2018 - Work Service S.A.
- 2 Barometr ManpowerGroup Perspektywy Zatrudnienia Polska - IV kwartał 2019
- 3 Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238, sprost.
Dz. U z 1995 r. Nr 69, poz. 352
- 4 Do Konwencji nie przystąpiły jedynie następujące państwa europejskie: Andora, Islandia, Liechtenstein, Monako, San Marino, Watykan.
- 5 Jedynie wyjątki stanowią: przewozy wykonywane na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych; przewóz zwłok; przewóz rzeczy przesiedlenia.
- 6 M. Stec: Umowa przewozu w transporcie towarowym, Kraków 2005, s. 157.
- 7 Włodarska Karolina, Umowa drogowego przewozu towarów, Opublikowano: LexisNexis 2005.
- 8 Wspólna deklaracja w sprawie Inicjatywy Trójmorza, <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wizyty-zagraniczne/art,105,wspolna-deklaracja-wsprawie-inicjatywy-trojmorza.html>, dostęp: 29.08.2019 r.
- 9 Parametry dla Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (Plan Junckera) wynosiły 300 mld euro przy zaangażowaniu 21 mld euro.
- 10 <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2019-02-06/chorwacja-blizej-budowy-terminalu-lng-na-wyspie-krk>
- 11 PwC, Atlantic Council, Droga przyszłości – rozwój infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej.
- 12 Spotdata, Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu.
- 13 Zarządzenie nr 67 Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 maja 2019 r. w sprawie koordynowania przez Ministra Inwestycji i Rozwoju działań z zakresu Inicjatywy Trójmorza.

KONTAKT

Marcin Wolak

mwolak@pitd.org.pl

tel. 662 434 567

Marek Harasny

mharasny@pitd.org.pl

Projekt sfinansowano przez Narodowy Instytut Wolności ze środków
Funduszu Inicjatyw Obywatelskich na lata 2014-2020



Polski Instytut Transportu Drogowego

Wrzesień 2019

www.pitd.org.pl