

BARIERY W TRANSPORCIE DROGOWYM

KWIECIEŃ 2019

Analiza czynników wpływających
na przedsiębiorstwa transportowe
operujące wewnątrz i na zewnątrz
Unii Europejskiej



RAPORT ZREALIZOWANY WE WSPÓŁPRACY
Z PROCTER & GAMBLE POLSKA ORAZ
POLSKIM INSTYTUTEM TRANSPORTU DROGOWEGO



Autorzy:
Agnieszka
Kulikowska-Wielgus
Dorota Ziemkowska
Bartosz Wawryszuk
Artur Lysionok

Współpraca:
Cezary Marzęda
Marcin Wolak



FUNDACJA REPUBLIKAŃSKA

BARIERY W TRANSPORCIE DROGOWYM

Analiza czynników wpływających
na przedsiębiorstwa transportowe
operujące wewnątrz i na zewnątrz
Unii Europejskiej



RAPORT ZREALIZOWANY WE WSPÓŁPRACY
Z PROCTER & GAMBLE POLSKA ORAZ
POLSKIM INSTYTUTEM TRANSPORTU DROGOWEGO

Autorzy:

Agnieszka
Kulikowska-Wielgus
Dorota Ziemkowska
Bartosz Wawryszuk
Artur Lysionok

Współpraca:

Cezary Marzęda
Marcin Wolak

SPIS treści

1	WSTĘP	4
2	STRESZCZENIE	6
3	WNIOSKI ORAZ INICJATYWY ZARADCZE	12
4	ISTOTA I ROLA TRANSPORTU DROGOWEGO W POLSCE	18
5	BARIERY PRAWNE ORAZ ICH WPŁYW NA WZROST KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI TRANSPORTOWEJ	26
	5.1. WYNAGRODZENIE KIEROWCÓW W POLSCE	27
	5.2. MILOG I LOI MACRON – WPŁYW NA DZIAŁALNOŚĆ FIRM TRANSPORTOWYCH	28
	5.3. ZAKAZ ODBIERANIA REGULARNEGO TYGODNIOWEGO ODPOCZYNKU W KABINIE CIĘŻARÓWKI	33
	5.4. ROZSZERZENIE MYTA W NIEMCZACH	34
6	ANALIZA NAJNOWSZYCH ORAZ PROPONOWANYCH ZMIAN REGULACYJNYCH	36
	6.1. KOSZTY ZWIĄZANE Z KIEROWCAMI	37
	6.2. KOSZTY OPŁAT DROGOWYCH	41
	6.3. NOWE PODATKI ZA SAMOCHODY CIĘŻAROWE	43
7	POZAPRAWNE CZYNNIKI ORAZ ZAGROŻENIA DLA TRANSPORTU DROGOWEGO	48
	7.1. BRAKI PRACOWNIKÓW	49
	7.2. JAKOŚĆ PARKU MASZYNOWEGO	52
	7.3. ZATORY PŁATNICZE	54
	7.4. LEASING	55
	7.5. BEZPIECZEŃSTWO I INFRASTRUKTURA PARKINGOWA	56
8	ROZWÓJ BRANŻY TRANSPORTOWEJ W NAJBLIŻSZYCH LATACH – RYZYKA ORAZ SZANSE?	62
	8.1. RYZYKO DLA BRANŻY	64
	8.2. WYZWANIA I SZANSE DLA BRANŻY	66



9

TRANSPORT DROGOWY NA KIERUNKACH WSCHODNICH – BARIERY, ZAGROŻENIA I SZANSE

72

9.1. ZARYS POLITYKI HANDLOWEJ
EUROPY WSCHODNIEJ

73

9.2. ROSJA

75

9.3. UKRAINA

80

9.4. BIAŁORUŚ

83

9.5. KAZACHSTAN

87



10

INFRASTRUKTURA TOWARZYSZĄCA I TRANSPORT ALTERNATYWNY

92

10.1. PALIWA ALTERNATYWNE

93

10.2. KOLEJ I TRANSPORT INTERMODALNY

96

10.3. PORTY MORSKIE

99

10.4. TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY

102

10.5. TRANSPORT LOTNICZY

104



WSTĘP



► **Marek Wróbel**
Prezes Zarządu
Fundacji Republikańskiej

Polski transport samochodowy w 2017 r. zrealizował ponad 330 tys. tonokilometrów i tym samym zajął dominującą pozycję w Unii Europejskiej. Rola polskiego transportu jest istotna również wewnątrz kraju – razem z gospodarką magazynową odpowiada za 5,8 proc. PKB.

Tak znaczący status wraz z ostatnimi przemianami na rynku transportowym skłania nas do zadania pytania: czy polski transport sprosta wyzwaniom infrastrukturalnym, technologicznym, a także kadrowym?

W naszym opracowaniu opisujemy między innymi jedno z podstawowych wyzwań, jakim jest brak wystarczającej liczby kierowców na rynku pracy przy nieustannie rosnącym zapotrzebowaniu. W Polsce brakuje obecnie nawet 100 tys. kierowców. Problem ten dotyczy zresztą innych europejskich gospodarek – w tym niemieckiej.

Wspólnym wyzwaniem dla Unii Europejskiej jest również brak wystarczającej liczby zabezpieczonych parkingów dla pojazdów ciężarowych. W dodatku niepewność w branży wzmagana jest przez zmiany regulacyjne oraz ciężący nad głowami przewoźników *Pakiet mobilności* jeszcze niedawno intensywnie dyskutowany w Brukseli.

W celu nakreślenia całościowego obrazu postanowiliśmy zapoznać Państwa z prognozami na najbliższe lata. Analiza uwzględnia ryzyka, takie jak słabnąca koniunktura w Unii Europejskiej, Brexit, presja kosztowa oraz tendencje protekcyjnistyczne. Nie zapomnieliśmy również o szansach, do których niewątpliwie należą implementacja nowych

technologii, konsolidacja sektora oraz nowe rynki – szczególnie kazachski.

Na bazie tych rozważań opisaliśmy szereg rekomendacji dla branży transportowej:

- ✓ wsparcie nabywania kwalifikacji oraz ułatwienie spełnienia formalnych wymagań kandydatów do wykonywania zawodu kierowcy,
- ✓ powiększenie floty, zwiększenie ładowności, a nawet długości pojazdów ciężarowych,
- ✓ wprowadzenie automatyzacji i robotyzacji,
- ✓ inwestycje w infrastrukturę – w szczególności inwestycje w sieci hubów przeładunkowych, parkingi oraz infrastrukturę kolejową.

Raport przedstawia dzisiejszą sytuację branży transportowej jako wymagającą dynamicznych przemian. Bez nich polscy przewoźnicy być może będą musieli ustąpić pierwszeństwa zagranicznej konkurencji.

Zapraszamy do lektury.



STRESZCZENIE

ISTOTA I ROLA TRANSPORTU DROGOWEGO W POLSCE

Transport jest w Polsce jedną z ważniejszych dziedzin gospodarki. Razem z gospodarką magazynową gałąź ta wypracowuje ponad 115 mld zł (5,8 proc. PKB Polski). Cały sektor transportowy przewiózł w ubiegłym roku 2,053 mld ton ładunków (wzrost o 11,8 proc. w porównaniu do 2016 r.). Transport samochodowy przewiózł 85,09 proc. całości. Pomimo że profesjonalni kierowcy stanowią grupę 600–650 tys. osób, transport samochodowy cierpi na chroniczny niedobór kierowców.

Polacy zrealizowali 24 proc. wszystkich przewozów międzynarodowych w Unii Europejskiej. Tempo wzrostu polskich przewozów międzynarodowych w Unii jest wysokie – ok. 17 proc. rok do roku.

ANALIZA ISTNIEJĄCYCH AKTÓW PRAWNYCH. WYNIKAJĄCE Z NICH BARIERY ROZWOJU BRANŻY ORAZ WPŁYW NA WZROST KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI TRANSPORTOWEJ

W Polsce brakuje przepisów, które regulowałyby wysokość ryczałtów za nocleg kierowców w kabinie. W związku z tym sądy wydają rozbieżne wyroki.

Niemieckie i francuskie przepisy o delegowaniu pracowników i płacy minimalnej stały się powodem niepewności prawnej i wzrostu ryzyka prowadzonej działalności gospodarczej.

Zakaz spędzania 45-godzinnego odpoczynku w kabinie to kolejny przepis komplikujący działanie polskich przewoźników za granicą. Egzekwują go Belgia, Francja, Niemcy i Holandia. W 2019 r. do grona tych państw dołączyła Hiszpania oraz Włochy.

W lipcu 2018 r. niemiecki rząd rozszerzył myto na wszystkie drogi federalne, zwiększając sieć płatnych dróg z ok. 15 tys. do ok. 52 tys. km.

ANALIZA PROPONOWANYCH ZMIAN REGULACYJNYCH MAJĄCYCH BEZPOŚREDNI WPŁYW NA KOSZTY FUNKCJONOWANIA PRZEDSIĘBIORSTW W BRANŻY TRANSPORTU DROGOWEGO

W grudniu 2017 r. Ministerstwo Infrastruktury zaprezentowało roboczy projekt ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców i sposobie ich wynagradzania.

W opinii pracodawców z branży transportowej sztuczna próba wymuszenia większej liczby nadgodzin zaowocuje zmniejszeniem elastyczności pracy kierowcy, ponieważ i tak nie może on przekroczyć limitu określonego w Kodeksie Pracy.

Natomiast zmiana modelu wynagradzania kierowców będzie równoznaczna z większymi kosztami dla pracodawców.

Prace nad Pakietem Mobilności zostały wstrzymane, a prace nad Dyrektywą o pracownikach delegowanych – zakończone. W związku z nowelizacją dyrektywy załadownicy z zachodu przewidują wzrost cen usług transportowych.

Bezpośredni wpływ na koszty funkcjonowania przewoźników mają także opłaty drogowe. Od 2019 r. część krajów, które pobierają myto od transportu samochodowego, wprowadziła podwyżki stawek.

Niektóre kraje wprowadziły bądź też planują wprowadzenie przepisów nakładających na przewoźników dodatkowe opłaty lub ograniczenia związane z użytkowaniem samochodów ciężarowych.

POZAPRAWNE ZAGROŻENIA I CZYNNIKI MOGĄCE MIEĆ NEGATYWNY WPŁYW NA ROZWÓJ TRANSPORTU DROGOWEGO

Brak pracowników

W Polsce brakuje obecnie nawet ponad 100 tys. kierowców – wynika z raportu *Rynek pracy kierowców w Polsce*. Może być jeszcze gorzej, przede wszystkim z uwagi

100
tysięcy

**Tyłu kierowców
brakuje w Polsce.**

na coraz większy popyt na usługi transportowe, któremu branża nie jest w stanie sprostać.

Kierowcy mają powody, by narzekać na realia pracy w swoim zawodzie. Najczęściej uskarżają się na długość czasu pracy i niesatysfakcjonujące zarobki. Bardziej świadomi kierowcy obawiają się, że ich emerytury będą bardzo niskie.

W ostatnim czasie pojawiło się ryzyko, że Ukraińcy pracujący w polskim transporcie przeniosą się dalej na zachód, głównie do Niemiec. Obawy wynikają z tamtejszych propozycji zmian w prawie, które miałyby ułatwić obcokrajowcom znalezienie tam pracy.

By obraz sytuacji w branży był jednak pełen, trzeba wskazać, że problem z brakiem kierowców i – generalnie – pracowników branży transportowej i logistycznej nie jest typowy tylko dla Polski. To jedna z największych bolączek branży praktycznie na całym świecie.

JAKOŚĆ PARKU MASZYNOWEGO ORAZ ZATORY PŁATNICZE

Polski park maszynowy jest stary. Średni wiek lekkiego samochodu dostawczego wynosi 13 lat. Tak samo jest w przypadku grupy samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych oraz samochodów specjalnych zarejestrowanych na koniec 2017 r.

Inną bolączką transportu są zatory płatnicze. W 2016 r. opóźnienia w płatnościach wynosiły w branży średnio 112,9

dnia. Rok później było to już 145,9 dnia. Naprzeciw temu wyzwaniu wychodzi resort przedsiębiorczości, który pracuje nad projektem mającym na celu walkę z opóźnieniami w spływie należności. Ministerstwo chce również wprowadzić ustawy termin 60 dni przy transakcjach asymetrycznych,

czyli między dużymi firmami a przedstawicielami sektora MSP.

BEZPIECZEŃSTWO I INFRASTRUKTURA PARKINGOWA

Z powodu braku odpowiedniej infrastruktury w Europie kierowcy często są zmuszeni parkować swoje ciężarówki na parkingach niestrzeżonych, nieoświetlonych, nieogrodzonych, a czasem nawet w miejscach niedozwolonych. Tego rodzaju praktyki wiążą się z częstymi kradzieżami. Straty z tytułu kradzieży szacowane przez Technology Asset Protections Association to w 2017 r. ok. 55 mln euro. Brak odpowiedniej infrastruktury jest również powodem przekraczania przez kierowców czasu pracy, co skutkuje surowymi mandatami.

Problem braku miejsc postojowych dla ciężarówek jest odczuwany najdotkliwiej w Niemczech, które stanowią kluczową gospodarkę Unii i największy kraj tranzytowy Europy. Problem ten dotyczy również Polskę, gdzie nie ma ani jednego obiektu z certyfikatem ESPORG, organizacji non-profit, która zrzesza bezpieczne parkingi w Europie.

W Polsce jest nadal wiele tras, które są niedostępne dla pojazdów ciężarowych ze względu na stan techniczny i niedostosowanie do większych obciążeń oraz administracyjnie nałożone ograniczenia tonażowe.

ANALIZA DYNAMIKI WZROSTU BRANŻY TRANSPORTOWEJ NA NAJBLIŻSZE LATA. RYZYKA, SZANSE I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU

W strefie euro obserwujemy pogarszanie się koniunktury. Pod koniec października 2018 r. główny indeks Markit PMI wyniósł 52,7 pkt, co oznaczało wyraźny spadek po wrześniowych 54,1 pkt. Pogarszały się nastroje kolejnych grup przedsiębiorstw – po przetwórczych przyszedł czas na usługowe.

Bardzo realne okazuje się ryzyko wojen handlowych. W Stanach Zjednoczonych rodzą się obawy przed utratą kontroli nad szlakami handlowymi, a w konsekwencji – przed uszczupleniem gospodarki.

Kolejnym ryzykiem jest zbliżający się Brexit. Ewentualne wprowadzenie zabie-

145,9 dnia

**Tyle wynosiło
średnie opóźnienie
płatności w branży
transportowej w 2016 r.**

rających czas procedur celnych i paszportowych oraz konieczność posiadania gwarancji celnych znacząco zwiększają koszty i ryzyko prowadzonych operacji transportowych.

Nie bez znaczenia są również pogłębiające się tendencje protekcyjnistyczne, które odbicie znajdują w aktach prawnych bezpośrednio rzutujących na działalność przewoźników w Europie (m.in. Loi Macron, MiLoG).

W ostatnich czasach problem ze znalezieniem kierowców urósł do rangi zasadniczej. Ten problem dotyka również inne kraje Europy. Przykładem są Niemcy, gdzie brakuje ok. 40 tysięcy kierowców ciężarówek, a zmiany demograficzne ten niedobór pogłębia.

W branży pojawiła się ogromna presja kosztowa. Rozwiązaniem dla polskich firm przewozowych może być poszukiwanie przewagi konkurencyjnej w efektach skali poprzez konsolidację sektora.

Szansą dla polskiego transportu mogą być nowe rynki. Obecnie najciekawszym rynkiem, którego potencjał obecnie mało kto jeszcze dostrzega, jest Kazachstan.

Innym działaniem, które może pomóc w rozwoju naszych firm w przyszłości, na tle konkurentów z Europy, jest categoryczne odejście od myślenia o niskich stawkach jako o najważniejszej przewadze wyróżniającej nasze firmy.

Kluczową rolę ma również odegrać implementacja nowych technologii w polskich przedsiębiorstwach przewozowych. Cyfryzacja oraz systemy oparte na łączności mają przyczynić się do rozwoju platform logistycznych.

TRANSPORT DROGOWY NA KIERUNKACH WSCHODNICH: BIAŁORUŚ, ROSJA, UKRAINA, KAZACHSTAN. BARIERY, ZAGROŻENIA I POTENCJAŁ RYNKÓW

Rynek Federacji Rosyjskiej jest niedojrzały i pod względem współpracy handlowej ma sporo barier i utrudnień. Po podsumowaniu przez Komisję Europejską wyników handlu międzynarodowego

40 tysięcy

**Tyłu kierowców
brakuje
w Niemczech.**



z Rosją za 2017 r. okazało się, że Federacja stała się liderem w liczbie handlowych i inwestycyjnych ograniczeń działających w stosunku do Unii Europejskiej. Pomimo barier znaczenie Rosji wzrosło w związku z pogłębieniem się współpracy UE z Chinami. Wszystko za sprawą korytarza transportowego, który z Chin do Polski biegnie przez Rosję.

Ukraina jest dla Polski i Unii Europejskiej rynkiem perspektywnym, choć niepozbawionym licznych barier. Współpraca handlowa Ukrainy z UE rośnie. Rok 2017 był pod tym względem najlepszy w ciągu ostatnich 13 lat. Udział regionu europejskiego w ukraińskim eksporcie wyniósł 36 proc.

Duży potencjał dla Polski posiada rynek białoruski. To rynek, który dopiero zaczyna się rozwijać i dostrzegać korzyści ze współpracy z Unią Europejską. Wojna handlowa Rosji negatywnie wpłynęła na relacje handlowe Białorusi z UE, jednak po 2017 r. w obrocie towarami widoczne są wzrosty.

Kraje Azji Środkowej, z dominującym w tym regionie Kazachstanem, to rynki o dużym potencjale handlowym. Kazachstan jest otwarty na zagranicznych – szczególnie europejskich – inwestorów, oferuje zniżki dla przedsiębiorców, inwestuje w infrastrukturę. Istotne jest to, że

przez Kazachstan biegnie główny korytarz transportowy (Chiny–Rosja–UE) Nowego Jedwabnego Szlaku. Przy przejściu granicznym w Chorgos, na granicy chińsko-kazachskiej, rozwija się suchy port o przepustowości 600 tys. TEU, połączony ze specjalną strefą ekonomiczną dla branży logistycznej.

INFRASTRUKTURA TOWARZYSZĄCA I TRANSPORT ALTERNATYWNY

Najbardziej dynamicznie rozwijającym się trendem na całym świecie jest elektromobilność. W niedalekiej przyszłości należy liczyć na rozwój elektromobilności w segmencie lekkich samochodów dostawczych. Możliwe, że ten segment będzie rozwijał się szybciej od osobowego. Taki stan rzeczy determinowany ma być poprzez łatwiejsze uzyskanie całkowitego kosztu posiadania.

Alternatywnymi paliwami, które mogą nabrać znaczenia, są LNG i CNG ze względu na niskoemisyjne właściwości. Aby mogło się tak stać, Polska musi zainwestować w rozbudowę stacji tankowania.

Ekspersi są przekonani o potrzebie transportu intermodalnego. Transport kolejowy nie powinien konkurować z samochodowym, lecz oba powinny się uzupełniać.



WNIOSKI ORAZ INICJATYWY ZARADCZE

Zapotrzebowanie na usługi transportowe w przyszłości będzie rosło. W skali globalnej, jak szacuje Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Drogowego (IRU), w kolejnych dekadach będzie systematycznie zmierzało do poziomu 51 mld tonokilometrów w 2050 r. (w 2015 r. IRU szacowała zapotrzebowanie na 20 mld tonokilometrów)¹. Tymczasem zasoby dostępne w branży do realizacji usług przewozowych są od pewnego czasu niewystarczające. I dotyczy to zarówno Europy, jak i np. Stanów Zjednoczonych.

Powodem jest m.in. brak wystarczającej liczby kierowców. Jak zostanie przedstawione w rozdziale 4., problem ten jest wielowątkowy i składają się nań czynniki demograficzne, społeczne i ekonomiczne. Niezbędne jest wypracowanie całego kompleksu rozwiązań, które nie tylko poprawią sytuację ekonomiczną kierowców, lecz także zwiększą komfort oraz bezpieczeństwo ich pracy i – co również jest istotne – szacunek do zawodu. W połączeniu ze zwiększaniem wydajności obecnych środków transportu (np. przez ich powiększanie lub optymalizację łańcucha dostaw przy zastosowaniu algorytmów i rozwiązań opartych o *big data*), pozwoli to być może przez kilkanaście lat utrzymać odpowiedni poziom dostępności powierzchni transportowej do momentu pojawienia się kolejnej rewolucji – pojazdów autonomicznych.

Bariery, jak zostanie wykazane na dalszych stronach, mają także inny charakter. Choćby związany z przepisami dotyczącymi branży transportowej. Koncepcje polityków w Unii Europejskiej, którzy w imię interesów narodowych swoich państw dążą do nadmiernej regulacji sektora transportowego, z pewnością nie wspomagają rynku (choć niektórzy politycy uważają, że

tak właśnie jest). Natomiast w opinii firm transportowych są, jak wynika z raportu IRU², jednym z głównych czynników hamujących rozwój biznesu. W Europie uważa tak 48 proc. firm, które uczestniczyły w badaniu stanowiącym podstawę do opracowania IRU.

Jaki ostatecznie będzie kształt unijnego prawa, które będzie regulowało działanie sektora transportowego, w chwili powstawania tego raportu jeszcze nie wiemy. Niestety projekty, które zyskały już częściowe poparcie unijnych organów, nie wróżą przewoźnikom łatwej przyszłości. By to mogło się zmienić, potrzebne jest znalezienie kompromisu między wieloma stronami – od rządów krajów, które mają sprzeczne interesy, przez związki zawodowe, na organizacjach reprezentujących branżę przewozową skończywszy.

Pewne jest to, że część polityków z Europy Zachodniej obiera w tej sprawie kurs, który być może podoba się ich wyborcom, ale nie daje nadziei na rzeczywiste rozwiązanie problemów transportu i ludzi w nim pracujących. Jeśli nie pojawi się refleksja w tej sprawie, konsekwencje spadną na wszystkich konsumentów. Transport – droższy ze względu na przeregulowanie i nowe obciążenia biurokratyczne – wpłynie na ceny w innych sektorach gospodarki, co ostatecznie odbije się na kieszeniach szeregowych konsumentów. Na polu politycznym jest więc sporo do zrobienia – przede wszystkim

konieczność uświadomienia, jakie mogą być następstwa tych regulacji. Niezbędne jest edukowanie i informowanie konsumentów (zwłaszcza w Europie Zachodniej), że wzrost kosztów usług transportowych oraz zmniejszenie dostępnej powierzchni transportowej w bezpośredni sposób przełoży się na wzrost cen towarów konsumpcyjnych

48%

**Tyle firm
uczestniczących
w badaniu IRU uważa,
że państwa dążą
do nadmiernej
regulacji sektora
transportowego w imię
swoich interesów
narodowych.**

na sklepowych półkach oraz spadek ich dostępności. To głównie konsumenci, a więc wyborcy, są siłą, która jest w stanie zmusić decydentów do refleksji.

Wsparcia, zarówno merytorycznego jak i finansowego, wymagają wszelkie związki, organizacje i inicjatywy, które mają ambicję stanowić przeciwwagę dla protekcyjnych działań polityków

i związków zawodowych z Europy Zachodniej. Rekrutują się one głównie z krajów Europy Wschodniej, gdzie zaplecze i kultura lobbingowa jest niewystarczająco rozwinięta, a co za tym idzie, interesy tej grupy przewoźników i kierowców nie są wystarczająco reprezentowane na forum europejskim.

Działania i nowy sposób myślenia o transporcie potrzebne są także na polu zarządzania. W świetle tego, że popyt na usługi przewozowe będzie wzrastał, przed przedsiębiorcami staje nowe wyzwanie – jak sprostać rosnącym potrzebom klientów?

Najprostszym sposobem wydaje się powiększanie flot, zwiększanie ładowności, a nawet długości pojazdów ciężarowych. Już teraz wiele państw eksperymentuje z wprowadzaniem do ruchu zestawów mierzących 25 (i więcej) metrów długości. W najbliższych latach to zjawisko (jak i rozwój sieci dróg o dopuszczalnym nacisku na oś wynoszącym 11,5 t) stanie się standardem. To jednak w pewnym sensie ślepa uliczka: gabarytów pojazdów nie można zwiększać w nieskończoność i nie tu należy szukać optymalizacji. Jak pokazuje raport PwC³, obecnie ciężarówki w Europie efektywnie wykorzystują do zadań transportowych jedynie 29 proc. dostępnego czasu. Ze względu na rozmaite przepisy (np. dotyczące czasu pracy kierowcy, które nakazują obowiązkowe przerwy) przez wiele godzin stoją na parkingach. Również załadunki, wykonywane dzięki pracy ludzkiej, zajmują dużo czasu. W 2030 r.

wykorzystanie pojazdów ciężarowych będzie znacznie większe – analitycy PwC prognozują, że sięgnie 78 proc. czasu. Stanie się tak, jeśli firmy z sektora transportowego zaczną na szerszą skalę stosować nowe technologie. W szczególności chodzi tu o przyspieszające kompletację i załadunek zamówień technologie RFID (a w przyszłości również technologie mikrochipowe), algorytmy predyktywne oraz pojazdy autonomiczne.

Powszechniejsze zastosowanie automatyzacji i robotyzacji w transporcie i logistyce pozwoli na redukcję kosztów i czasu potrzebnego do realizacji przewozów. Jednocześnie fundamentalnego znaczenia nabierze integracja i wymiana danych z różnych źródeł i pomiędzy różnymi podmiotami zaangażowanymi w łańcuchy dostaw⁴. Tu będzie potrzebna zmiana myślenia, by firmy z branży, które dotychczas raczej zazdrośnie strzegły swoich zasobów informacyjnych, były skłonne udostępnić je innym. Pozorne odślonienie się może bowiem przynieść korzyści. Większa liczba informacji na temat procesów zachodzących w łańcuchu dostaw pozwoli je usprawnić i zoptymalizować jeszcze bardziej. Wtedy to technologie informatyczne same zdecydują, na bazie analizy danych, jaka opcja przewozu jest najbardziej ekonomiczna i optymalna. Tak by transport był perfekcyjnie zsynchronizowany np. z produkcją, magazynowaniem i handlem. To jednak kwestia jeszcze przynajmniej kilku lat, zanim uda się przełamać pewne mentalne opory, które tkwią w uczestnikach transportowego rynku oraz rozwinąć wspomniane technologie.

W znacznym stopniu na zwiększenie wydajności i płynności transportu mogą wpłynąć inwestycje w infrastrukturę, nie tylko wspomniane wielokrotnie zwiększenie dopuszczalnej nośności dróg. Niezbędne są działania mające na celu rozwój transportu intermodalnego, który będzie w stanie przejąć część, szczególnie tych długodystansowych, zadań transportu drogowego. Chodzi tu głównie o rozwój sieci hubów przeładunkowych,

29%

Ciężarówki w Europie efektywnie wykorzystują do zadań transportowych jedynie 29 proc. dostępnego czasu.

zmniejszenie barier w dostępie do infrastruktury kolejowej, inwestycje w porty morskie i szlaki śródlądowe. We wszystkich tych drogach transportowych tkwi niewykorzystywany w tym momencie potencjał, mogący dostarczyć kolejne wzrosty dostępnej powierzchni transportowej. Szczególnie wobec spodziewanego wzrostu zapotrzebowania na transport intermodalny generowanego przez rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku.

Fundamentalne znaczenie ma też rozbudowa sieci parkingów przy głównych szlakach transportowych Europy. Z jednej strony zwiększy to bezpieczeństwo kierowców oraz ładunków, co pozytywnie wpłynie na satysfakcję z pracy. Z drugiej zwiększy płynność transportu i ograniczy liczbę „pustych kilometrów” generowanych w celu znalezienia miejsca do parkowania. Są to jednak wielomilionowe inwestycje wymagające planowania i koordynacji na poziomie europejskim. Niestety, w tym momencie świadomość tego problemu wśród decydentów wydaje się niska, a liczba nowych parkingów (w całej Europie) zwiększa się nieproporcjonalnie wolno w stosunku do popytu na transport.

Blizsze, jeśli chodzi o perspektywę działania, jest natomiast rozwiązanie problemu kadrowego w transporcie. W kwestii braku zawodowych kierowców od kilku lat podejmowane są różne inicjatywy, których celem jest uzupełnienie istniejącej luki. Wiadomo też, że na efekty trzeba czekać, bo nie wszystkie inicjatywy na tym polu przynoszą natychmiastowy rezultat. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, wspólnie z PwC wskazał szereg rekomendacji⁵, które mogą pomóc ograniczyć skalę problemu.

I tak np. w sferze administracji TLP i PwC sugerują m.in.:

- ✓ uwzględnienie w subwencji oświatowej wysokich kosztów kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik, zapewnienie odpowiedniej kadry dla szkół zawodowych prowadzących ten kierunek oraz zapewnienie dostępu do infrastruktury umożliwiającej odbycie niezbędnych szkoleń,



- ✓ rozważenie wprowadzenia kierunku kierowca-mechanik do programów nauczania szkół zawodowych dla dorosłych oraz zapewnienie dla nich odpowiedniego finansowania,
- ✓ wprowadzenie zawodu kierowcy do doradztwa zawodowego już od poziomu szkoły podstawowej (obecnie nie jest to zawód popularny wśród młodych ludzi),
- ✓ przeprowadzenie systematycznej kampanii informacyjnej na temat perspektyw zawodowych, zmierzającej do zmiany wizerunku zawodu kierowcy wśród młodych ludzi oraz wśród kobiet,
- ✓ utworzenie podległej resortowi infrastruktury komórki zbierającej rozproszone informacje na temat rynku transportu w Polsce (brak takiego ośrodka poważnie utrudnia projektowanie skutecznych rozwiązań problemów branży).

Część z postulatów zawartych w raporcie TLP i PwC zaczęto już realizować. Przykładowo z dużym prawdopodobieństwem od przyszłego roku szkolnego rozporządzenie MEN wprowadzi nową podstawę programową dla zawodu kierowca-mechanik i technik transportu drogowego. Podstawa ta będzie uwzględniać kształcenie na prawo jazdy kat. B, C i kwalifikację wstępną w szkole branżowej I stopnia oraz kategorii E do C w szkole branżowej II stopnia⁶.

Z kolei Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej stworzyło listę zawodów deficytowych w Polsce, na której znalazła się także profesja kierowcy samochodów ciężarowych⁷. Zgodnie z zamysłem resortu ściąganie zagranicznych pracowników reprezentujących profesje wpisane na listę ma być dużo prostsze. Wobec tych, którzy będą na liście, nie będzie bowiem konieczne przeprowadzenie tak zwanego testu rynku pracy⁸. Pracodawca nie będzie

musiał udowadniać, że wśród Polaków brakuje osób, które mogłyby się podjąć jakiegoś zajęcia. Dzięki temu prostsze ma być sprowadzanie pracownika nie tylko z krajów ościennych (na przykład z Ukrainy), lecz także z dużo bardziej odległych państw, jak Filipiny czy Indie.

Natomiast resort infrastruktury zlecił tłumaczenie na język rosyjski testów na prawo jazdy⁹. Pytania egzaminacyjne po rosyjsku mają ułatwić obywatelom np. Ukrainy i Białorusi zdobycie kwalifikacji zawodowych niezbędnych do tego, by w polskich firmach zatrudniać się jako kierowcy.

Zmiany w przepisach wprowadzone w 2018 r. rozszerzyły ponadto krąg osób, które mogą wykonywać zawód kierowcy samochodów ciężarowych. Od 1 października całkowity albo częściowy ubytek słuchu nie jest przeciwwskazaniem zdrowotnym do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami ani przesłanką do jego cofnięcia – wynika z nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami¹⁰. Dzięki temu osoby głuche i niedosłyszące mogą zdobywać kwalifikacje do pracy w tym zawodzie.

Wszystkie powyższe przykłady mogą sprawić, że do branży wejdzie grupa pracowników, którzy przynajmniej częściowo zredukują deficyt rąk do pracy. To pokazuje również, że nie ma jednego rozwiązania problemu niedoboru pracowników, lecz że trzeba szukać wielu źródeł na pozyskanie siły roboczej.

Na koniec trzeba jeszcze raz zaznaczyć, że konieczne są na tym polu działania wielotorowe – tylko suma różnych inicjatyw może skutecznie zniwelować kadrową lukę.

Równolegle z walką o wzrost dostępności powierzchni ładunkowej trwają działania na rzecz zmniejszenia wpływu transportu na środowisko. Poszukiwanie alternatywnych źródeł napędu ma wy-

miar nie tylko ekologiczny, lecz także finansowy. Paliwa kopalne są bowiem coraz droższe i a od emisji CO₂ uzależnianych jest wiele opłat nakładanych przez rządy poszczególnych państw. W chwili pisania tego raportu jedyną użyteczną technologią napędu „alternatywnego” są auta zasilane gazem – CNG lub LNG. Gwarantują one zarówno oszczędności na kosztach paliwa, jak i niższą emisję szkodliwych substancji, a co za tym idzie – w niektórych krajach (np. w Niemczech) – mają preferencyjne stawki np. na opłaty drogowe. Ciągłą barierą w rozwoju tego rodzaju napędu jest znikoma liczba stacji, na których można zatankować tego typu

gaz. Sytuacja ta jednak ulega stopniowej poprawie. Technologie elektryczna i wodorowa, jakkolwiek bardzo obiecujące, nie mogą być w traktowane jako mające obecnie jakiegokolwiek biznesowe zastosowanie. Można śmiało stwierdzić, że nie dysponujemy ani stacjami zdolnymi w racjonalnym czasie naładować tak duże baterie, ani możliwościami wyprodukowania ciężkich pojazdów elektrycznych. Pewne zastosowanie zaczynają mieć natomiast pojazdy użytkowe do 3,5 t. Nie ulega jednak wątpliwości, że elektryfikacja transportu będzie podążać równolegle z jego autonomizacją i za kilkanaście lat stanie się faktem.

¹ IRU, *The Future of Road Transport*, 5.11.2018, <https://www.iru.org/resources/iru-library/future-road-transport> [dostęp: 10.12.2018].

² Tamże.

³ *The era of digitized trucking. Charting your transformation to a new business model*, PwC 13.09.2018, <https://www.strategyand.pwc.com/report/digitized-trucking#Download> [dostęp: 10.12.2018].

⁴ Szymon Knychalski, *Ani wielkie inwestycje, ani rządowe programy nie rozwiążą największych problemów transportu. Może to zrobić tylko technologia*, portal Trans.INFO 7.12.2018, <https://trans.info/pl/platformizacja-transportu-rozwiaz-problemy-branzy-117138> [dostęp: 10.12.2018].

⁵ *Rynek pracy kierowców w Polsce*, TLP październik 2016, <http://tlp.org.pl/raporty-i-projekty/raporty/> [dostęp: 10.12.2018].

⁶ *Sukces ZMPD. W szkołach będzie można zdobyć prawo jazdy kat. C oraz C + E*, ZMPD 3.12.2018, https://zmpd.pl/aktualnosc.php?akt_id=1612 [dostęp: 10.12.2018].

⁷ Dorota Ziemkowska, *Będzie łatwiej o kierowców ciężarówek z zagranicy? Znaleźli się na liście pożądanych zawodów*, portal Trans.INFO 23.04.2018, <https://trans.info/pl/pozadani-kierowcy-ciezarowek-z-zagranicy-będzie-latwiej-zatrudniac-89300> [dostęp: 10.12.2018].

⁸ *Łatwiej o zezwolenia na pracę*, MRPPiS 31.10.2018, <https://www.gov.pl/web/rodzina/-atwiej-o-zezwolezenia-na-prace> [dostęp: 10.12.2018].

⁹ Bartosz Wawryszuk, *Testy na prawo jazdy C+E po rosyjsku. Resort kończy tłumaczenie*, portal Trans.INFO 26.09.2017, <https://trans.info/pl/testy-na-prawo-jazdy-c-e-po-rosyjsku-resort-konczy-tlumaczenie-67484> [dostęp: 10.12.2018].

¹⁰ Art. 1 ustawy z 12 kwietnia 2018 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, Dz.U. 2018. 1098. <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20180001098/O/D20181098.pdf> [dostęp: 10.12.2018].



ISTOTA I ROLA TRANSPORTU DROGOWEGO W POLSCE

Transport jest w Polsce jedną z ważniejszych dziedzin gospodarki. Świadczą o tym dane statystyczne oraz udział polskich firm transportowych w rynku europejskim. Polscy przewoźnicy cieszą się opinią nie tylko atrakcyjnych cenowo – podobnie zresztą jak ich koledzy z innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej – lecz także dbających o jakość usług.

TRANSPORT I GOSPODARKA MAGAZYNOWA WYPRACOWUJĄ PONAD 115 MLD ZŁ

Potencjał tkwiący w sektorze transportu pozwolił mu na wypracowanie znacznego udziału w PKB Polski w 2017 r. PKB Polski według skorygowanego szacunku Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) za 2017 r. wyniósł 1,988 bln zł (dane GUS z 3 października 2018 r.). Sektor „transport i gospodarka magazynowa”¹ (bo według takiej nomenklatury GUS oblicza udział sektorów w całości PKB) wyniósł 115,3 mld zł w 2017 r. i stanowił 5,8 proc. PKB Polski. Rok wcześniej sektor wypracował 106,5 mld zł, a w 2015 r. – 103,5 mld zł.

Patrząc na procentowy udział transportu i gospodarki magazynowej w PKB, można zaobserwować, że oscyluje on w ostatnich kilku latach wokół 6 proc. PKB. Wartość ta w 2017 r. była druga pod względem wielkości w skomasowanym sektorze usług (większy udział w PKB – 15,7 proc. – uzyskał segment „handel; naprawa pojazdów samochodowych”)². ●

Jeśli chodzi o wpływy do budżetu państwa z sektora transportowego, to ich wartość jest trudna do oszacowania ze względu na to, że są one płacone z tytułu różnych podatków. W zależności od formy prawnej firmy mogą płacić podatki o różnych stawkach. Część przedsiębiorców płaci też VAT, a ci, którzy zatrudniają pracowników, odprowadzają również składki na ubezpieczenie społeczne. Specyfiką branży transportowej jest też to, że przewoźnicy ponoszą opłaty drogowe (myto). Wpływy z myta zasilają Krajowy Fundusz Drogowy. (Przykładowo w 2017 r. KFD dostał z ViaToll 1,88 mld zł z elektronicznego

i ręcznego poboru opłat. Według danych operatora systemu polscy przewoźnicy stanowią 58,9 proc. zarejestrowanych użytkowników). Poza tym, jak wszyscy użytkownicy pojazdów – kupując paliwo, płacą za nie akcyzę.

Według danych GUS o kosztach całego sektora transportowego (a więc nie tylko samochodowego), w pozycji „podatki i opłaty” w 2016 r. firmy wykazały 2,266 mld zł, natomiast w 2017 r. – 2,477 mld zł. Trzeba jednak pamiętać, iż firmy transportowe płacą także podatki na rzecz gmin (podatek od środków transportu, podatki od nieruchomości – jeśli przewoźnik takową posiada).

SEGMENT SAMOCHODOWY DOMINUJE W POLSKIM TRANSPORCIE

To, jak wypada drogowy transport samochodowy na tle innych rodzajów przewozów w Polsce, pokazuje raport GUS *Transport – wyniki działalności w 2017 r.* Cały sektor transportowy przewiózł w ubiegłym roku 2,053 mld ton ładunków (wzrost o 11,8 proc. w porównaniu do 2016 r.). Transportem samochodowym przewieziono 1,747 mld t ładunków (o 13 proc. więcej niż rok wcześniej), co stanowi 85,09 proc. całości. Wzrosła również tzw. praca przewozowa segmentu transportu samochodowego – o 14,8 proc.³

85,09%
ładunków
przewiózł transport
samochodowy

5,8%
PKB Polski
to transport
z gospodarką
magazynową



powyżej 16 lat

W 2017 r. w polskiej flocie znajdowało się 56,1% samochodów ciężarowych w wieku powyżej 16 lat.

Gdy spojrzeć na strukturę segmentu samochodowego, widać, że większy udział miał transport zarobkowy⁴ – 63,2 proc., resztę stanowił transport gospodarczy⁵ – 36,8 proc. Transportem zarobkowym przewieziono 1,104 mld t (o 15,7 proc. więcej niż przed rokiem).

Jeśli chodzi o rynek krajowy, to w ubiegłym roku przewozy wzrosły o 13,6 proc. w tonach i o 12,6 proc. w tonokilometrach (w stosunku do 2016 r.). Przewozy międzynarodowe zwiększyły się natomiast o 17,3 proc. w tonach i o 16,9 proc. w tonokilometrach. Przez to udział transportu międzynarodowego w ogólnych przewozach wzrósł z 18,5 do 19 proc. (w tonach) i z 63,3 do 64,2 proc. (w tonokilometrach).

FLOTA POLSKICH PRZEWOŹNIKÓW

W 2017 roku według wyliczeń GUS⁶ samochodów ciężarowych (łącznie z ciężarowo-osobowymi) było w Polsce 3,2 mln (o 2,2 proc. więcej niż w 2016 r.).

Pojazdów w wieku do 30 lat było 2,6 mln szt. (o 1,1 proc. więcej niż w 2016 r.). Zanotowano niewielki spadek udziału pojazdów w wieku do 5 lat (z 11,1 proc.

w 2016 r. do 11 proc. w 2017 r.), nieznacznie wzrósł także udział samochodów w przedziale od 16 do 30 lat (z 36,5 do 36,8 proc.). Nieco bardziej zwiększyła się natomiast grupa najstarszych zarejestrowanych ciężarówek mających powyżej 30 lat (z 18,4 do 19,3 proc.).

W końcu 2017 r. było w Polsce 390,4 tys. ciągników siodłowych – o 7,9 proc. więcej niż przed rokiem. Nieznacznie zmniejszył się zarówno udział ciągników siodłowych do 5 lat (z 29,4 do 29,2 proc.), jak i w przedziale od 16 do 30 lat (z 23,9 do 23,8 proc.). Pojazdy z tej kategorii powyżej 30 lat pozostały na poziomie zbliżonym do roku 2016 (5 proc.).

TRANSPORTOWE KADRY

Istotnym elementem uzupełniającym obraz branży transportowej w Polsce jest kwestia zatrudnienia. Statystyki, które zbiera GUS, niestety nie ujmuje jako oddzielnej kategorii transportu samochodowego ładunków. To stwarza problem z precyzyjnym oszacowaniem liczby pracowników sektora transportowego. Dodatkowo wyliczenia komplikuje jeszcze fakt, że ze względu na charakter branży



większość stanowią przewoźnicy należący do grupy małych i średnich przedsiębiorstw. Nierzadko są to firmy zatrudniające kilku pracowników, a nawet takie, gdzie przedsiębiorca jest zarazem kierowcą (jednoosobowa działalność gospodarcza).

Próbę obliczenia tego, ilu pracowników ma grupa zawodowa kierowców samochodowego transportu ciężarowego i pasażerskiego, podjął w 2016 r. związek pracodawców „Transport i Logistyka Polska” przy pomocy PwC. Autorzy raportu *Rynek pracy kierowców w Polsce* oszacowali grupę profesjonalnych kierowców w Polsce na 600–650 tys. Podstawą wyliczeń była liczba osób przechodzących okresowe szkolenia oraz zdobywających kwalifikacje wstępne do zawodu⁷.

Inną liczbą, która częściowo opisuje sektor samochodowego transportu drogowego, może być wartość podawana przez GUS. Podkreślić jednak ponownie trzeba, że zawiera ona nie tylko pracowników firm transportowych, lecz także tych, które prowadzą magazyny i zajmują się logistyką.

Z danych GUS za sierpień 2018 r. wynika, że w sektorze „transport i gospodarka magazynowa” przeciętne zatrudnienie wynosiło 583,3 tys. osób. Jak więc widać, liczba ta jest zbliżona do szacunków TLP, które z kolei uwzględniają także kierowców autobusów.

Pewne jest natomiast to, że obecnie w Polsce występuje duży deficyt kierowców zawodowych. Z ostatniego ogólnopolskiego badania „Barometr zawodów” zleconego przez resort rodziny i pracy, które dotyczy zapotrzebowania na pracowników różnych zawodów, wynika, że transport jest w grupie branż, które w 2018 r. borykają się z największymi problemami kadrowymi⁸.

Przykładowo, zawód kierowcy samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych jest w grupie deficytowej. Według metodologii zastosowanej w badaniu oznacza to, że osoba o takich kwalifikacjach nie powinna mieć trudności ze znalezieniem pracy. Powodem jest to, że za-

potrzebowanie pracodawców na takich pracowników jest duże, a chętnych do podjęcia zatrudnienia i mających odpowiednie kwalifikacje nie ma wielu. Według badania w całej Polsce nie ma ani jednego powiatu, w którym byłaby jakakolwiek nadwyżka osób z kwalifikacjami kierowcy ciężarówek i ciągników siodłowych.

Nie dziwią więc dane o zatrudnieniu w transporcie. Według wyliczeń GUS z sierpnia 2018 r. transport i gospodarka magazynowa był jednym z sektorów, w których zatrudnienie zwiększyło się najbardziej (o 7,1 proc.). Jednocześnie liczba wakatów w tym sektorze stanowi 8 proc. wszystkich wolnych miejsc pracy w firmach.

Pewną barierą w pozyskiwaniu nowych pracowników może być jednak wysokość płac. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw (zatrudniających powyżej 9 osób) w sierpniu 2018 r. wyniosło 4798,27 zł (więcej o 6,8 proc. niż przed rokiem). Niestety, w transporcie i gospodarce magazynowej wzrost był niższy – o 5,5 proc., a średnia pensja wyniosła 4344,98 zł brutto.

PRZEWozy ODZIEŻY I ŻYwnoŚCI WZROSŁY NAJBARDZIEJ

GUS wyliczył, że pod względem rodzajów ładunków największy wzrost w transporcie samochodowym w 2017 r. odnotowano w przewozach wyrobów włókienniczych i odzieżowych oraz skór i produktów skórzanych (o 31,1 proc.). Drugą grupą o największym wzroście przewozów były produkty spożywcze, napoje i tytoń (o 26,8 proc.), a trzecią – rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa (o 18,3 proc.). Kilkunastoprocentowy wzrost przewozów zanotowano także w przypadku: mebli; produktów rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryb i produktów rybactwa oraz koks i produktów rafinacji ropy naftowej.



**600
–650 tys.**

Autorzy raportu
Rynek pracy kierowców w Polsce
oszacowali grupę
profesjonalnych
kierowców
w Polsce na
600–650 tys.

8%

**Liczba wakatów
w sektorze transportu
i gospodarki
magazynowej stanowi
8 proc. wszystkich
wolnych miejsc
pracy w firmach.**

Z kolei spadki transportu samochodowego nastąpiły w przewozach maszyn i sprzętu gdzie indziej niesklasyfikowanego (o 8 proc.)⁹.

Jeśli chodzi o strukturę przewiezionych kategorii ładunków, najwięcej pod względem liczby ton przewieziono „rud metali i innych produktów górnictwa i kopalnictwa; torfu; uranu i toru”, które stanowiły ponad jedną czwartą ogółu (25,6 proc. i 384,3 tys. t). Zasadniczą część, bo liczącą aż

25,3 proc., stanowiły kamienie, piasek, żwir i gliny (379,8 tys. t). Drugą kategorią pod względem liczby ton stanowiły produkty spożywcze, napoje i tytoń (11,9 proc. i 177,9 tys. t). Na trzeciej pozycji uplasowały się natomiast ładunki ujęte w kategorii „inne niemetaliczne wyroby mineralne”, w której zawarte są m.in. cement, wapno i gips oraz materiały

budowlane (11,8 proc. i 177,7 tys. t). Pierwszą piątkę kategorii ładunków zamykają produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa (7,8 proc. i 116,5 tys. t) oraz surowce wtórne i odpady (7,5 proc. i 112,9 tys. t).

Wśród firm, które przewiozły w ubiegłym roku najwięcej ładunków w transporcie samochodowym zarobkowym, dominowały te z sekcji „transport i gospodarka magazynowa”. W grupie tej nadal przewa-

żały firmy małe – do 9 pracowników. Stanowiły 60,7 proc. w przewozach ładunków i 30,9 proc. w pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach. Tabor przedsiębiorstw transportowych zatrudniających więcej niż 9 osób przewiózł 341,1 mln ton (o 15,1 proc. więcej niż przed rokiem)¹⁰.

POLACY LIDEREM W UE

Z względu na swoje położenie geograficzne Polska jest krajem stanowiącym ważny obszar przede wszystkim na mapie tras handlowych między zachodem i wschodem Europy. Przez nasz kraj przechodzą ważne arterie komunikacyjne prowadzące z jednej strony do Niemiec, a z drugiej na Ukrainę, Białoruś i do Rosji.

To, jak sprawnie działają polscy przewoźnicy, dobrze ilustrują statystyki Eurostatu¹¹ dotyczące transportu międzynarodowego. Z danych do 2017 r. wynika, że Polacy zrealizowali 24 proc. wszystkich przewozów międzynarodowych w Unii Europejskiej. Co więcej, patrząc na wyniki z lat 2008–2017 – wolumen polskiego transportu międzynarodowego niemal się potroił (z 98,912 mln t do 284,993 mln t).

Ten dynamiczny wzrost sprawił, że Polska zajęła w 2017 r. pierwsze miejsce pod względem przewozów międzynarodowych w UE, wyprzedzwszy Niemcy i Holandię.

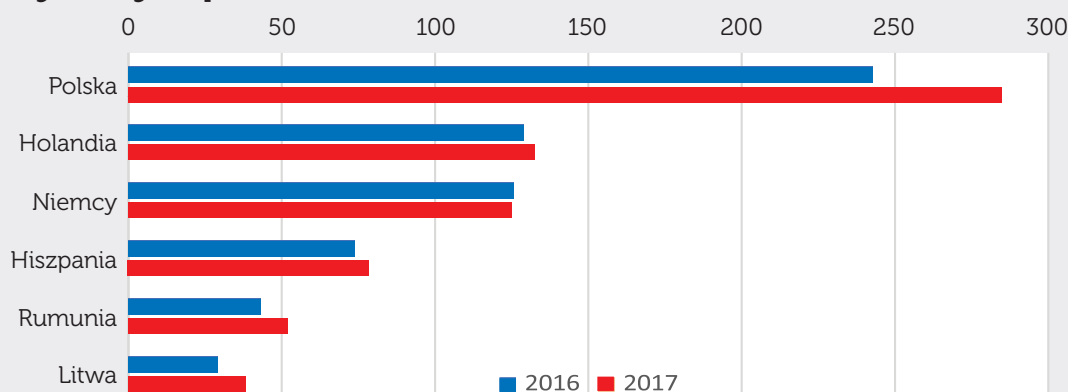
Tempo wzrostu polskich przewozów międzynarodowych w Unii jest wysokie.

24%

wszystkich przewozów międzynarodowych w UE zostało zrealizowanych przez Polaków.

WYKRES 1

Wolumen transportu międzynarodowego wybranych państw UE w 2016 i w 2017 r. [mln ton]



Źródło: portal Trans.INFO na podstawie danych Eurostatu

W 2017 r. wzrost rok do roku (2016) wyniósł 17 proc. Rok wcześniej wzrost był nawet większy, ponieważ w stosunku do 2015 r. wynosił 18,7 proc.¹²

W ujęciu tzw. pracy przewozowej¹³ polski transport drogowy również wypada bardzo dobrze na tle innych państw członkowskich UE. Wyliczenia Eurostatu pokazują, że w 2017 r. Polska wśród 28 krajów Wspólnoty była liderem. Wielkość ładunków przewieziona samochodami (w tonokilometrach) stanowiła 17,5 proc. w ogólnych przewozach Unii Europejskiej. Za nami uplasowali się Niemcy i Hiszpania¹⁴.

W przewozach międzynarodowych polskie firmy miały jeszcze większy udział (ponad 30,7 proc.) i również zajęły pierwsze miejsce¹⁵.

NIEMCY – NAJWAŻNIEJSZY PARTNER HANDLOWY

Z perspektywy struktury wymiany towarowej między Polską a zagranicą według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), najwięcej eksportujemy do krajów rozwiniętych – 87,1 proc. (w tym 80,3 proc. do Unii Europejskiej). Podobnie jest z importem – 66,7 proc. produktów trafia do nas z krajów rozwiniętych (z UE 59,3 proc.)¹⁶.

Bezpośrednie sąsiedztwo z Niemcami – najsilniejszą gospodarką w Unii Europejskiej – sprawia, że przemysł zza Odry czę-

sto współpracuje z polskimi kooperantami. Nie byłoby to możliwe bez transportu, który dostarcza surowce, komponenty i podzespoły do zakładów produkcyjnych po obu stronach granicy. Podobnie gotowe produkty i towary przepływające z Polski do Niemiec i w przeciwnym kierunku potrzebują sprawnego i bezpiecznego transportu.

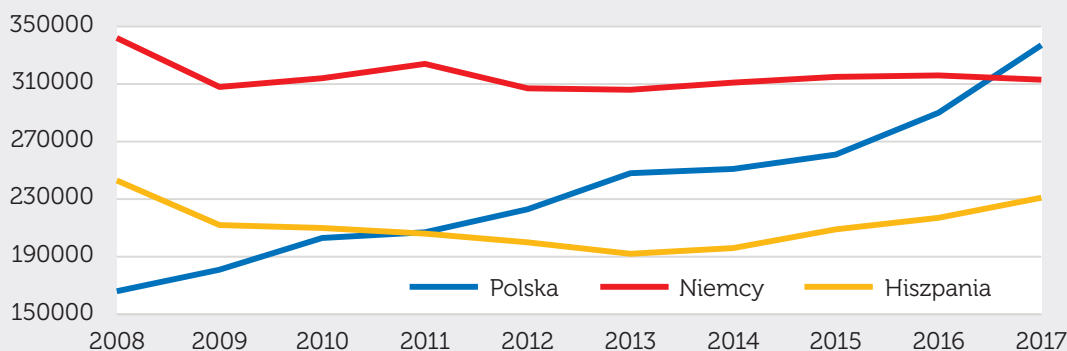
Eksport do głównego partnera handlowego Polski, czyli do Niemiec, od stycznia do czerwca 2018 r. wzrósł o 0,7 p. proc. w porównaniu do pierwszego półrocza ubiegłego roku i stanowił 27,9 proc. ogółu. Import zza Odry obniżył się o 0,1 p. proc. i stanowił 22,8 proc. Polska ma po pierwszym półroczu 2018 r. dodatnie saldo w handlu z Niemcami, które wyniosło 22,1 mld zł (w 2017 r. było to nieco mniej – 19,5 mld zł).

Transport odgrywa w tej wymianie handlowej ważną rolę nie tylko ze względu na oczywisty aspekt – przewóz towarów i produktów. Z danych Narodowego Banku Polskiego (NBP) dotyczących bilansu płatniczego Polski w II kwartale 2018 r. wynika, że ma też istotny wpływ na saldo usług.

Jak pisze NBP, w tym okresie saldo usług było dodatnie i wyniosło 23,9 mld zł. „O jego wysokości zdecydowały dodatnie salda: pozostałych usług w kwocie 11,0 mld zł (wzrost o 2,6 mld zł w porównaniu do II kwartału 2017 r.), usług trans-

WYKRES 2

Transport realizowany przez czołówkę europejskiego rynku przewozowego [tonokilometry]



Źródło: portal Trans.INFO na podstawie danych Eurostatu



portowych w wysokości 8,2 mld zł (wzrost o 1,6 mld zł)¹⁷ – czytamy w kwartalnym raporcie na temat bilansu płatniczego Polski.

Transport ma zatem istotny wkład w wypracowanie części nadwyżki, któ-

rą Polska ma w handlu z zagranicą. Nadwyżka w usługach wynosi obecnie około 4 proc. PKB (polskie przedsiębiorstwa transportowe za granicą generują około 1,35 proc. PKB).

- ¹ Wszystkie nazwy sektorów ujęte zostały w cudzysłów [przyp. red.].
- ² Informacja Głównego Urzędu Statystycznego w sprawie skorygowanego szacunku produktu krajowego brutto za 2017 rok, 3.10.2018, http://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5481/9/4/1/informacja_glownego_urzedu_statystycznego_w_sprawie_skorygowanego_szacunku_produkту_krajowego_brutto_za_2017_rok.pdf [dostęp: 12.03.2019].
- ³ *Transport – wyniki działalności w 2017 r.*, Główny Urząd Statystyczny (GUS) 26.09.2018, <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2017-roku,9,17.html> [dostęp: 11.03.2019].
- ⁴ Czyli świadczenie usług przewozowych za opłatą.
- ⁵ Czyli wykonywanie przewozów ładunków na własne potrzeby, tj. bez opłaty (wliczanych w koszt przedsiębiorstwa).
- ⁶ *Transport – wyniki działalności w 2017 r.*, GUS 26.09.2018.
- ⁷ *Rynek pracy kierowców w Polsce*, PwC i TLP Polska, październik 2016, http://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2017/03/pwc_raport_rynek_pracy_kierowcow.pdf [dostęp: 11.03.2019].
- ⁸ Serwis www.barometrzawodow.pl, kategoria zawodu „kierowcy samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych” – <https://barometrzawodow.pl/pl/polska/prognozy-na-mapach/2018/kierowcy-samochodow-ciezarowych-i-ciagnikow-siodlowych,2018,polska,polska,relacja-miedzy-dostepnymi-pracownikami-a-nbsp-potrzebami-pracodawcow,15,,285,,,1,1>, [dostęp: 11.03.2019].
- ⁹ *Transport – wyniki działalności w 2017 r.*, GUS 26.09.2018.
- ¹⁰ Tamże.
- ¹¹ Na podstawie danych *Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport*, Eurostat.
- ¹² Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Polacy rządzą w międzynarodowym transporcie w Europie. Niemcy mogą tylko pomarzyć o takich wzrostach*, portal Trans.INFO 31.08.2018, <https://trans.info/pl/polacy-rzadza-w-miedzynarodowym-transporcie-w-europie-niemcy-moga-tylko-pomarzyc-o-takich-wzrostach-107219> [dostęp: 29.11.2018].
- ¹³ Suma tonokilometrów wykonanych przez samochody ciężarowe i ciągniki drogowe transportu samochodowego zarobkowego i gospodarczego we wszystkich jazdach z ładunkiem w kraju i za granicą. Tonokilometry wykonane przez samochód ciężarowy lub ciągnik drogowy podczas jednej jazdy (kursu) z ładunkiem są iloczynem masy (wagi) ładunku brutto przewożonego podczas tej jazdy (kursu) i przebiegu pojazdu (z ładunkiem) w czasie trwania tej jazdy. <http://stat.gov.pl/metainformacje/sloownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/337,pojecie.html> [dostęp: 11.03.2019].
- ¹⁴ *Transport – wyniki działalności w 2017 r.*, GUS, 26.09.2018.
- ¹⁵ Tamże.
- ¹⁶ *Obroty towarowe handlu zagranicznego ogółem i według krajów w okresie styczeń–czerwiec 2018*, GUS 14.08.2018, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/obroty-towarowe-handlu-zagranicznego-ogolem-i-wedlug-krajow-w-okresie-styczen-czerwiec-2018-roku,1,71.html> [dostęp: 11.03.2019].
- ¹⁷ *Bilans płatniczy Polski w II kwartale 2018 r.*, Narodowy Bank Polski, 28.09.2018, s. 2, https://www.nbp.pl/statystyka/bilans_platniczy/bop_kw_pl.pdf [dostęp: 11.03.2019].



BARIERY PRAWNE ORAZ ICH WPŁYW NA WZROST KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI TRANSPORTOWEJ

5.1 WYNAGRODZENIE KIEROWCÓW W POLSCE

PROBLEM Z RYCZAŁTAMI

Jednym z problemów natury prawnej jest w Polsce brak przepisów, które regulowałyby wysokość ryczałtów za nocleg kierowcy w kabinie. W związku z tym sądy wydają rozbieżne wyroki. ●

Mimo że Trybunał Konstytucyjny już dawno rozstrzygnął kwestię uprawnień¹, które przysługują kierowcom w transporcie międzynarodowym, nadal nie ma żadnych regulacji określających należne im świadczenia. Trybunał Konstytucyjny w wyroku z listopada 2016 r. uznał za niezgodne z Konstytucją stosowanie w odniesieniu do kierowców przepisów Kodeksu Pracy w zakresie, w jakim odsyła one do przepisów o podróżach służbowych w administracji.

Według Trybunału rozporządzenie w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju reguluje kwestię diet za okazjonalne podróże pracowników administracji, które są zupełnie nieadekwatne dla branży transportowej.

Z kolei Sąd Najwyższy w uchwale z 26 października 2017 roku (III PZP 2/17)² stwierdził, że podróże służbowe kierowców w transporcie międzynarodowym mogą być rozliczane także na podstawie umowy o pracę, układu zbiorowego pracy lub regulaminu wynagradzania. Natomiast wysokość ryczałtu w nich określona może być niższa niż 25-procentowy limit, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnio-

nemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju³.

Motywuując wydanie uchwały, Sąd Najwyższy sygnalizuje⁴, iż ustawodawca, unikając klarownej i racjonalnej regulacji prawnej, wyzwała wątpliwości i rozbieżności interpretacyjne.

Sąd Najwyższy wskazał jednocześnie, że wydanie tej konkretnej uchwały ma na celu uświadomienie złożoności problemu oraz wykazanie nieadekwatności obowiązujących przepisów. Sąd Najwyższy zaznaczył też, że w ramach przyznanych mu kompetencji nie jest władny rozwiązać problemu w ujęciu legislacyjnym – w tym zakresie wyłącznie uprawnionym jest prawodawca.

NOWE PRZEPISY W PRZYGOTOWANIU

W grudniu 2017 r. Ministerstwo Infrastruktury zaprezentowało roboczy projekt ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców i sposobie ich wynagradzania⁵. Jeśli ustawa wejdzie w życie w obecnym kształcie, zmieni się wiele. Kierowcy, co prawda, będą mieć wyższe wynagrodzenie, ale jednocześnie obciążenia dla pracodawców w całej branży wyraźnie wzrosną. ●

Najbardziej rewolucyjna zdaje się być propozycja odejścia od modelu wynagradzania kierowcy opartego na koncepcji podróży służbowej. Z chwilą jej wdrożenia diety i ryczałty będą mogły być wypłacane wyłącznie w sytuacji, gdy kierowca dojeżdża innym środkiem transportu do pojazdu pozostawionego poza siedzibą firmy – np. w innym państwie. Gdyby pracodawca nadal próbował wypłacać diety i ryczałty za każdy dzień wykonywanego

przewozu drogowego, to musi się liczyć z tym, iż zarówno Zakład Ubezpieczeń Społecznych, jak i urząd skarbowy potraktują je jako część normalnego wynagrodzenia i nakażą odprowadzić składki na ubezpieczenie społeczne oraz zaliczkę na podatek dochodowy kierowcy.

Kolejnym elementem nowych przepisów będzie wskazanie sposobu obliczania podstawy wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne kierowcy oraz jego podatku dochodowego. Mają one być obliczane na zasadach określonych dla pracowników delegowanych do pracy za granicą. Wolna od podatku dochodowego byłaby część

przychodów kierowcy za każdy dzień pobytu za granicą, w kwocie odpowiadającej 30 proc. diety określonej w przepisach o należnościach z tytułu podróży służbowej dla pracowników budżetówki.

Projekt zmian trafił do konsultacji społecznych i stał się przedmiotem dyskusji w Radzie Dialogu Społecznego. Zarówno strona związkowa, reprezentująca interesy pracowników, jak i organizacje wyprzedzające się w imieniu środowiska pracodawców przedstawiły krytyczne uwagi do rozwiązania zaproponowanego przez Ministerstwo Infrastruktury (omówimy je w kolejnym rozdziale)⁶.

5.2. MILOG I LOI MACRON – WPŁYW NA DZIAŁALNOŚĆ FIRM TRANSPORTOWYCH

Niemieckie i francuskie przepisy o delegowaniu pracowników i płacy minimalnej stały się powodem niepewności prawnej i wzrostu ryzyka prowadzonej działalności gospodarczej.

MINDESTLOHNGESETZ (MILOG) – NIEMIECKA USTAWA O PŁACY MINIMALNEJ

Niemcy wprowadziły przepisy o płacy minimalnej dla pracowników delegowanych na terytorium kraju jako jedno z pierwszych państw Unii Europejskiej. Weszły one w życie 1 stycznia 2015 r. pod postacią ustawy o płacy minimalnej⁷ – Mindestlohngesetz.

Regulacjom podlegają zagraniczni przewoźnicy realizujący na terytorium Niemiec:

- ✓ kabotaż (transport na terenie danego kraju wykonywany przez pojazd lub firmę zarejestrowaną w innym państwie),
- ✓ doładunek lub częściowy rozładunek na terytorium Niemiec,

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

OBOWIĄZKI PRZEDSIĘBIORCÓW ZWIĄZANE Z DELEGOWANIEM

Na przewoźników delegujących kierowców do pracy w Niemczech MiLoG nakłada następujące obowiązki:

- ✓ zgłoszenie oddelegowania pracownika do pracy na terenie Niemiec – od stycznia 2017 r. zgłoszenia dokonuje się za pomocą systemu elektronicznego dostępnego na stronie internetowej www.zoll.de: w rubryce „Dienste und Datenbanken” lub www.meldeportalmindestlohn.de,
- ✓ wypłacanie wynagrodzenia minimalnego (8,84 euro brutto za godzinę w 2018 r.⁸, 9,19 euro brutto za godzinę w 2019 r.),
- ✓ potwierdzenie odpowiednimi dokumentami spełniania wymogów stawianych przez MiLoG,



500 tys. euro

W przypadku niezapłacenia lub braku terminowej płatności stawki minimalnej dla pracownika lub pracownika podwykonawcy grozi kara w wysokości 500 tys. euro.

- ✓ dostarczenie dokumentów na żądanie niemieckiej administracji celnej ZOLL.

Za złamanie przepisów o płacy minimalnej w Niemczech grożą surowe kary:

- ✓ do 30 tys. euro w przypadku naruszenia obowiązku właściwej dokumentacji, zgłoszenia pracownika w portalu internetowym i współpracy w czasie kontroli,
- ✓ do 500 tys. euro w przypadku niezapłacenia lub braku terminowej płatności stawki minimalnej dla pracownika lub pracownika podwykonawcy.

POSTĘPOWANIE KOMISJI EUROPEJSKIEJ

W maju 2015 r. Komisja Europejska wszczęła oficjalne postępowanie wobec Niemiec⁹. Podobną procedurę KE wdrożyła wobec Francji w czerwcu 2016 r. w sprawie tamtejszych przepisów o płacy minimalnej, czyli tzw. Loi Macron¹⁰ (patrz niżej). Natomiast w kwietniu 2017 r. rozpoczęło się postępowanie wobec Austrii, która z początkiem zeszłego roku zaostrzyła przepisy o płacy minimalnej i walce z dumpingiem socjalnym – Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG)¹¹.

W lutym 2017 r. na opieszałość Komisji skarżyli się europosłowie, którzy we wspólnym piśmie wezwali unijną komisarz ds. transportu¹², Violetę Bulc, do podjęcia dalszych działań związanych ze stosowaniem płac minimalnych w Niemczech i Francji.

Europosłowie zwrócili również uwagę, że brak dalszych działań Komisji Europejskiej jest zachętą dla innych krajów do wprowadzania podobnych przepisów.

Kolejne pismo do komisarz Bulc europosłowie przesłali w połowie lipca 2018 r.¹³ Ponad trzy lata od wszczęcia pierwszego z postępowań, we wrześniu 2018 r., unij-

na komisarz ds. transportu poinformowała w piśmie do europosłów, że wszystkie sprawy o naruszenie europejskich swobód są obecnie zawieszone¹⁴.

W ocenie Komisji Europejskiej¹⁵ tylko europejskie rozwiązania legislacyjne, takie jak Pakiet Mobilności, mogą zapewnić jednolite standardy prawne. Postępowanie o naruszenie prawa przed Trybunałem Sprawiedliwości UE nie jest zaś w stanie tego zagwarantować. Według europosłów¹⁶ taka odpowiedź nie zapewnia przedsiębiorstwom w sektorze transportu jasności prawnej, której tak bardzo potrzebują.

NIEMIECKIE ORZECZNICTWO NIESPÓJNE W SPRAWIE MILOG

Federalny Sąd Konstytucyjny odrzucił w lipcu 2015 r. skargę czternastu przewoźników (w tym dwunastu z Polski)¹⁷, którzy zarzucili, że MiLoG narusza niemiecką konstytucję i podstawowe zasady działania Unii Europejskiej, w tym przede wszystkim swobodę obrotu towarów i oferowania usług. Według niemieckich konstytucjonalistów¹⁸ tego typu sprawą powinny zająć się inne instytucje – na przykład sąd pracy lub sąd administracyjny.

Tak też się stało¹⁹. 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.

Obie sprawy toczyły się przeciwko jednemu niemieckiemu zleceniodawcy, który odmówił polskim firmom zapłaty za przewóz kabotażowy, dopóki nie wykazą one, że kierowcom za czas pracy na terenie Niemiec wypłacane było wynagrodzenie zgodne z przepisami MiLoG.

„Celem ustawy jest stworzenie takich samych warunków życia w Niemczech i umożliwienie odpowiedniej socjalnej ochrony poprzez zapłatę płacy minimalnej, która jest wystarczająca dla zachowania standardu życia. Ten cel nie ma zastosowania w odniesieniu do krótkoterminowych prac, podczas wykonywania których pracobiorca ostatecznie ma swoje miejsce zamieszkania w innym państwie członkowskim²⁰ – uzasadnił niemiecki sąd. Wyrok ten został potwierdzony w marcu 2018 r. przez Sąd Krajowy w Ansbach, który zasugerował pozwanej firmie wycofanie złożonej apelacji jako bezzasadnej²¹.

Z kolei Sąd Finansowy wydał we wrześniu 2018 r. zupełnie inne orzeczenia²². Wyroki zapadły w sprawach dwóch słowackich przedsiębiorców, którzy nie wypłacali swoim pracowni-

kom ustawowego minimum za pracę w Niemczech. Zgodnie z decyzją sądu zagraniczni przewoźnicy są zobowiązani do płacenia niemieckiego minimalnego wynagrodzenia kierowcom, nawet jeśli ci na terenie Niemiec pracowali przez krótki czas.

PŁACA MINIMALNA WE FRANCJI, CZYLI TZW. LOI MACRON

W ślad za Niemcami półtora roku później poszli Francuzi. 1 lipca 2016 r. we Francji weszły w życie przepisy wykonawcze do ustawy nr 2015–990 o rozwoju, działalności i równych szansach gospodarczych²³ zwanej powszechnie Loi Macron od nazwiska projektodawcy, obecnie prezydenta kraju.

Zgodnie z nimi wszystkie międzynarodowe usługi transportowe świadczone na rzecz przedsiębiorstw mających



swoją siedzibę we Francji, a także usługi świadczone na terytorium tego kraju podlegają regulacjom Loi Macron. Nowe prawo, podobnie jak niemiecki MiLoG, nie obejmuje tranzytu.

OBOWIĄZKI PRZEWOŹNIKÓW WYNIKAJĄCE Z LOI MACRON

Francuskie przepisy nakładają na zagranicznych przewoźników realizujących transport na terenie Francji następujące obowiązki:

- ✓ obowiązek wypłacania minimalnego wynagrodzenia (SMIC) w wysokości co najmniej 9,88 euro brutto za godzinę pracy na terytorium Francji (stawka obowiązująca od 1 stycznia 2018 r.),
- ✓ obowiązek wyznaczenia przedstawiciela na terytorium Francji, który dysponuje francuskim numerem telefonu i biegle włada francuskim,
- ✓ obowiązek wypełniania dla każdego kierowcy zaświadczenia o delegowaniu,
- ✓ obowiązek posiadania przez kierowcę odpowiednich dokumentów przetłumaczonych na język francuski,
- ✓ obowiązek przechowywania dokumentacji pracowniczej związanej z delegowaniem.

UCIĄŻLIWE BARIERY ADMINISTRACYJNE I WYŻSZE KOSZTY

Menadżerowie polskich firm transportowych potwierdzają, że zarówno MiLoG, jak i francuskie przepisy wpłynęły na podwyższenie kosztów pracy związane z podniesieniem wynagrodzenia kierowców (sumarycznie nawet o ok. 20 proc.)²⁴.

Jednak wyższe pensje wypłacane kierowcom jeżdżącym w trasy do Europy Zachodniej to nie jedyny problem. Przedsiębiorcy muszą też spełnić szereg określonych wymogów administracyjnych (m.in. wyznaczenie przedstawiciela na terytorium kraju delegowania). Zatrudnienie personelu, który zajmowałby się rozliczaniem kierowców delegowanych do Francji i Niemiec, wiązałoby się z dodatkowymi kosztami. W związku z tym wielu przedsiębiorców zdecydowało się zlecić te formalności zewnętrznym firmom²⁵. Kancelarie transportowe wyszły naprzeciw potrzebom przewoźników i wiele z nich oferuje kompleksowe usługi dotyczące tzw. rozliczania MiLoG i Loi Macron.

NOWE WYSOKOŚCI KAR

Francuzi zaostrzyli niedawno kary administracyjne za naruszenie francuskich przepisów o delegowaniu. Ustawa nr 2018-771 z 5 września 2018 r. w sprawie swobody wyboru zawodowej przyszłości²⁶ przewiduje bowiem 3 tys. euro grzywny od delegowanego pracownika za jedno naruszenie, czyli o 1 tys. euro więcej niż dotychczas. Z kolei w przypadku ponownych naruszeń – w ciągu dwóch lat od pierwszego wykroczenia (a nie jednego roku, jak do niedawna) – kara wzrosła z 4 tys. do 6 tys. euro. Ponadto, jak przewiduje akt prawny, łączna kwota kar nie może przekroczyć 500 tys. euro.

MILOG I LOI MACRON EKSPERCKIM OKIEM

O tym, jak MiLoG i Loi Macron wpłynęły na działalność polskich przewoźników, mówi Maciej Wroński²⁷, prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Według niego można się pokusić o próbę sformułowania wstępnej oceny tych regulacji.

- ✓ Istotnym czynnikiem jest wyjątkowa koniunktura gospodarcza w Pol-

sce i w Europie, która pokrywa się z okresem obowiązywania tych przepisów. A wzrost gospodarczy oznacza przecież wzrost popytu na usługi transportowe i zwiększenie wysokości stawek frachtów.

Czy jednak przełożyło się to na wzrost marży na usługach transportowych?

- ✓ Otóż z rozmów z przewoźnikami wynika, że niekoniecznie. Marża nadal kształtuje się na tym samym co poprzednio, wyjątkowo niskim poziomie. A to może oznaczać, że MiLoG i Loi Macron nie pozwoliły nam skorzystać z efektów koniunktury. Co jednak będzie, gdy unijna gospodarka ulegnie schłodzeniu? Pytanie to jest retoryczne dla większości transportowych praktyków – stwierdza szef TLP²⁸.

Wroński podkreśla, że nowe niemieckie i francuskie przepisy spowodowały wzrost ryzyka prowadzonej działalności gospodarczej oraz wprowadziły bariery administracyjne trudne do pokonania przez mniejszych przewoźników.

- ✓ Widać to szczególnie na rynku francuskim, gdzie mniejsze firmy zrezygnowały z wykonywania przewozów na tamtym kierunku. Sytuacja w tym zakresie znacznie się pogorszy po spodziewanym zwiększeniu liczby kontroli oraz zaostrzeniu interpretacji niekompatybilnych systemów wynagradzania. Są też oczywiście wygrani. Do nich zaliczam wszystkie firmy świadczące usługi w zakresie rozliczania zagranicznej płacy minimalnej. Decyzje niemieckich i francuskich polityków wykreowały dla nich olbrzymi rynek. Niestety, to nie jest jednak transport w ścisłym tego słowa znaczeniu – zaznacza Wroński.

Dr Marcin Kiełbasa z Inicjatywy Mobilności Pracy, największego europejskiego think tanku zajmującego się tematyką delegowania pracowników, ocenia, że ze względu na niedługi czas obowiązywania przepisów, trudno jest wypowiadać się na temat ich wpływu w konkretnych liczbach²⁹.

- ✓ Na pewno można jednak stwierdzić, że MiLoG i Loi Macron, które zostały wprowadzone w krajach kluczowych z punktu widzenia polskiego sektora transportu, wywołały efekt domina. Restrykcyjne regulacje wprowadziła po nich m.in. Austria – mówi dr Kiełbasa

Według eksperta z IMP³⁰ ostatnie wyroki niemieckich sądów (Weissenburg, Ansbach) pokazują, że ze względu na szczególną właściwość pracy wykonywanej przez pracowników wysokomobilnych, jakimi są kierowcy, dostosowanie tych przepisów nie jest odpowiednio ujęte w systemie prawa.

- ✓ Niestety, znacznie poważniejszy wpływ na branżę transportowych będzie miał efekt, jaki Loi Macron i MiLoG wywoływać będą w związku z przepisami o delegowaniu pracowników wysokomobilnych, szykowanymi obecnie w ramach Pakietu Mobilności. Na ostateczny kształt tych regulacji trzeba poczekać, aż całość Pakietu, w tym szczególności dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie 561/2006/WE, rozporządzenie 165/2014/UE, czy rozporządzenia 1071/2009/WE oraz 1072/2009 zostaną znowelizowane. Są takie głosy, nawet wśród przedstawicieli Komisji Europejskiej, że negocjacje w tej sprawie mogą stać się jeszcze bardziej burzliwe niż te, które dotyczyły rewizji dyrektywy o delegowaniu pracowników – prognozuje dr Kiełbasa.

5.3. ZAKAZ ODBIERANIA REGULARNEGO TYGODNIOWEGO ODPOCZYNKU W KABINIE CIĘŻARÓWKI

Zakaz spędzania 45-godzinnego odpoczynku w kabinie to kolejny przepis komplikujący działanie polskich przewoźników za granicą. Egzekwują go od dłuższego czasu niektóre kraje zachodnie Unii Europejskiej. Belgia taki przepis wprowadziła w 2014 r. Za jej przykładem poszły kolejne państwa: Francja, Niemcy i Holandia³¹. W kwietniu tego roku okólnik w tej sprawie opublikowali również Włosi, a w Hiszpanii podobny zakaz będzie egzekwowany najprawdopodobniej od 2019 r.

Prawdą jest jednak, że zakaz obowiązuje w całej Unii Europejskiej. 20 grudnia 2017 r. zapadł w tej sprawie wyrok w Trybunale Sprawiedliwości Unii Europejskiej (sprawa belgijskiego przewoźnika nr C-102/16). Trybunał wyjaśnił, w jaki sposób należy interpretować Rozporządzenie (WE) nr 561/2006:

„Rozporządzenie UE 561/2006, które harmonizuje przepisy socjalne w transporcie drogowym”, oczywiście „stanowi, że regularny tygodniowy okres odpoczynku nie powinien być odebrany w pojeździe. Celem prawodawcy była poprawa warunków pracy kierowców. Spędzanie przez kierowców 45-godzinnej przerwy w pojeździe jest sprzeczne z celem rozporządzenia”. Tym samym Trybunał potwierdził zasadność sankcji nakładanych przez kraje zachodnie za takie naruszenia.

MANDATY ZA TYGODNIOWY ODPOCZYNEK W KABINIE

Belgowie za spędzenie regularnego tygodniowego odpoczynku w ciężarówce karzą od czerwca 2014 r.³¹ Mandat za złamanie zakazu wynosi 1,8 tys. euro.

We Francji kwota mandatu za spędzenie 45-godzinnego odpoczynku w pojeździe

sięga nawet 30 tys. euro³³, jednak średnia wysokość mandatu to ok. 2,3 tys. euro. Naruszenie to karane jest od lipca 2014 r.

Niemcy zakaz wprowadzili 25 maja 2017 r.³⁴ W przypadku złamania zakazu mandatem karany jest zarówno kierowca, jak i przewoźnik w kwocie odpowiednio po 500 i 1,5 tys. euro.

Z kolei włoskie przepisy przewidują grzywny od 425 do 1701 euro³⁵. Ponadto kierowca ma nie wznowiać jazdy do czasu prawidłowego odbycia przerwy

Natomiast w Wielkiej Brytanii grzywny nakładane są wyłącznie na kierowców, którzy spędzają tygodniową pauzę w trucku zaparkowanym w niedozwolonym miejscu³⁶. Mandat za to naruszenie wynosi tam 300 funtów.

Duńczycy z kolei 1 lipca br. wprowadzili na krajowych parkingach dla ciężarówek ograniczenie czasowe³⁷. Kierowcy nie mogą zatrzymać na nich pojazdu na dłużej niż 25 godzin. W praktyce oznacza to brak możliwości odbierania 45-godzinnego odpoczynku przy drogach w Danii. Jednocześnie Duńczycy podnieśli mandaty za nielegalne parkowanie. Ich kwota wzrosła z 510 do 2 tys. koron duńskich. Surowsze są także grzywny za parkowanie na wjeździe lub wyjeździe z parkingu – 3 tys. koron duńskich, wcześniej mandat wynosił 1 tys. koron.

Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” złożył w tej sprawie skargę do Komisji Europejskiej³⁸. Ograniczenie czasowe jest bowiem dyskryminacją wobec przewoźników niemających siedziby w Danii. Zgodnie z komunikatem z Brukseli³⁹, Komisja Europejska postanowiła zwrócić się do Danii o zniesienie przepisów, które zabraniają kierowcom parkować ciężarówki na krajowych parkingach na dłużej niż 25 godz. Duńczycy na razie nie ustosunkowali się do prośby KE.



30 tys. euro

We Francji kwota mandatu za spędzenie 45-godzinnego odpoczynku w pojeździe sięga nawet 30 tys. euro.

5.4. ROZSZERZENIE MYTA W NIEMCZECH



Dopuszczalna masa całkowita

to łączna masa pojazdu lub zespołu pojazdów wraz z ładunkiem. W Polsce według kodeksu drogowego to największa, określona właściwymi warunkami technicznymi, masa pojazdu, obciążonego osobami i ładunkiem, dopuszczonego do poruszania się po drogach.

Myto od pojazdów ciężarowych w Niemczech pobierane jest od 1 stycznia 2005 r.⁴⁰ Początkowo dotyczyło ono wyłącznie autostrad i obejmowało pojazdy o dmc powyżej 12 t. Od lipca 2011 r. obowiązek myta wprowadzono na niektórych drogach federalnych. Z kolei od 2015 r. opłatom drogowym podlegają pojazdy o dmc powyżej 7,5 t⁴¹. Warto tu również nadmienić, że niemiecki rząd rozważał obniżenie tego pułapu do poziomu 3,5 t⁴².

To jednak nie wszystko. W lipcu 2018 r. niemiecki rząd rozszerzył myto na wszystkie drogi federalne, zwiększając sieć płatnych dróg z ok. 15 tys. do ok. 52 tys. km⁴³.

Według niemieckich stowarzyszeń transportowych⁴⁴ koszty transportu znacznie wzrosną. Związki: AMÖ (Federalny Związek Spedycji i Logistyki Mebli), BGL (Federalny Związek Transportu

Drogowego i Logistyki), DSLV (Niemiecki Związek Spedycji i Logistyki), BWVL (Federalny Związek Gospodarki, Transportu i Logistyki) oraz BIEK (Federalny Związek Branży Kurierskiej) we wspólnej deklaracji szacują, że koszty branży transportowej i logistycznej podniosą się w związku z planowanymi zmianami o ok. 2 mld euro rocznie.

Dokładniejszą analizę wzrostu kosztów przeprowadziła międzynarodowa platforma współpracy transportu ELVIS⁴⁵.

Jej wyniki pokazują, że wprowadzenie opłat drogowych na wszystkich drogach federalnych najbardziej dotknęło transport lokalny. W przypadku przewozów w promieniu 25 km mowa o wzroście kosztów o 87 proc. Dostawy w promieniu 100 kilometrów to teraz dla firm transportowych wydatki wyższe o średnio 26 proc. Dopiero przy przewozach na odległości od 500 km można mówić o nieznacznym wzroście kosztów – na poziomie 5 proc.

2mld euro

Szacuje się, że koszty branży transportowej i logistycznej w Niemczech wzrosną w związku z planowanymi zmianami o ok. 2 mld euro rocznie.

¹ Podróż służbowa; zwrot kosztów za nocleg podczas zagranicznej podróży służbowej, wyrok w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej z 24 listopada 2016 r., sygn. akt K 11/15.

² Joanna Jasiewicz, *Nowa uchwała Sądu Najwyższego w sprawie ryczałtów noclegowych kierowców*, portal Trans.INFO 27.10.2017, <https://trans.info/pl/nowa-uchwala-sadu-najwyzszego-w-sprawie-ryczaltow-za-nocleg-kierowcow-69725> [dostęp: 7.12.2018].

³ Tamże.

⁴ Tamże.

⁵ *Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców*, Rządowe Centrum Legislacji, <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12303152> [dostęp: 7.12.2018].

⁶ Maciej Wroński, *Rząd szykuje rewolucję w czasie pracy i wynagrodzeniach kierowców. Wyjaśniamy, co w praktyce zmieniają nowe przepisy*, portal Trans.INFO 2.03.2018, <https://trans.info/pl/rzad-szykuje-rewolucje-czasie-pracy-wynagrodzeniach-kierowcow-wyjasniamy-praktyce-zmienia-nowe-przepisy-83468> [dostęp: 7.12.2018].

⁷ Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns z 11 sierpnia 2014 r. (BGBl. I S. 1348).

⁸ Mindestlohn steigt, Bundesregierung 20.11.2018, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/mindestlohn-steigt-1138404> [dostęp: 19.12.2018].

⁹ *Commission launches infringement case on the application of the German Minimum Wage law to the transport sector* (informacja prasowa), Komisja Europejska 19.05.2015, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5003_en.pdf [dostęp: 6.12.2018].

¹⁰ Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

¹¹ *Das neue Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz* (LSD-BG) seit 1.1.2017, WKO 25.01.2017, <https://www.wko.at/branchen/sbg/industrie/Lohn-und-Sozial-dumping-2017.html> [dostęp: 6.12.2018].

¹² Joanna Jasiewicz, *Europosłowie skarżą opieszałość Komisji Europejskiej w sprawie MiLoG i Loi Macron*, portal TLP 15.02.2017, <http://tlp.org.pl/europoslowie-skarza-opieszalosc-komisji-europejskiej-w-sprawie-milog-i-loi-macron/> [dostęp: 6.12.2018].

- ¹³ *Minimalna płaca w Niemczech i Francji – wniosek o podjęcie stosownych działań* (wniosek), 13.07.2018, http://www.trans.eu/download/transinfo/Pismo_do_komisarzy_Bulc_placa_minimalna_DE_FR_AT.pdf [dostęp: 7.12.2018].
- ¹⁴ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Postępowania przeciwko Niemcom i Francji zawieszono. Komisja Europejska czeka na Pakiet Mobilności*, portal Trans.INFO 4.09.2018, <https://trans.info/lt/postepowania-przeciwko-niemcom-i-francji-zawieszone-komisja-europejska-czeka-na-pakiet-mobilnosci-107724> [dostęp: 7.12.2018].
- ¹⁵ *Evropská komise přestala vyšetřovat německo a francii kvůli minimální mzdě. Českým firmám tím způsobí další právní nejistotu*, www.dlabajova.eu 3.09.2018, <https://dlabajova.eu/novinka/evropska-komise-reaguje-interpelace-ohledne-pravidel-kamionove-dopravy> [dostęp: 7.12.2018].
- ¹⁶ Joanna Jasiewicz, *Europosłowie skarżą opieszałość komisji europejskiej w sprawie MiLoG i Loi Macron*, portal TLP 15.02.2017.
- ¹⁷ *Odrzucono skargę polskich przedsiębiorców na przepisy MiLoG*, www.transport-expert 29.07.2015, <https://www.transport-expert.pl/aktualnosci/odrzuciono-skarge-polskich-przedsiębiorców-na-przepisy-milog-1562.html> [dostęp: 11.03.2019].
- ¹⁸ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Niemiecki sąd poparł przewoźników z Polski. MiLoG niezgodny z unijnym prawem?*, portal Trans.INFO 23.03.2018, <https://trans.info/pl/niemiecki-sad-poparl-przewoźników-polski-milog-niezgodny-unijnym-prawem-85803> [dostęp: 6.12.2018].
- ¹⁹ Tamże.
- ²⁰ Tamże.
- ²¹ Tamże.
- ²² Tamże.
- ²³ Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.
- ²⁴ Bartosz Wawryszuk, *Płaca minimalna w Europie. Jak sobie z nią radzą polscy przewoźnicy w praktyce?*, portal Trans.INFO 10.07.2017, <https://trans.info/pl/placa-minimalna-w-europie-jak-sobie-z-nia-radza-polscy-przewoźnicy-w-praktyce-59633e1bbc04fa70668b46df-20162> [dostęp: 7.12.2018].
- ²⁵ Tamże.
- ²⁶ Loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel (1).
- ²⁷ Materiały własne na podstawie rozmowy z dnia 24.04.2018.
- ²⁸ Tamże.
- ²⁹ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 4.05.2018.
- ³⁰ Tamże.
- ³¹ *Zakaz noclegu w kabinie -> pobierz darmowy poradnik*, portal TransINFO 18.05.2017, <https://trans.info/pl/zakaz-noclegu-w-kabinie-pobierz-darmowy-poradnik-591c-374cbc04fa80518b45ef-19486> [dostęp: 11.03.2019].
- ³² Tamże.
- ³⁴ Tamże.
- ³⁴ Tamże.
- ³⁵ *Circolare del 24 aprile 2018 – Conseguenze derivanti dall'omessa comunicazione di modifiche all'assetto proprietario e degli organi sociali da parte dell'impresa iscritta nella white list*, <http://www.interno.gov.it/it/servizi-line/circolari/circolare-24-aprile-2018-conseguenze-derivanti-dallomessa-comunicazione-modifiche-allassetto-proprietario-e-organi-sociali-parte-dellimpresa-iscritta-nella-white-list> [dostęp: 7.12.2018].
- ³⁶ *Drivers' hours: changes to fines for commercial drivers*, Driver and Vehicle Standards Agency 15.09.2017, <https://www.gov.uk/government/news/drivers-hours-changes-to-fines-for-commercial-drivers> [dostęp: 7.12.2018].
- ³⁷ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Tylko 25 godzin na parkingu w Danii. Wkrótce wchodzi nowe przepisy dotyczące postoju ciężarówek*, portal Trans.INFO 13.06.2018, <https://trans.info/pl/tylko-25-godzin-na-parkingu-w-danii-gdzie-w-europie-noclegi-w-kabinie-sa-karane-96233> [dostęp: 7.12.2018].
- ³⁸ Beata Gorczyca, *TLP błyskawicznie reaguje na karygodne działanie Duńczyków – skarżymy Danię do komisji europejskiej*, www.tlp.org 15.06.2018, <http://tlp.org.pl/tlp-blyskawicznie-reaguje-na-karygodne-dzialanie-dunczyków-skarżymy-danie-do-komisji-europejskiej/> [dostęp: 7.12.2018].
- ³⁹ Joanna Jasiewicz, *Komisja Europejska podziela stanowisko TLP w sprawie Danii*, www.tlp.org 19.07.2018, <http://tlp.org.pl/komisja-europejska-podziela-stanowisko-tlp-w-sprawie-danii/> [dostęp: 7.12.2018].
- ⁴⁰ *Lkw-Maut*, BMVI 25.07.2018, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Infrastrukturabgabe/lkw-maut.html> [dostęp: 7.12.2018].
- ⁴¹ Tamże.
- ⁴² *Lkw-maut ab 3,5 tonnen*, Motor Talk 18.12.2016, <https://www.motor-talk.de/news/lkw-maut-ab-3-5-tonnen-t5893340.html> [dostęp: 7.12.2018].
- ⁴³ *Scheuer: Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen kann starten*, BMVI 29.06.2018, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/042-scheuer-lkw-maut-auf-allen-bundesstrassen-kann-starten.html> [dostęp: 7.12.2018].
- ⁴⁴ *Lkw-Maut auf Bundesstraßen verteuert Logistik um 2 Mrd. Euro jährlich*, www.bgl-ev.de, https://www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3270&year=2018 [dostęp: 7.12.2018].
- ⁴⁵ *ELVIS analysiert finanzielle Folgen der Mautausweitung für Spediteure*, ELVIS, <https://www.elvis-ag.com/en/cooperation/company/press-news/press-news/172-elvis-analysiert-finanzielle-folgen-der-mautausweitung-fuer-spediteure.html> [dostęp: 7.12.2018].



ANALIZA NAJNOWSZYCH ORAZ PROPONOWANYCH ZMIAN REGULACYJNYCH

Zarówno w Polsce, jak i innych krajach Unii Europejskiej, a także na poziomie całej wspólnoty szykowane są, bądź już pojawiły się zmiany w prawie, które będą miały wpływ na koszty działania firm transportowych. Zmiany te można podzielić na kilka grup.

Do pierwszej grupy można zaliczyć regulacje dotyczące sfery zatrudnienia. W Polsce kwestie płac kierowców, którzy są najliczniejszą grupą w tym sektorze, ma uregulować szykowana przez rząd nowelizacja ustawy o czasie pracy kierowców. Z kolei na poziomie całej wspólnoty znaczący wpływ będzie miała wprowadzona w 2018 r. nowelizacja Dyrektywy o delegowaniu pracowników oraz Pakiet Mobilności. Nad tym drugim aktem prawnym prace nadal trwają, a ma być on sektorową regulacją dla transportu ujmującą kwestie delegowania w branży przewozów międzynarodowych.

Drugą grupą przepisów bezpośrednio przekładających się na koszty funkcyjono-

wania przedsiębiorstw transportowych są te, które dotyczą opłat drogowych w poszczególnych krajach Europy. Myto za przejazd ciężarówek jest podnoszone przez wiele rządów z różnych powodów, ale zazwyczaj jako przyczynę władze wskazują potrzebę zwiększania przychodów państwa na utrzymanie i rozwój infrastruktury.

Wreszcie trzecią grupą przepisów, które zamierzają wprowadzać niektóre kraje, są zapisy wprowadzające nowe formy podatków nakładanych na branżę transportową. Tu często pojawia się argument o konieczności zbierania pieniędzy na inicjatywy ekologiczne.

6.1. KOSZTY ZWIĄZANE Z KIEROWCAMI

W poprzednim rozdziale zasygnalizowaliśmy kwestię regulacji, które mają uporządkować sferę wynagrodzeń kierowców w transporcie. Projekt przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury zakłada zmiany w dwóch obszarach: regulacji czasu pracy kierowców oraz zastąpienia obecnego modelu wynagradzania nowym.

W pierwszym obszarze projekt zawiera rekomendacje Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”, które zakładają, że część godzin pracy kierowcy, wykonywana dotychczas w normalnym trybie, stałaby się pracą w godzinach nadliczbowych. Urzędnicy uznali, że podniesienie to wysokość płac osób zatrudnionych w transporcie zgodnie z postulatami związków zawodowych.

Aby wymusić pracę w nadgodzinach resort proponuje zmniejszenie elastyczności obecnie obowiązujących rozwiązań. Ma to nastąpić np. przez uchylenie przepisu pozwalającego na określenie w indywi-

dualnym rozkładzie czasu pracy kierowcy różnych godzin jej rozpoczęcia. W opinii pracodawców¹ z branży transportowej sztuczna próba wymuszenia większej liczby nadgodzin zaowocuje zmniejszeniem elastyczności pracy kierowcy, ponieważ i tak nie może on przekroczyć limitu określonego w Kodeksie Pracy.

Propozycje dotyczące drugiego obszaru, czyli modelu pracy, budzą jeszcze więcej kontrowersji i to zarówno po stronie pracodawców, jak i związkowców. Ministerialny projekt przewiduje bowiem odejście od wynagrodzenia opartego na koncepcji podróży służbowej. Diety i ryczałty, które obecnie dostają kierowcy, przysługiwałyby tylko w sytuacji, gdy kierowca dojeżdżałby innym środkiem transportu do pojazdu pozostawionego poza siedzibą firmy (np. w innym państwie). Dlaczego jest to tak istotne dla firm transportowych? Ponieważ obecnie diety i ryczałty są elementami wynagrodzenia kierowców, które nie podlegają „ozusowaniu”.

Jeśli projekt resortu zostanie wprowadzony w życie, zmiany uderzą najmocniej w małych, rodzinnych przewoźników. To większość przedstawicieli polskiej branży transportowej, ponieważ małe firmy stanowią ponad 95 proc. sektora². Mechanizm, który za tym stoi, jest prosty. ●

✓ Stosunek podstawowych elementów wypłaty (wynagrodzenie z tytułu umowy o pracę i należności za podróż służbową) jest bardzo zróżnicowany. Im większa firma, tym większa jest część wypłaty, która jest objęta ubezpieczeniem społecznym. Im firma mniejsza, tym bardziej maleje jej zdolność do finansowania dodatkowych kosztów pracy, co skutkuje większym udziałem „nieozusowanych” składników wypłaty – argumentuje Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”³.

✓ Gdyby pracodawca nadal próbował wypłacać diety i ryczałty za każdy dzień wykonywanego przewozu drogowego, to musi się liczyć z tym, iż zarówno Zakład Ubezpieczeń Społecznych, jak i urząd skarbowy potraktują je jako część normalnego wynagrodzenia i nakazą zapłacić składki na ubezpieczenie społeczne oraz zaliczkę na podatek dochodowy kierowcy – prognozuje Maciej Wroński, prezes TLP⁴.

✓ Nagła zmiana zasad naliczania danin publicznych od wynagrodzeń zgodnie z propozycjami resortu infrastruktury w przypadku tych ostatnich przedsiębiorców może okazać się zabójcza. Nie będą mogli kontynuować prowadzenia działalności gospodarczej, a zaciągnięte w związku z tą działalnością zobowiązania finansowe

we spowodują bankructwo i utratę dorobku całego życia – ostrzega TLP⁵, odnosząc się do propozycji, by zmiany weszły w życie w ciągu miesiąca od zatwierdzenia.

Zmiana modelu wynagradzania kierowców dla pracodawców będzie równoznaczna z większymi kosztami. TLP przedstawiło przykładowe wyliczenia. Obecnie, by wypłacić kierowcy ok. 6700 złotych netto, pracodawca – w zależności od przyjętych proporcji należności za podróż służbową do wynagrodzenia – poniesie całkowity koszt pracy od 7800 do 8500 zł. „W przypadku rozliczenia kierowcy jako pracownika delegowanego, przy założeniu identycznej wypłaty – koszt pracy wyniesie ok. 9500 zł miesięcznie” wylicza TLP⁶. ●

Związek pracodawców oszacował też skalę dodatkowych obciążeń z tytułu wprowadzenia nowego modelu wynagradzania w transporcie dla całej branży. Zdaniem TLP obciążenia finansowe wzrosną o ponad 4 mld złotych rocznie⁷. Do tego trzeba jeszcze dodać fundusze konieczne na przykład na obsługę administracyjną nowego modelu rozliczania wynagrodzeń.

Również Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych szacuje, że nowy model rozliczania płac kierowców podniesie radykalnie koszty pracy. Jeśli za dodatki, które nie są obecnie objęte składkami, trzeba będzie odprowadzać pieniądze m.in. do ZUS, to jak obliczyło ZMPD, pracodawca poniesie dodatkowy koszt „nawet od tysiąca do 2,6 tys. zł na jednego kierowcę”⁸.

„Utrzymanie wynagrodzeń kierowców na dotychczasowych poziomie – według naszych danych średnie wynagrodzenie kształtuje się na poziomie ok. 6 tys. zł netto – spowoduje wzrost kosztów pracodawcy średnio o 22 proc.”, jak napisał w stanowisku do projektu zmian, przestany do re-

95%

**sektora stanowią
małe firmy**

sortu infrastruktury, Jan Buczek – prezes ZMPD. „Mając na uwadze, że według informacji przewoźników, rentowność firm transportowych kształtuje się na poziomie ok. 1,5 proc., wzrost kosztów pracy o ponad 20 proc. nie jest przez nich możliwy do poniesienia” – zaznaczył⁹.

Zresztą 82 proc. przewoźników, którzy brali udział w konsultacjach zorganizowanych przez ZMPD, uważa, że propozycja zmiany systemu wynagrodzenia kierowców, przedstawiona przez Ministerstwo Infrastruktury, jest nie do zaakceptowania¹⁰.

„Jeśli rząd chce ingerować w zarobki kierowców, musi ponieść część odpowiedzialności za wprowadzane zmiany, na przykład poprzez zwrot przewoźnikom części akcyzy od paliwa zakupionego na terytorium RP czy też ustanowienia jakichś preferencyjnych warunków opłacania składek ubezpieczeniowych przez pracodawców bądź wprowadzenia innych mechanizmów wsparcia” – apeluje ZMPD¹¹.

Z kolei TLP uważa, że rząd powinien zagwarantować stopniowe zwiększanie obciążeń wynikających z zatrudnienia kierowców. Potrzebny byłby okres przejściowy liczący 3 do 5 lat. Organizacja zaapelowała także o przeprowadzenie „kompleksowego badania rynku pracy kierowców pod kątem struktury zatrudnienia i wynagradzania, a także analizy wpływu

na rynek różnych wariantów możliwych do zastosowania rozwiązań”¹². Jak dotąd nie przeprowadzono tego rodzaju analiz, a bez nich trudno o ustalenie rzeczywistego wpływu zmian na polski transport.

Obie organizacje branżowe uznały ponadto, że prace nad modelem wynagradzania i rozliczania kierowców powinny być wstrzymane do czasu ukończenia w Unii Europejskiej prac nad Dyrektywą o pracownikach delegowanych i Pakietem Mobilności¹³. Te akty prawne wprowadzą bowiem rozwiązania, które trzeba będzie uwzględnić się w krajowych regulacjach.

Niestety, choć Dyrektywa o delegowaniu została już znowelizowana, to jej zapisy nie ujmują szczegółowo kwestii kierowców w transporcie międzynarodowym. Poza tym w październiku 2018 r. Polska oraz Węgry zaskarżyły zapisy dyrektywy do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej¹⁴. Oba kraje zwróciły uwagę na jej protekcyjny charakter, który utrudnia realizację traktatowej zasady wolności przepływu siły roboczej i usług. Zakwestionowały też rozszerzenie zasady takiej samej płacy za taką samą pracę w tym samym miejscu. W ocenie Polski i Węgier nie ma służyć ona ochronie pracowników oddelegowanych do innego kraju, ale stanowić protekcyjną narzędzie do wyparcia z rynku unijnego niektórych państw członkowskich.

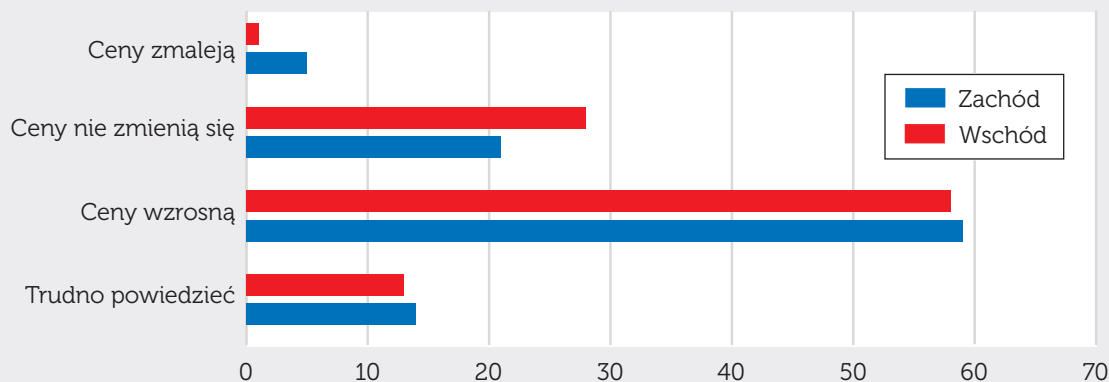


82 proc.

Tyłu przewoźników, którzy brali udział w konsultacjach zorganizowanych przez ZMPD, uważa, że propozycja zmiany systemu wynagrodzenia kierowców, przedstawiona przez Ministerstwo Infrastruktury, jest nie do zaakceptowania.

WYKRES 3

Jak przewoźnicy, spedytorzy oraz logiści przewidują wpływ dyrektywy na ceny usług transportowych?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych portalu Trans.INFO

Pełni obaw co do skutków znowelizowanej Dyrektywy o delegowaniu są również przedsiębiorcy – i to zarówno ze wschodu, jaki i z zachodu UE. Z badania, które – na zlecenie Trans.INFO – zostało przeprowadzone w 2018 r. wśród przedsiębiorców z kilkunastu krajów UE (jeszcze przed zatwierdzeniem nowelizacji dyrektywy) wynika, że po wprowadzeniu zmian w dyrektywie załadowcy z Zachodu przewidują wzrost cen usług transportowych¹⁵. Spodziewają się tego zarówno reprezentanci sektora transportowego, jak i ich zleceniodawcy. Taka opinia przeważa bez względu na region, z którego pochodzą ankietowani. Przyczyna tych obaw jest prosta – przepisy wpłyną na wysokość zarobków, przede wszystkim w krajach „nowej Unii”. Zrównanie stawek dla pracowników lokalnych i delegowanych, np. do kraju zachodniego, spowoduje bowiem wzrost kosztów pracy dla przedsiębiorców z państw „nowej Unii” działających na zachodnich rynkach.

W badaniu przeprowadzonym na zlecenie Trans.INFO wzięło udział ponad 1700 przedstawicieli różnych typów firm z sektora transportu drogowego (przewoźnicy, spedytorzy, operatorzy logistyczni) oraz reprezentantów przedsiębiorstw korzystających z ich usług (tzw. załadowcy). Ankietowani pochodzili z kilkunastu krajów (z zachodu i ze wschodu UE) i reprezentują podmioty gospodarcze różnej wielkości.

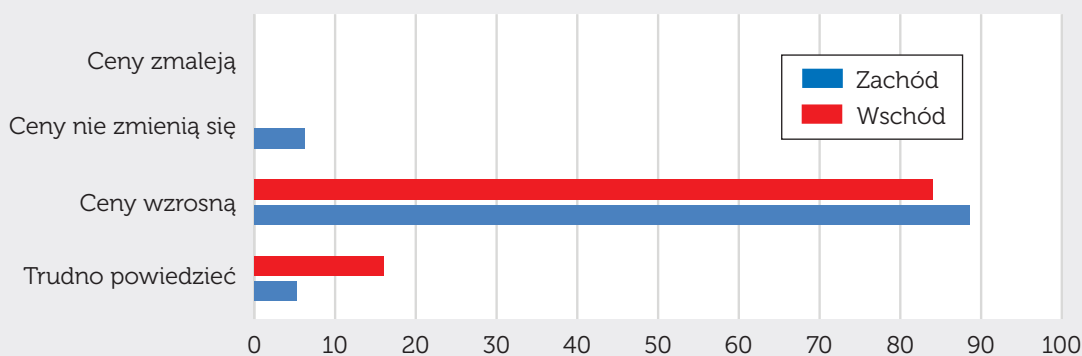
Wracając do kwestii kierowców i unijnych regulacji, które ich dotyczą – w odniesieniu do delegowania ma je zawierać tzw. *lex specialis*, czyli Pakiet Mobilności. Prace nad nim jeszcze się nie zakończyły (obecnie europosłowie mają zdecydować, czy dokument wróci do Komisji Transportu i Turystyki, gdzie nanoszone będą nowe poprawki, czy też zostanie skierowany do Parlamentu Europejskiego, gdzie zostanie poddany pod głosowanie). Teoretycznie Pakiet powinien powstać przed 30 lipca 2020 r., kiedy kończy się okres implementacji Dyrektywy o delegowaniu¹⁶. W znowelizowanej dyrektywie pojawił się bowiem zapis świadczący o tym, że transport wymaga odrębnych przepisów:

„Z uwagi na wysoce mobilny charakter pracy w międzynarodowym transporcie drogowym wdrożenie niniejszej dyrektywy w tym sektorze budzi szczególne wątpliwości i trudności prawne, które mają zostać rozwiązane w przepisach szczegółowych dotyczących transportu drogowego, w ramach pakietu o mobilności, wzmacniających również zwalczanie oszustw i nadużyć”¹⁷.

Obecnie problemem jest jednak spór o kształt przepisów dotyczących transportu, który podzielił kraje Unii Europejskiej. Państwa „nowej Unii” i kraje peryferyjne, jak np. Hiszpania, opowiadają się za prorynkową wersją Pakietu Mobilności. Kraje „starej Unii”, a zwłaszcza te usytu-

WYKRES 4

Jak załadowcy – producenci, firmy handlowe przewidują wpływ dyrektywy na ceny usług transportowych?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych portalu Trans.INFO

owane centralnie – jak Francja, Niemcy i Austria – forsują propozycje zaostrzające regulacje, o wymiarze zdecydowanie protekcyjnym. Dotychczas Parlament Europejski nie zdołał wypracować brzmienia nowych przepisów, które byłyby podstawą kolejnego etapu unijnych prac legislacyjnych – uzgodnień między Radą Unii Europejskiej, Parlamentem Europejskim a Komisją Europejską.

Prace nad Pakietem Mobilności przeciągają się jeszcze z jednego powodu. Podczas głosowania w Komisji Transportu i Turystyki w styczniu europosłowie zatwierdzili jedną z trzech części przepisów, składających się na ten dokument. Mowa o tzw. sprawozdaniu europoły Ismaila Ertuga dotyczącym dostępu do zawodu i rynku przewozów drogowych oraz kabotażu. Zakłada ono powrót ciężarówki do kraju członkowskiego raz na cztery tygodnie. Zakłada też *cooling off*, czyli ograniczenia operacji kabotażu w kraju członkowskim przez 60 godzin, od czasu powrotu do kraju członkowskiego¹⁸.

Podczas tego samego głosowania europosłowie odrzucili jednak dwa kolejne sprawozdania dotyczące odpoczynku kierowcy oraz delegowania. A ponieważ Pakiet Mobilności powinien być rozpatrywany jako całość, ta niezwykła sytuacja zaowocowała szeregiem problemów. Na temat przyszłości dokumentu dyskutowali już m.in. Przewodniczący Parlamentu oraz przewodniczący grup politycznych (w ramach Konferencji Przewodniczących). Nie wiadomo na razie, jak potoczą się dalsze prace nad *lex specialis*. Nieoficjalnie mówi się jednak, że podczas tej kadencji Parlamentu europosłowie już się nim nie zajmą.

To wszystko oznacza, jak już wspomnieliśmy, czasowe zatrzymanie dalszych prac nad Pakietem Mobilności.

Natomiast stanowisko i własny, przegłosowany szkic tego dokumentu ma już Rada Unii Europejskiej. Oceniany jest on jednak przez polskich eurodeputowanych i ekspertów jako wyjątkowo nieprzychylny interesom Europy Środkowo-Wschodniej i protekcyjny¹⁹.

6.2. KOSZTY OPŁAT DROGOWYCH

Bezpośredni wpływ na koszty funkcjonowania przewoźników mają także opłaty drogowe. Od 2019 r. część krajów, które pobierają myto od transportu samochodowego, wprowadziła podwyżki stawek.

NIEMCY

1 stycznia 2019 r. wzrosły stawki opłat myta²⁰. Niemieckie władze chcą w ten sposób pozyskać dodatkowe wpływy na remonty i rozbudowę infrastruktury. Opłaty wzrosły o 40 do 50 proc. w stosunku do obowiązujących w 2018 r.

Zgodnie z ekspertyzą Federalnego Ministerstwa Transportu myto ma się składać z trzech komponentów:

- ✓ składowa myta za infrastrukturę,
- ✓ składowa myta za zanieczyszczenie środowiska,
- ✓ składowa myta za zanieczyszczenie/obciążenie hałasem.

Przykładowo za 18-tonowe ciężarówki z 4 osiami i więcej przewoźnik będzie musiał zapłacić 18,7 eurocenta za km (dla klasy Euro 6) lub 19,8 eurocenta za km (dla klasy Euro 5)²¹. W 2018 r. stawki dla tych klas wynosiły odpowiednio: 11,7 i 13,5 eurocenta.

Opłata za obciążenie hałasem jest jednolita dla wszystkich pojazdów i wynosi 0,2 centa za kilometr²³.

TABELA 1**Stawki składowe myta za infrastrukturę w 2019 r.²²**

Kategoria pojazdu	Stawka myta w eurocentach za km
Ciężarówka o dmc od 7,5 t do 12 t	8
Ciężarówka o dmc od 12 do 18 t	11,5
Ciężarówka z mniej niż 4 osiami i dmc od 18 t	16
Ciężarówka z 4 osiami i więcej i dmc od 18 t	17,4

Źródło: opracowanie własne

TABELA 2**Stawki składowe myta za zewnętrzne koszty zanieczyszczenia**

Kategoria pojazdu	Proponowana stawka w eurocentach za km
Euro 1	8,5
Euro 2	7,4
Euro 3	6,4
Euro 4	3,2
Euro 5	2,2
Euro 6	1,1

Źródło: opracowanie własne

FRANCJA

W 2019 r. mogą wzrosnąć także opłaty na francuskich drogach. Stawki zwiększają się co roku zgodnie z umową operatorów z państwem. Od 1 lutego 2019 r. mogą oni mogli podnieść ceny o maksymalnie 70 proc. stopy inflacji.

Według szacunków inflacja powinna wynieść od 1,40 do 2 proc. w 2018 r. Zatem taryfy podniosą się średnio o 0,98–1,40 proc.²⁴

BELGIA

Od 1 stycznia 2019 r. Belgia poszerzy sieć płatnych dróg o trzy nowe odcinki we



Flandrii. Z kolei w Walonii wprowadzone zostaną nowe stawki myta²⁵.

HOLANDIA

Kraj ten przymierz się do wprowadzenia opłat za samochody ciężarowe. Myto będzie pobierane prawdopodobnie od 2023 r. i dotyczyć będzie pojazdów zarejestrowanych w Holandii, jak i zagranicznych o dmc przekraczającej 3,5 t. Wysokość stawek ma być wzorowana na opłatach z Niemiec i Belgii²⁶.

WĘGRY

Od 2019 r. myto jest wyższe także na Węgrzech. Podwyżki w tym kraju najbardziej odczują przewoźnicy, którzy użytkują cięża-

535 mln zł

**to roczny dochód
budżetu państwa
węgierskiego
z wyższych
stawek myta**

rówki należące do kategorii Euro 3 i 4. Przykładowo myto za pojazdy z tych właśnie kategorii, które mają cztery lub więcej osi, wzrosło najbardziej, bo o ponad 32 proc. Dla kategorii Euro 3 i 4 dla pojazdów poniżej 4 osi wzrost wyniósł 24,5 proc., a dla Euro 5 i 6 z 4 osiami i więcej – 12,5 proc.²⁷

Ministerstwo Innowacji i Technologii tłumaczy, że samochody z kategorii Euro 3 i 4 nie są już traktowane w sposób uprzywilejowany, tym bardziej, że zanieczyszczają środowisko w większym stopniu niż np. Euro 5 i 6. Węgierski rząd szacuje, że wyższe stawki przyniosą 40 mld forintów dodatkowych dochodów rocznie (ok. 535 mln zł)²⁸.

6.3. NOWE PODATKI ZA SAMOCHODY CIĘŻAROWE

Niektóre kraje wprowadziły bądź też planują wprowadzenie przepisów, które nakładają na przewoźników dodatkowe opłaty lub ograniczenia związane z użytkowaniem samochodów ciężarowych.

NIEMCY

Przykładowo w Niemczech coraz więcej miast (np. Augsburg, Darmstadt, Frankfurt nad Menem, Hamburg, Monachium, Regensburg, Wiesbaden)²⁹ wprowadziło ograniczenia dla ruchu pojazdów napędzanych silnikami diesla (kolejne uczynią to wkrótce, np. Berlin³⁰, Essen³¹). Zwykle dotyczy to samochodów z klas Euro 1–5, a powodem są względy ekologiczne – chęć ograniczenia emisji spalin. Naruszenie takich zakazów karane jest mandatami. Niestety, choć ograniczenie emisji samo w sobie wydaje się słuszne, bywa że zakazy w konkretnych miejscach są krytykowane przez przedstawicieli branży transportowej³², a nawet członków niemieckiego rzą-

du³³. Dzieje się tak, ponieważ zakazami ruchu dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi bywają objęte ulice bądź trasy, którymi przebiegają trasy istotne dla przewozu towarów albo takie, które prowadzą do miejsc załadunku/rozładunku. Przy stałej obsłudze transportów na danym kierunku może przekładać się to na zwiększone koszty wydatkowane na paliwo ze względu na konieczność ominięcia fragmentów objętych restrykcjami i nadłożenia drogi.

AUSTRIA

Nad wprowadzeniem opłat za przejazd przez przełęcz Fern zastanawiają się natomiast władze regionu Tyrol w Austrii. Chcą w ten sposób ograniczyć bardzo duży ruch tranzytowy ciężarówek³⁴ między Niemcami a Włochami, który stanowi uciążliwość dla mieszkańców. Na razie nie są znane jeszcze szczegóły dotyczące tego, ile miałyby wynosić opłata za przejazd oraz od kiedy by obowiązywała³⁵.



30 tys. euro

Jeden z niemieckich przedsiębiorców oszacował swoje straty z powodu jednej tylko odprawy blokowej na 30 tys. euro.



Rząd Tyrolu wprowadził w życie sektorowy zakaz ruchu pojazdów ciężarowych dla wielu grup towarów, które można przewozić koleją³⁶. Działania władz regionu, polegające na wprowadzeniu tzw. odpraw blokowych³⁷, pokazują determinację w ograniczaniu ruchu tranzytowego, także ciężarowego.

W 2018 r. zdarzały się miesiące, gdy służby w Tyrolu wdrażały procedurę odpraw blokowych nawet kilka razy w ciągu miesiąca³⁸. Skutkiem były często zatory i korki na drogach do przełęczy w Tyrolu, liczyły one nawet kilkadziesiąt kilometrów, co powodowało opóźnienia w dostawach realizowanych przez przewoźników. A to przekłada się na wymierne straty. Jeden z niemieckich przedsiębiorców oszacował swoje straty z powodu jednej tylko odprawy blokowej na 30 tys. euro³⁹. Przedstawiciele bawarskich związków transporto-

wych poskarżyli się na działania tyrolskich władz do Komisji Europejskiej. Ich zdaniem odprawy blokowe naruszają bowiem unijną swobodę przepływu towarów i usług⁴⁰. W sprawie zabrała nawet głos Violeta Bulc, unijna komisarz ds. transportu.

– Uważamy, że zapowiedziane 25-krotne zastosowanie procedury odpraw blokowych od marca do listopada 2018 r. wykracza poza to, co jest konieczne do utrzymania i bezpieczeństwa transportu i zaopatrzenia w Tyrolu, zwłaszcza że środek ten często powoduje korki w Bawarii, co obciąża lokalne środowisko – uzasadniła komisarz Bulc⁴¹.

Mimo tych wypowiedzi i prób znalezienia kompromisu, sytuacja nie została roz-

wiązana, a władze Tyrolu szykują kolejne szykany mające ograniczyć tranzytowy ruch ciężarowy.

Kolejną barierą dla przewoźników drogowych może okazać się tzw. Pakiet Anty-Tranzytowy⁴², który pod koniec października 2018 r. zatwierdził tyrolski parlament (Landtag). Ma on wejść w życie 1 sierpnia 2019 r. Dokument 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). Od 2021 r. pojazdy Euro 6 będzie obowiązywał nocny zakaz jazdy. Ponadto Austriacy chcą wprowadzenia myta korytarzowego z Monachium do Werony. Pomysł ten wymagałby jednak od władz niemieckich i włoskich regionów zrównania stawek z tymi, które obowiązują w Tyrolu⁴³. Jeszcze jednym elementem ograniczeń jest koncepcja rocznego limitu ciężarówek przejeżdżających przez Tyrol⁴⁴.

FRANCJA

Inny zamysł mają władze Francji. Rząd pracuje nad dwoma projektami: podatkiem od paliwa (TICPE), który wzrośnie w 2019 r., oraz winietą tymczasową dla ciężarówek powyżej 12 t, z której dochody mają być przeznaczone na budowę i modernizację infrastruktury⁴⁵. Najprawdopodobniej oba będą oznaczały większe wydatki dla przewoźników – pierwszy ze względu na wzrost cen paliw, drugi – z uwagi na nowe opłaty (być może zostaną wprowadzone już w 2019 r.).

Pierwszy projekt wywołał w listopadzie poważne protesty w całym kraju – lu-

550 mln euro

Wpływy do budżetu państwa z tytułu opłat za winiety szacowane są na kilkaset milionów euro rocznie. Padła m.in. kwota 550 mln euro.

dzie sprzeciwiający się podniesieniu podatku od oleju napędowego protestowali przez kilka dni, blokując wiele dróg i składów paliwa w całej Francji. Mimo protestów prezydent Francji Emmanuel Macron zapowiedział, że władze nie wycofają się z planów podwyżki⁴⁶. Ostatecznie francuski rząd postanowił jednak zawiesić wprowadzenie podwyżek na 6 miesięcy⁴⁷.

Co do drugiego pomysłu, to publiczna debata dotycząca wprowadzenia winiet dla ciężarówek toczy się we Francji już od kilku miesięcy. Projekt budzi wiele kontrowersji, ponieważ pierwotnie rząd chciał, by winieta dotyczyła wszystkich ciężarówek, co wywołało oburzenie francuskich przedsiębiorców z branży przewoźniczej⁴⁸. Potem jeden z członków rządu opowiedział się za wprowadzeniem winiet tylko dla pojazdów zagranicznych. W sprawę zaangażowali się też związkowcy i politycy. W październiku minister transportu Elizabeth Borne wróciła do pierwotnej wersji winiety, dotyczącej wszystkich ciężarówek poruszających się po francuskich drogach⁴⁹.

Z informacji, które podała Francuska Krajowa Federacja Transportu Drogowego (FNTR), wynika, że rządowy projekt zakłada opłatę za winietę na poziomie 430 euro rocznie w przypadku pojazdów 3-osio- wych i 1200 euro rocznie w przypadku pojazdów o 4 lub więcej osiach.

W przypadku ciężarówek zarejestrowanych we Francji przewoźnicy będą mogli odliczyć kwotę za winietę od podatku, jeśli złożą odpowiedni wniosek wraz z podaniem o zwrot podatku paliwowego.

Z doniesień francuskich mediów wiadomo, że wpływy do budżetu państwa z tytułu opłat za winiety szacowane są na kilkaset milionów euro rocznie. Padła m.in. kwota 550 mln euro⁵⁰.

- ¹ Maciej Wroński, *Rząd szykuje rewolucję w czasie pracy i wynagrodzeniach kierowców. Wyjaśniamy, co w praktyce zmienia nowe przepisy*, portal Trans.INFO 2.03.2018, <https://trans.info/pl/rzad-szykuje-rewolucje-czasie-pracy-wynagrodzeniach-kierowcow-wyjasniamy-praktyce-zmienia-nowe-przepisy-83468> [dostęp: 29.11.2018].
- ² Szacunek w oparciu o dane przytaczane przez organizację pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.
- ³ Dorota Ziemkowska, *TLP rozprawia się z rządowymi propozycjami wynagrodzeń dla kierowców. „Czy jakkolwiek branża by coś takiego przeżyła?”*, portal Trans.INFO 5.04.2018, <https://trans.info/pl/wynagrodzenia-kierowcow-do-zmiany-ttp-krytykuje-rzadowy-pomysl-87299> [dostęp: 29.11.2018].
- ⁴ Maciej Wroński, *Rząd szykuje rewolucję w czasie pracy i wynagrodzeniach kierowców. Wyjaśniamy, co w praktyce zmienia nowe przepisy*, portal Trans.INFO 2.03.2018.
- ⁵ Dorota Ziemkowska, *TLP rozprawia się z rządowymi propozycjami wynagrodzeń dla kierowców. „Czy jakkolwiek branża by coś takiego przeżyła?”*, portal Trans.INFO 5.04.2018.
- ⁶ *Wynagrodzenia kierowców zatrudnionych w branży transportu drogowego*, tlp.org.pl 4.04.2018, <http://tlp.org.pl/wynagrodzenia-kierowcow-zatrudnionych-w-branzy-transportu-drogowego/> [dostęp: 29.11.2018].
- ⁷ Tamże.
- ⁸ Dorota Ziemkowska, *Pomysł ministerstwa doprowadzi do upadku branży? „Na takie podwyżki nas nie stać”*, portal Trans.INFO 22.05.2018, <https://trans.info/pl/wynagrodzenia-kierowcow-branża-upadnie-przez-pomysl-ministerstwa-92798> [dostęp: 29.11.2018].
- ⁹ Tamże.
- ¹⁰ Tamże.
- ¹¹ Tamże.
- ¹² Dorota Ziemkowska, *TLP rozprawia się z rządowymi propozycjami wynagrodzeń dla kierowców. „Czy jakkolwiek branża by coś takiego przeżyła?”*, portal Trans.INFO 5.04.2018.
- ¹³ Zob.: *Wynagrodzenia kierowców zatrudnionych w branży transportu drogowego*, tlp.org.pl 4.04.2018; Dorota Ziemkowska, *Pomysł ministerstwa doprowadzi do upadku branży? „Na takie podwyżki nas nie stać”*, portal Trans.INFO 22.05.2018.
- ¹⁴ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *„Polska złożyła własną skargę do TSUE”. Chodzi o dyrektywę o pracownikach delegowanych*, portal Trans.INFO 4.10.2018, <https://trans.info/pl/polska-zlozyla-wlasna-skarge-do-tsue-chodzi-o-dyrektywe-o-pracownikach-delegowanych-111327> [dostęp: 29.11.2018].
- ¹⁵ Bartosz Wawryszuk, *Wzrost cen transportu i więcej biurokracji – tego firmy spodziewają się po zmianach w dyrektywie o delegowaniu*, portal Trans.INFO 30.05.2018, <https://trans.info/pl/dyrektywa-o-delegowaniu-wywola-podwyzki-transportu-94018> [dostęp: 29.11.2018].
- ¹⁶ Dorota Ziemkowska, *Co z transportem po wejściu w życie zmian w Dyrektywie o delegowaniu? „Rozwiązań takich jak MiLog może być więcej”*, portal Trans.INFO 20.07.2018, <https://trans.info/pl/dyrektywa-o-delegowaniu-wchodzi-w-zycie-i-co-dalej-102205> [dostęp: 29.11.2018].
- ¹⁷ Punkt 15 preambuły Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018 r. zmieniającej dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, Dziennik Urzędowy UE 9.7.2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L0957&from=FR> [dostęp: 29.11.2018].
- ¹⁸ Dorota Ziemkowska, *Znamy wynik głosowania w sprawie Pakietu Mobilności. Polska europoseł komentuje: przeszły bardzo złe przepisy*, portal Trans.INFO 10.01.2019, <https://trans.info/pl/znamy-wynik-glosowania-w-sprawie-pakietu-mobilnosci-122016> [dostęp: 28.02.2018].
- ¹⁹ Dorota Ziemkowska, *„Udało się zablokować Pakiet Mobilności”. Co dalej z pracami?*, portal Trans.INFO 14.02.2019, <https://trans.info/pl/udalo-sie-zablokowac-pakiet-mobilnosci-co-dalej-z-pracami-127035> [dostęp: 28.02.2018].
- ²⁰ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Bundestag zatwierdził podwyżki. W 2019 r. stawki myta pójdą wyraźnie w górę*, portal Trans.INFO 23.10.2018, <https://trans.info/pl/bundestag-zatwierdzil-podwyzki-w-2019-r-stawki-myta-pojda-wyraznie-w-gore-113220> [dostęp: 29.11.2018].
- ²¹ *Neue Mautsätze ab dem 1. Januar 2019, Bundesamt für Güterverkehr*, 17.12.2018, https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Lkw-Maut/Mautsaetze_2019.pdf?__blob=publicationFile [dostęp: 19.12.2018].
- ²² Tamże.
- ²³ Tamże.
- ²⁴ Taż, *W przyszłym roku zdrożeją opłaty drogowe we Francji*, portal Trans.INFO 22.10.2018, <https://trans.info/pl/w-przyszlym-roku-zdrozeja-oplaty-drogowe-we-francji-113120> [dostęp: 29.11.2018].
- ²⁵ Dorota Piotrowska-Pelka, *Wyższe stawki myta i kolejne odcinki dróg płatnych w Belgii*, portal Trans.INFO 5.11.2018, <https://trans.info/pl/wyzsze-stawki-myta-i-kolejne-odcinki-drog-platnych-w-belgii-114195> [dostęp: 29.11.2018].
- ²⁶ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Będzie myto w Holandii. Znamy szczegóły*, portal Trans.INFO 15.11.2018, <https://trans.info/pl/bedzie-myto-w-holandii-znamy-szczegoly-115940> [dostęp: 29.11.2018].
- ²⁷ *5,8 százalékos útdíjmelésről határozott a Kormány 2019. január 1-től*, MKFE 12.11.2018, <https://www.mkfe.hu/hu/mediamenu/hirek/aktualis-hrek/77-belfoldi-hirek/9165-5,8-sz%C3%A1zal%C3%A9kos-%C3%BAtd%C3%ADjmel%C3%A9sr%C5%91l-hat%C3%A1rozott-a-korm%C3%A1ny-2019-janu%C3%A1r-1-t%C5%91l.html> [dostęp: 29.11.2018].
- ²⁸ Zsófia Pölös, *Opłaty drogowe wzrosną nie tylko na zachodzie. Wyższe stawki na 2019 r. wprowadzają też Węgrzy*, portal Trans.INFO 23.11.2018, <https://trans.info/pl/myto-na-wegrzech-wyzsze-w-2019-r-116856> [dostęp: 29.11.2018].
- ²⁹ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Hamburg wprowadza pierwsze zakazy dla pojazdów z silnikami Diesla*, portal Trans.INFO 24.05.2018, <https://trans.info/pl/hamburg-wprowadza-pierwsze-zakazy-dla-pojazdow-z-silnikami-diesla-93044> [dostęp: 30.11.2018].
- ³⁰ Taż, *Zakazy dla diesli w Berlinie. Przedwczoraj zapadł wyrok w tej sprawie*, portal Trans.INFO 11.10.2018, <https://trans.info/pl/zakazy-dla-diesli-w-berlinie-przedwczoraj-zapadl-wyrok-w-tej-sprawie-112031> [dostęp: 30.11.2018].
- ³¹ Taż, *Kolejny wyrok w sprawie zakazu dla diesli w Niemczech. Na jednej z autostrad pojawi się ograniczenie*, Trans.INFO 19.11.2018, <https://trans.info/pl/zakaz-dla-diesli-w-essen-na-jednej-z-autostrad-pojawi-sie-ograniczenie-116223> [dostęp: 19.11.2018].
- ³² Taż, *Od wczoraj złamanie zakazu dla diesli w Hamburgu karane mandatami*, portal Trans.INFO 22.06.2018, <https://trans.info/pl/od-wczoraj-zlamanie-zakazu-dla-diesli-w-hamburgu-karane-mandatami-97695> [dostęp: 30.11.2018].
- ³³ Taż, *Kolejny wyrok w sprawie zakazu dla diesli w Niemczech. Na jednej z autostrad pojawi się ograniczenie*, portal Trans.INFO 19.11.2018, <https://trans.info/pl/zakaz-dla-diesli-w-essen-na-jednej-z-autostrad-pojawi-sie-ograniczenie-116223> [dostęp: 30.11.2018].
- ³⁴ *Brauchen Maßnahmen, die den Transitverkehr durch Tirol bremsen*, www.tirol.gv.at 2.10.2017, <https://www.tirol.gv.at/meldungen/meldung/artikel/brauchen-massnahmen-die-den-transitverkehr-durch-tirol-bremsen/> [dostęp: 7.12.2018].
- ³⁵ *Tyrol rozważa pomysł wprowadzenia opłaty drogowej na Przełęczy Fern*, e.transport.pl, 29.11.2018, https://etransport.pl/wiadomosc,56687,tyrol_rozwaza_pomysl-wprowadzenia_oplaty_drogowej_na_przeleczy_fern.html [dostęp: 30.11.2018].
- ³⁶ *Sektorales Fahrverbot Tirol*, WKO 22.06.2017, https://www.wko.at/service/verkehr-betriebsstandort/KC_VR_Sektorales-Fahrverbot-Tirol.html [dostęp: 07.12.2018].
- ³⁷ Na granicy funkcjonariusze policji lub celnicy kontrolują liczbę przejeżdżających ciężarówek. Gdy dojdzie ona do górnego limitu (np. 250 lub 300), pozostałe stojące w kolejce muszą odczekać godzinę. Po upływie tego czasu procedura jest powtarzana.

- ³⁸ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Kolejne terminy odpraw blokowych w Tyrolu*, portal Trans.INFO 15.02.2018, <https://trans.info/pl/kolejne-terminy-odpraw-blokowych-tyrolu-81818> [dostęp: 30.11.2018].
- ³⁹ Taż, *Europejscy logistycy podsumowują straty poniesione w wyniku odpraw blokowych*, portal Trans.INFO 01.06.2018, <https://trans.info/pl/europejscy-logistycy-podsumowuja-straty-poniesione-w-wyniku-odpraw-blokowych-94274> [dostęp: 30.11.2018].
- ⁴⁰ Taż, *Kolejne terminy odpraw blokowych w Tyrolu*, portal Trans.INFO 15.02.2018.
- ⁴¹ Taż, *Bruksela domaga się ograniczenia odpraw blokowych w Tyrolu. Dwie najbliższe jeszcze w kwietniu*, portal Trans.INFO 24.04.2018, <https://trans.info/pl/bruksela-che-ograniczyc-odprawy-blokowe-tyrolu-dwie-najblizsze-jeszcze-kwietniu-89401> [dostęp: 30.11.2018].
- ⁴² *Gesamter Tiroler Landtag unterstützt Anti-Transit-Paket*, Tiroler Tageszeitung 3.10.2018, <https://www.tt.com/politik/landespolitik/14880361/gesamter-tiroler-landtag-unterstuetzt-anti-transit-paket> [dostęp: 07.12.2018].
- ⁴³ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Pakiet Anty-Tranzytowy. Przez Tyrol nie będą mogły przejeżdżać niektóre ciężarówki*, portal Trans.INFO 23.10.2018, <https://trans.info/pl/pakiet-anty-tranzytowy-przez-tyrol-nie-beda-mogly-przejezdzac-niektore-ciezarowki-113324> [dostęp: 30.11.2018].
- ⁴⁴ Tamże.
- ⁴⁵ Dorota Piotrowska-Pelka, *Projekt francuskiej winiety dla ciężarówek nabiera kształtów. Znamy wysokość stawek nowego podatku*, portal Trans.INFO 25.10.2018, <https://trans.info/pl/projekt-francuskiej-winiety-dla-ciezarowek-nabiera-ksztaltow-znamy-wysokosc-stawek-nowego-podatku-113592> [dostęp: 30.11.2018].
- ⁴⁶ Taż, *Władze Francji nie ugięły się pod naciskiem protestujących. Macron wzywa do rozmów w sprawie podatku od paliw*, portal Trans.INFO 28.11.2018, <https://trans.info/pl/wladze-francji-nie-ugiely-sie-pod-naciskiem-protestujacych-macron-wzywa-do-rozmow-w-sprawie-podatku-od-paliw-117448> [dostęp: 30.11.2018].
- ⁴⁷ Taż, *Macron idzie na ustępstwa. Zapowiedział podwyższenie płacy minimalnej w 2019 r.*, portal Trans.INFO 11.12.2018, <https://trans.info/pl/macron-idzie-na-ustepstwa-zapowiedzial-podwyzszenie-placy-minimalnej-w-2019-r-119112> [dostęp: 19.12.2018].
- ⁴⁸ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Francja planuje nowy podatek od ciężarówek, także zagranicznych. Przewoźnicy nie kryją oburzenia*, portal Trans.INFO 04.04.2018, <https://trans.info/pl/francja-planuje-nowy-podatek-ciezarowek-takze-zagranicznych-przewoznicy-kryja-oburzenia-87223> [dostęp: 30.11.2018].
- ⁴⁹ Dorota Piotrowska-Pelka, *Projekt francuskiej winiety dla ciężarówek nabiera kształtów. Znamy wysokość stawek nowego podatku*, portal Trans.INFO 25.10.2018.
- ⁵⁰ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Francja planuje nowy podatek od ciężarówek, także zagranicznych. Przewoźnicy nie kryją oburzenia*, portal Trans.INFO 04.04.2018.



POZAPRAWNE CZYNNIKI ORAZ ZAGROŻENIA DLA TRANSPORTU DROGOWEGO

Oprócz czynników mających wpływ na branżę transportową, które wynikają z przepisów i regulacji prawnych, niemałą część stanowią wynikające z uwarunkowań gospodarczych i infrastrukturalnych. Transport, jak każda dziedzina biznesu, ma swoje bolączki będące odzwierciedleniem specyfiki tego sektora.

W pewnym uproszczeniu czynniki mogące mieć negatywny wpływ na sektor transportowy można podzielić na te związane z ekonomicznymi i biznesowymi warunkami (m.in. sytuacja na rynku pracy,

kwestia płynności finansowej firm, wiek i klasa taboru) oraz na problemy będące pochodną stanu infrastruktury, z której korzystają przewoźnicy (przede wszystkim drogi i parkingi).

7.1. BRAKI PRACOWNIKÓW

W Polsce brakuje obecnie nawet ponad 100 tys. kierowców, co przedstawia raport *Rynek pracy kierowców w Polsce*¹. A może być jeszcze gorzej, przede wszystkim z uwagi na coraz większy popyt na usługi transportowe, któremu branża nie jest w stanie sprostać. ●

Już autorzy wspomnianego raportu prognozowali, że „w latach 2016–2025 tempo wzrostu krajowego przewozu rzeczy wyniesie około 3,5–4 proc., a tempo przewozów międzynarodowych około 1,8–2,2 proc. rocznie. W sumie tempo wzrostu przewozu towarów realizowanych przez polskich przedsiębiorców wyniesie około 2,5–3 proc. rocznie. Można

2,5–3,0%

Tempo wzrostu przewozu towarów realizowanych przez polskich przedsiębiorców wyniesie około 2,5–3 proc. rocznie.

założyć, iż w tym samym tempie rośnie będzie zapotrzebowanie na kierowców”.

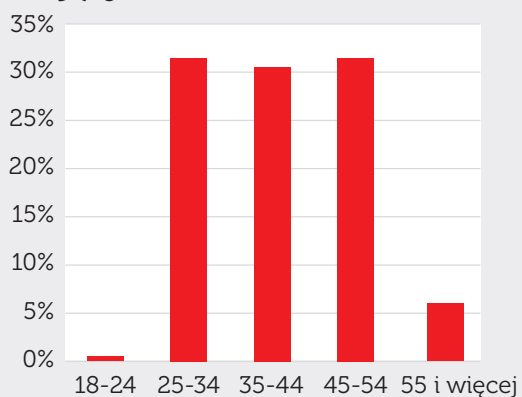
Tymczasem, jak czytamy w raporcie, rośnie intensywność pracy truckerów – o blisko 20 proc. w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Spora jest również rotacja na tym stanowisku w firmach przewoźniczych – aż w 37 proc. przedsiębiorstw szacowano ją na poziomie 10–30 proc. „Warto wskazać, że co trzeci zbadany przez nas przewoźnik mający flotę liczącą więcej niż 50 pojazdów miał rotację wyższą niż 30% rocznie”, jak czytamy w raporcie.

To nie wszystko. Średni wiek kierowców z badania to 40 lat. Tych najmłodszych, do 24 lat, jest najmniej – blisko 1 proc.

Kierowcy mają powody, by narzekać na realia pracy w swoim zawodzie. Najczęściej uskarżają się na długość czasu pracy i niesatysfakcjonujące zarobki. Jak twierdzą chociażby w rozmowie z Trans.INFO², zdarza się, że pracodawcy płacą im od liczby przejechanych kilometrów, co często jest dla nich po prostu nieopłacalne. Również sam system wynagrodzeń jest dla wielu z nich kontrowersyjny. Bo cho-

WYKRES 5

Wiek kierowców objętych badaniem



Źródło: PwC

40 lat

średni wiek kierowców z badania

cięż zarobki przekraczają niekiedy nawet 7 tys. zł netto³ (w przypadku np. kierowców zestawu z naczą – 92 proc. ankietowanych), pracowników w ruchu międzynarodowym po Unii Europejskiej (90,7 proc.), jeżdżących planetą (49,5 proc.), czy posiadaczy umowy o pracę (96,3 proc.)⁴, kluczowa jest struktura tego wynagrodzenia.

– Należy pamiętać, że całkowite wynagrodzenia kierowców „na rękę”, choć stosunkowo wysokie, mają dość zawiłą strukturę. Kierowcy często otrzymują bardzo niskie wynagrodzenie wynikające z kwoty na umowie o pracę, a pozostałą, niemałą część otrzymują w postaci diet, które są nieoskładkowane. Ma to wpływ nie tylko na kwestię wynagrodzenia urlopowego i wysokość przyszłej emerytury. Rodzi też poważne problemy np. w momencie, kiedy kierowca stara się o kredyt – tłumaczy w rozmowie z Trans.INFO Marcin Wolak⁵, jeden z twórców platformy do rekrutacji pracowników w transporcie TransJobs.eu.

Nic więc dziwnego, że ci bardziej świadomi obawiają się, że ich emerytury będą bardzo niskie, żeby nie powiedzieć – głodowe.

Wśród innych bolączek związanych z zawodem kierowcy wymieniają również bardzo uciążliwą, długą rozłękę z bliskimi (co przeszkadza szczególnie młodym, zakładającym rodziny), czy uciążliwości typowe dla zawodu, jak np. nieprzyjemne traktowanie kierowców na załadunkach i rozładunkach. To sprawia, że nawet ci, którzy zarabiają dobrze, nie wykluczają odejścia z zawodu.

Receptą, jak przyznają sami kierowcy⁶, mógłby być powrót do szkolnictwa zawodowego. Pierwszy krok został już zrobiony. Pod koniec listopada 2018 r. prezydent Andrzej Duda podpisał ustawę, która ma ułatwić zdobywanie uprawnień do kierowania ciężarówkami. ●

„Aby umożliwić uczniom kształcącym się w zawodach, których podstawa programowa kształcenia w zawodzie przewiduje uzyskanie umiejętności kierowania pojazdem silnikowym (np. w zawodzie kierowca mechanik), [...] zawarto propozycję zmiany [...] która ma na celu likwidację minimalnego wieku określonego dla osoby zamierzającej przystąpić do szkolenia na prawo jazdy. W przepisach tych wprowadza się rozwiązanie, w myśl którego kurs na prawo jazdy będzie mógł rozpocząć uczeń kształcący się w zawodzie, którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie przewiduje uzyskanie umiejętności kierowania pojazdem silnikowym wraz z początkiem nauki w tej szkole”, czytamy w uzasadnieniu do tej ustawy⁷.

To nie wszystko. Jak czytamy dalej, „w celu podjęcia nauki w szkole, w której podstawa programowa przewiduje uzyskanie umiejętności kierowania pojazdem silnikowym, kandydat do szkoły jest obowiązany wykazać brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do kierowania pojazdami oraz do pracy na stanowisku kierowcy”. Kandydaci będą jednak zwolnieni z kosztów tych badań.

Zmiany weszły już w życie – 1 stycznia br. – dzięki czemu kandydaci chcący uczyć się w roku szkolnym 2019/2020 mogli odbyć wspomniane badania. „Dzięki takiemu rozwiązaniu możliwe będzie m.in. wprowadzenie do podstawy programowej kształcenia w zawodzie kierowca mechanik przygotowania uczniów do uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii C”, jak przekonuje ustawodawca w uzasadnieniu ustawy.

Wcześniej pojawiały się jednak i inne, lokalne pomysły, by zwiększyć liczbę tak potrzebnych kierowców. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów zaoferowało w czerwcu 2018 r. za darmo prawo jazdy na ciężarówkę, zestaw szkoleń, m.in. z ekodrivingu, a nawet gwarancję zatrudnienia. Kontrowersje wzbudził tylko

fakt, że oferta była adresowana... wyłącznie do kobiet⁸.

Był to jednak, trzeba przyznać, marginalny przypadek. Dużo większe nadzieje pokładano w zatrudnianiu kierowców z zagranicy, głównie z Ukrainy. W październiku 2018 r. media donosiły, że szacunkowo tych ostatnich pracuje nawet około 40 tys.⁹

Polskie władze przyznawały, że to obecnie najpewniejszy i najszybszy sposób na pewne rozwiązanie problemu braku kierowców, a już na pewno na jego zmniejszenie. Ministerstwo Infrastruktury zauważało chociażby¹⁰, że „wspólnie z Ministerstwem Edukacji Narodowej przywraca szkolenie zawodowe, natomiast proces tworzenia się nowych kadr jest długotrwały. Dlatego obecnie wciąż polskie firmy są zmuszone do angażowania kierowców z państw spoza Unii Europejskiej”. Najczęściej, jak wspomnieliśmy – z Ukrainy. Nie brakowało jednak i kierowców zawodowych z Białorusi, a nawet Wietnamu czy Filipin.

W ostatnim czasie pojawiło się jednak ryzyko, że Ukraińcy przeniosą się z Polski dalej, głównie do Niemiec. A to za sprawą tamtejszych propozycji zmian w prawie, które miałyby ułatwić obcokrajowcom znalezienie tam pracy. Ukraińcy pracujący w Polsce przyznawali, że taka perspektywa wydaje im się kusząca. „Aż 59 proc. z nich przyznało, że »po zmianie polityki migracyjnej w Niemczech (na podobne warunki jak w Polsce), wybraliby pracę za Odrą«. Tylko 6 proc. kategorycznie nie brało tego pod uwagę” – donosi Trans.INFO, powołując się na raport *Postawy obywateli Ukrainy wobec polskiego rynku pracy*¹¹.

– To ogromne zagrożenie dla polskiej gospodarki, która w efekcie zaistnienia takiego scenariusza, w kilka miesięcy pogłębiłaby swoją lukę kadrową z poziomu 150 tys. wakatów do ponad 500 tysięcy. A to miałyby negatywne przełożenie na tempo wzrostu PKB – komentował Maciej Witucki, prezes zarządu Work Service S.A. ●

Inni eksperci uspokoili jednak, twierdząc, że zmiana niemieckiego prawa może oznaczać pewne trudności w polskiej branży transportowej, tym niemniej większość kierowców zawodowych ze Wschodu, którzy chcieli podjąć pracę na Zachodzie, już dawno się tam przeniósł¹². Zdaniem Marcina Wolaka z platformy rekrutacyjnej TransJobs.eu, najważniejszą strategią dla Polski powinno być wypracowanie takich rozwiązań, by zawód stał się pociągający przede wszystkim dla rodaków.

– W Polsce wciąż są tysiące osób, które chętnie zmieniąby zawód i przesiadły się za kierownicę ciężarówki, ale nie stać ich na zrobienie prawa jazdy i wymaganych uprawnień. Potrzebna jest reforma urzędów pracy, które powinny zająć się podnoszeniem kwalifikacji również osób zatrudnionych, bo aktywizacja bezrobotnych, gdy w zasadzie ich nie ma, jest dosyć absurdalnym celem – przekonywał¹³.

By obraz sytuacji w branży był jednak pełen, trzeba wskazać, że problem z brakiem kierowców i generalnie pracowników branży transportowej i logistycznej nie jest typowy tylko dla Polski. To jedna z największych bolączek branży praktycznie na całym świecie. Np. w Holandii pod koniec III kw. 2017 r. brakowało ok. 7 tys. kierowców. To o 36 proc. więcej niż w tym samym okresie 2016 r.¹⁴ Jak wynika z obserwacji Holenderskiego Urzędu Pracy, problem ze znalezieniem kierowców skutecznie utrudnia normalną pracę przedsiębiorstw praktycznie w całym kraju.

W Austrii z kolei mocno wzrosły stawki za przewozy – od 5 do nawet 20 proc.¹⁵ Stało się tak właśnie z powodu braków kadrowych.

40 tys.
kierowców z Ukrainy
pracuje w polskim
transportcie

59%
W przypadku zmiany
polityki migracyjnej
w Niemczech,
aż 59 proc. ankietowa-
nych kierowców
z Ukrainy pracujących
w Polsce wybrałoby
pracę za Odrą.



7 tys.
kierowców

W Holandii pod koniec III kw. 2017 r. brakowało ok. 7 tys. kierowców. To o 36 proc. więcej niż w tym samym okresie 2016 r.

28%
kierowców
w Niemczech
ma powyżej 55 lat

Radykalne przykłady braków kadrowych można znaleźć i w Niemczech. Kadra mocno się tam starzeje – kierowcy powyżej 55 lat stanowią tam już niemal 28 proc. całej grupy¹⁶. Z tego powodu już w ciągu 15 lat nawet 2/3 kierowców może przejść na emerytury. Skutek? Deficyt kierowców, szacowany obecnie w tym kraju na 45 tys. osób, może wzrosnąć ponad trzykrotnie¹⁷. Takie przykłady można mnożyć. Nic dziwnego, że szacuje się,

iż „nawet 5 proc. europejskiej floty nie jest w użyciu właśnie za sprawą braku kierowców”¹⁸. Branża stara się wymyślić sposoby, które przyciągnęłyby do transportu nowych pracowników. Chociażby w Niemczech powstała inicjatywa „Jazda w Twoją nową przyszłość”, która ma na celu zainteresowanie zawodem imigrantów¹⁹. Tam również jeden z przewoźników zaoferował kierowcom z Rumunii, Bułgarii, Węgier i Chorwacji mieszkania²⁰. To tylko niektóre z rozwiązań, czas pokaże, czy zakończą się sukcesem.

7.2. JAKOŚĆ PARKU MASZYNOWEGO

Z danych na koniec 2017 r. wynika, że w Polsce było 2,11 mln pojazdów dostawczych o dmc do 3,5 t. Mowa o pojazdach zaktualizowanych, a więc takich, które nie zostały zarchiwizowane, ze względu na to, że „mają więcej niż 10 lat (licząc od daty pierwszej rejestracji) i nie były aktualizowane w bazach CEP (Centralna Ewidencja Pojazdów) w ciągu ostatnich sześciu lat”. A więc więcej o 4,5 proc. niż w 2016 r. – wynika z dokumentu *Branża motoryzacyjna, raport. Automotive industry report*²¹.

Z danych udostępnionych przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że 29,2 proc. tych pojazdów stanowiły te, których normy emisji spalin są poniżej normy Euro 3. 25,5 proc. spełnia normę Euro 3, 27,9 proc. – Euro 4, 11,7 proc. – Euro 5, zaś 5,7 proc. – Euro 6.

Niestety, jak wynika z danych zawartych we wspomnianym raporcie, nie są to najmłodsze pojazdy – niemal połowa z nich ma od 11 do 20 lat. Jeszcze starsze, bo przekraczające 20 lat, stanowią 14 proc. wszystkich samochodów

dostawczych w Polsce. Generalnie więc „średni wiek lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na koniec 2017 roku (...) sięgał 13,1 roku, gdy mediana wynosiła 13 lat”²².

Najczęściej samochody dostawcze były rejestrowane w województwach: mazowieckim, wielkopolskim i śląskim. Najrzadziej zaś w opolskim, podlaskim i lubuskim. Najpopularniejsze w parku maszynowym były te z napędem wysokoprężnym (ponad 80 proc.). Na benzynę jeździ 9 proc. pojazdów, zaś na gaz LPG – tylko 6 proc.

Z kolei biorąc pod uwagę dane dotyczące zbiorczo samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 t, ciągników samochodowych i samochodów specjalnych, można zauważyć dość duże wzrosty w ich liczbie. W 2017 r. było ich w sumie 716,6 tys., o niemal 11 proc. więcej niż w 2016 r.²³ Po rozdzieleniu tych pojazdów na poszczególne kategorie, widać, iż polski park maszynowy ciężkich pojazdów wygląda następująco:

- ✓ 344,1 tys. ciągników siodłowych o dmc powyżej 3,5 t,
- ✓ 287,1 tys. samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 t,

13 lat
średni wiek
lekkiego samochodu
dostawczego w Polsce

13 lat
średni wiek
ciężkiego pojazdu
w Polsce



✓ 85,4 tys. samochodów specjalnych.

Według informacji PZPM, gdy wziąć pod uwagę normy emisji spalin, struktura ciężarówek wygląda następująco: 29,9 proc. – poniżej normy Euro 3, Euro 3 – 17,2 proc., Euro 4 – 15,4 proc., Euro 5 – 20,1 proc., zaś Euro 6 – 17,5 proc.

Ponad połowa, bo 56,1 proc. ciężarówek (włącznie z ciągnikami siodłowymi) należała do osób indywidualnych (również prowadzących działalność gospodarczą), reszta zaś – do firm.

Niestety, również w tej kategorii wiadać, jak stary jest polski park maszynowy. Za 36 proc. tego sektora odpowiadają pojazdy, które mają od 11 do 20 lat. Jeszcze starsze stanowią 20 proc. Najmłodsze, które nie przekraczają 4 lat, obejmują 17 proc. parku. Średnia przekracza 13 lat, zaś mediana plasuje się na poziomie 12 lat.

Najwięcej ciężarówek zostało zarejestrowanych w województwach: mazowieckim (21,2 proc.), wielkopolskim (12,1 proc.) oraz śląskim (9,4 proc.), jak wynika ze wspomnianego raportu. Czyli, jak widać, dokładnie w tych samych

regionach, co samochody dostawcze. Najstabilniej pod tym względem wygląda województwa: opolskie, lubuskie oraz podlaskie i warmińsko-mazurskie – żadne z nich nie osiąga nawet 3 proc.

Warto jeszcze spojrzeć, jak wygląda park pojazdów najcięższych, a więc tych, których dmc przekracza 16 t. W 2017 r. było ich 525,4 tys., czyli o 13,6 proc. więcej niż w 2016 r. Najwięcej było tych w wieku od 11 do 20 lat – stanowiły one 36 proc. całego sektora. Niewiele mniej jednak (bo 32 proc.) było tych młodszych, od 5 do 10 lat – wynika z omawianego raportu. Średni wiek to nieco ponad 11 lat, zaś mediana wynosiła 10 lat.

Jeśli chodzi o liczbę rejestracji pojazdów, to największą popularnością cieszyły się wspomniane wcześniej, przy poprzednich kategoriach, województwa. Z kolei najmniej dużych ciężarówek zarejestrowano w województwach: opolskim, warmińsko-mazurskim i lubuskim.

Poza samochodami dostawczymi i ciężarówkami warto zwrócić uwagę również na ciągniki siodłowe (w 2017 r. było ich 344,1 tys., wśród których naj-

liczniejszą grupę stanowiły te w wieku od 5 do 10 lat – ponad 36 proc. grupy) oraz przyczepy i naczepy (529,3 tys. sztuk, głównie wiekowych). „Wśród przyczep ciężkich ponad 70 proc. mieści się w najstarszej kategorii wiekowej pojazdów ponad 20-letnich. W kategorii przyczep lekkich królują najstarsze, z ponad 37,5-procentowym udziałem oraz liczące od pięciu do dziesięciu lat (stanowią 24,5 proc. segmentu)” – czytamy we wspomnianym raporcie.

Wiek taboru i klasa Euro są kluczowe dla kosztów prowadzenia działalności. Stare, nieekologiczne pojazdy oznaczają bowiem m.in. wyższe stawki myta. Widać to chociażby na przykładzie Niemiec, gdzie myto składa się z trzech komponentów – składowej za infrastrukturę, za zanieczyszczenie środowiska oraz za obciążenie hałasem. Opłata za ciężarówkę o dmc od 7,5 do 12 t klasy Euro 6 wyniesie w Niemczech 0,093 euro/km. Jeśli pojazd ma klasę Euro 1 – opłata wyniesie już 0,167 euro/km²⁴.

7.3. ZATORY PŁATNICZE

To bolączka transportu, a dane pokazują, że sytuacja nie ma się ku lepszemu. W 2016 r. opóźnienia w płatnościach wynosiły w branży średnio 112,9 dni. Rok później było to już 145,9 dni, jak pokazują dane Coface, międzynarodowej firmy działającej w branży ubezpieczeń należności²⁵. Z badań tych można się również dowiedzieć, że rosną długości terminów płatności. Ponad 67 proc. firm transportowych określa je w przedziale 91–120 dni. Do 60 dni – tylko nieco ponad 8 proc.

Nad kondycją finansową branży pochylił się też Euler Hermes. Zauważa „w ciągu ostatniego roku wydłużenie się średniego DSO (okresu obiegu należności, czyli sumy udzielonego odbiorcy kredytu i opóźnienia w jego spłacie) o tydzień, z 54 dni w połowie ub. roku do 61 dni obecnie”²⁶.

SKĄD TAKIE PROBLEMY W BRANŻY?

Przede wszystkim wydłużanie terminów płatności wynika z tego, że firmy kredytują się wzajemnie, zwłaszcza duże

kosztem małych. Te drugie często nie walczą o swoje prawa przed sądem, bo przy niskich frachtach się to nie opłaca – koszty prowadzenia sprawy mogą strawić większość wywalczonych zwrotów kosztów. Terminy wydłużają się też z tego względu, że przeciągają je pośrednicy lub podwykonawcy, którzy chcą sobie zapewnić płynność finansową.

Zmniejszanie dyscypliny płatniczej odbiorców może się również wiązać z innymi problemami, z którymi zmagają się obecnie branża – protekcjonizmem w krajach unijnych, brakiem kierowców, rosnącymi kosztami paliwa – czyli bolączkami, które wyraźnie wpływają na wzrost konkurencji w branży. „Firmy konkurują o odbiorców, o większy udział w rynku, a jednym z narzędzi jest nie tylko sama cena, ale też warunki sprzedaży – oferowanie odbiorcom (lub tolerowanie) wydłużonych terminów płatności” – przekonuje Euler Hermes²⁷. Jednocześnie przypomina, że „kredytowanie klientów przez dłuższy okres czasu jest bezpieczne tylko w sytuacji ich bardzo dobrej kondycji finansowej, a z tym jest ostatnio bardzo różnie”.

JAK Z TYM WALCZYĆ?

Resort przedsiębiorczości pracuje nad projektem, który ma walczyć z opóźnieniami w spływie należności. Jak dowiedział się portal Trans.INFO, nie będzie tam jednak rozwiązań specyficznych dla

145,9 dni
W 2016 r. opóźnienia w płatnościach
wynosiły w branży średnio 112,9 dni.
Rok później było to już 145,9 dni.

branży transportowej, wyłącznie ogólne²⁸. Ministerstwo proponuje, by powstał rejestr, w którym prezentowane będą informacje o praktykach płatniczych i terminach zapłaty. Chce również wprowadzić ustawowy termin 60 dni przy transakcjach asymetrycznych, czyli między dużymi firmami a przedstawicielami sektora MSP.

Eksperti różnie oceniają wspomniane pomysły. Zauważają, że pierwszy może zwiększyć świadomość wśród przedsiębiorców, że nawet mimo dobrej koniunktury na pieniądze niejednokrotnie będą czekać miesiącami²⁹. Sukces drugiego w dużej mierze ma zależeć od sankcji, które będą się z tym wiązać.

– Samo ograniczenie terminu do 60 dni nie jest niczym nowym, bo już w 2013 r. weszła w życie ustawa, która wprowadzała taki limit. Pytanie, jakie sankcje by z tym powiązano. Gdyby ustawa wprowadzała rozwiązanie polegające na tym, że po

przekroczeniu tych 60 dni roszczenie staje się wymagalne, co oznacza, że może być skierowane do sądu i będzie można naliczać odsetki karne jak za opóźnienie oraz doliczyć 40 euro zryczałtowanych kosztów windykacyjnych, to byłaby rzeczywistość różnica – przekonuje Anna Widuch³⁰ radca prawny TransLawyers.

Na rozwiązania zaproponowane przez resort nie trzeba czekać. Prawnicy sugerują, by walczyć o swoje – i to od pierwszych dni. Gdy tylko mija termin płatności – wysłać wezwanie, łącznie z drukiem żądającym wspomnianych już 40 euro. Nie ma też co odkładać na później egzekwowania długów. Okazuje się bowiem, że „największą skuteczność – na poziomie 95 proc. – mają sprawy zgłoszone między 1. a 30. dniem od upływu terminu płatności”, jak wynika z danych TransInkasso.eu³¹ firmy zajmującej się odzyskiwaniem przeterminowanych należności.

7.4. LEASING

Leasing oraz pożyczki inwestycyjne stają się coraz bardziej popularne. W ciągu pierwszych trzech kwartałów 2018 r. podpisane zostały warte niemal 15 mld zł kontrakty dotyczące transportu ciężkiego – wynika z danych Związku Polskiego Leasingu³². To oznacza wzrost o ponad 14 proc. rok do roku. W tej kategorii Związek umieszcza, poza ciężarówkami, również samoloty czy statki, warto więc przyrzeć się dokładnie bardziej szczegółowemu podziałowi tych środków.

Ogólnie na pojazdy ciężarowe wydano w omawianym okresie nieco ponad 13,6 mld zł. Porównując to rok do roku, zauważyć można wzrost o 13 proc., co pokazują szczegółowe dane statystyczne³³.

W tej kategorii znalazły się:

✓ autobusy,

- ✓ samochody ciężarowe powyżej 3,5 t, na które wydano niemal 2,5 mld zł, czyli o ponad 19 proc. więcej niż przed rokiem,
- ✓ ciągniki siodłowe, na które wydano ponad 6,9 mld zł, czyli o 11,6 proc. więcej rok do roku,
- ✓ naczepy/przyczepy, na które wydano nieco ponad 3 mld zł, czyli o 13,8 proc. więcej rok do roku.

Finansowanie transportu ciężkiego odpowiada za ponad ¼ rynku leasingowego w Polsce. Większy udział w strukturze rynku mają maszyny i urządzenia (27 proc.) oraz samochody dostawcze i osobowe (niemal 46 proc.). Z danych ZLP wynika, że ciągu trzech pierwszych kwartałów br. finansowanie tych ostatnich wyniosło 26,7 mld zł, co równało się ponad 22 proc. wzrostowi rok do roku. Lwia część tych

funduszy obejmowała jednak samochody osobowe – 22,7 mld zł. Na samochody dostawcze wydano w tym czasie nieco ponad 4 mld zł, czyli o 11,7 proc. więcej niż przed rokiem. Wzrost ten pokazują szczegółowe dane statystyczne³⁴.

Tym niemniej Związek zapowiada, że w najbliższej przyszłości możemy się spodziewać wyższego poziomu finansowania zarówno dla grupy pojazdów osobowych i dostawczych, jak i dla transportu ciężkiego³⁵. Ma to nastąpić nawet mimo zmian wprowadzonych przez resort finansów – do kosztów podatkowych nie będzie już można wliczyć 100 proc. kosztów eksploatacji samochodu służbowego, jeśli rów-

nocześnie jest używany również do celów prywatnych. Mają być ograniczone do 75 proc.³⁶, co może być ważne dla posiadaczy samochodów dostawczych.

Z perspektywy posiadaczy samochodów dostawczych, a także posiadaczy ciężarówek w leasingu, kluczowe będą z kolei prognozy gospodarcze. Ekonomisci szacują, że polska gospodarka będzie się rozwijać bezpiecznie jeszcze przez najbliższe 2–3 lata³⁷. Po tym czasie grozi jej jednak kryzys. Wówczas firmy, mające raty do spłacenia, mogą czekać cięższe czasy. W dobie pogorszenia sytuacji na rynku stały wysoki wydatek może być ogromnym obciążeniem dla prowadzonego biznesu.

7.5. BEZPIECZEŃSTWO I INFRASTRUKTURA PARKINGOWA

Problem braku parkingów i jeszcze większego niedoboru bezpiecznych miejsc postojowych w Europie jest doskonale znany zarówno kierowcom, jak i przewoźnikom oraz załadowcom. Niewystarczająca infrastruktura dla ciężarówek w Unii Europejskiej skutkuje rosnącą liczbą kradzieży ładunków, a także naruszeniami przepisów regulujących czas pracy i odpoczynku kierowców. Zbyt częste przekraczanie przez truckerów dozwolonego czasu pracy może z kolei skutkować utratą dobrej reputacji³⁸ i poważnymi problemami dla przewoźników.

KRADZIEŻE ŁADUNKÓW

Z powodu braku odpowiedniej infrastruktury w Europie kierowcy często są zmuszeni parkować swoje ciężarówki na parkingach niestrzeżonych, nieoświetlonych, nieogrodzonych, a czasem na-

wet w miejscach niedozwolonych³⁹. Na placach niestrzeżonych doszło w 2017 r. w regionie EMEA (Europe, Middle East, Africa)⁴⁰ do ok. 70 proc. kradzieży ładunków rejestrowanych przez organizację TAPA⁴¹ (Technology Asset Protections Association – Związek Ochrony Aktywów Technologicznych) zrzeszającą blisko 600 producentów dóbr konsumpcyjnych z całego świata. Liczba tego typu incydentów w takich miejscach wzrosła w 2017 r. o 89,9 proc.

w stosunku do 2016 r. Straty szacowane przez TAPA to ok. 55 mln euro w 2017 r. Należy tu jednak wspomnieć, że statystyki organizacji sporządzane są na podstawie zgłoszeń jej członków, więc pokazują one jedynie wycinek rzeczywistości. Według międzynarodowej organizacji transportowej IRU roczne straty spowodowane kradzieżami ładunków w Europie wynoszą 6–7 mld euro⁴².

55
mln euro
straty z tytułu
kradzieży
na niestrzeżonych
parkingach w regionie
EMEA

MANDATY DLA KIEROWCÓW

Jednym z częstszych powodów przekraczania przez kierowców czasu pracy jest właśnie brak miejsca parkingowego. Mimo że w tym wypadku kierowcy naginiają czas pracy w dobrej wierze i nie mają wpływu na niewystarczającą infrastrukturę parkingową w krajach UE, służby kontrolne w Unii nakładają za to naruszenie niekiedy surowe mandaty. To zaś wiąże się z dodatkowymi kosztami.

W Niemczech przekroczenie dziennego czasu pracy do 60 minut karane jest mandatem dla kierowcy w wysokości 30 euro⁴³, a za wydłużenie dziennego czasu jazdy do 120 minut kierowca musi zapłacić 30 euro, zaś przewoźnik 90 euro.

Należy tu także zwrócić uwagę, że to, jaki parking wybiera lub znajdzie kierowca, rzutuje później na odpowiedzialność przewoźnika za towar w razie jego kradzieży lub uszkodzenia.

BRAK PARKINGÓW W NIEMCZECH

W Niemczech, które stanowią kluczową gospodarkę Unii i największy kraj tranzytowy Europy, brak miejsc postojowych dla ciężarówek jest odczuwany najdotkliwiej.

Stowarzyszenie niemieckich prywatnych zarządców zajazdów przy autostradach VEDA (Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V.) podkreśla trudną sytuację kierowców w kraju i krytykuje politykę stosowaną przez państwo niemieckie i landy.

Według bilansu organizacji w Niemczech brakuje aż 31 tys. miejsc parkingowych⁴⁴. Wynik ten opiera się na analizie aktualizowanych danych o stanach parkingów dla ciężarówek, raportów odpowiednich urzędów ze wszystkich landów i władz federalnych oraz na nocnych spisach prowadzonych na wybranych odcinkach poza oficjalnymi parkingami.

Według VEDA władze niemieckie potrzebowałyby jeszcze 20 lat, by zaspokoić aktualne potrzeby – przy obecnym

tempie powstawania nowych parkingów. Szacunki nie uwzględniają wzrostu ruchu. Co roku powstaje w tym kraju w średnio do 1500 nowych miejsc parkingowych dla ciężarówek. Liczba ta spadła znacznie ze względu na wyczerpanie potencjału, który pozwalał inwestorom na prostsze procedury prawne. „W większości powstają względnie niewielkie parkingi i to przy wieloletnim nakładzie pracy”, jak podkreśla stowarzyszenie.

Z kolei według niemieckiego naukowca prof. Petera Klausa, autorytetu z dziedziny zwanej statystyką logistyki, około 50 tys. kierowców ma każdego dnia problem ze znalezieniem miejsca parkingowego⁴⁵ na terenie Niemiec, nie mówiąc już o miejscach noclegowych w hotelach i innych tego typu obiektach.

DZIAŁANIA BRUKSELI

Komisja Europejska przedstawiła niedawno plan działania⁴⁷ mający rozwiązać problem braku infrastruktury. Stowarzyszenie IRU wraz z innymi europejskimi organizacjami branżowymi pracowało przez ostatni rok z Komisją Europejską nad badaniem mającym na celu określenie wspólnych standardów dla bezpiecznych parkingów dla ciężarówek oraz nad przyspieszeniem rozwoju infrastruktury parkingowej w całej Unii Europejskiej.

Plan KE zakłada modernizację istniejącego standardu LABEL oraz dążenie do



20 lat

Według VEDY władze niemieckie potrzebowałyby jeszcze 20 lat, by zaspokoić aktualne potrzeby miejsc parkingowych.

WYKRES 6

Kierowcy spędzający odpoczynki dzienne na parkingach w Niemczech ⁴⁶



Źródło: Trans.INFO

dalszego dostosowania procesów certyfikacji w zakresie parkingów dla ciężarówek w UE. Bruksela – wspólnie z międzynarodową organizacją przewoźników IRU, Niemieckim Stowarzyszeniem Rzeczników Technicznych DEKRA oraz z ekspertami z branży – opracowuje standardy bezpiecznych parkingów dla ciężarówek (Safe and Secure Truck Park Area, w skrócie SSTPA).

Według IRU nowe standardy są konieczne dla ograniczenia kradzieży ładunków w Europie.

BRAK BEZPIECZNYCH PARKINGÓW W POLSCE

Nie istnieją statystyki ani szacunki potwierdzające brak parkingów w Polsce. Wiadomo jednak, że w naszym kraju nie ma ani jednego obiektu z certyfikatem ESPORG, organizacji non-profit, która zrzesza bezpieczne parkingi w Europie. Celem ESPORG jest stworzenie sieci umożliwiającej kierowcom bezpieczną jazdę i postój przy trasach w całej Europie. Organizacja przyznaje certyfikaty bezpieczeństwa na poziomach od 1 do 5.

Aktualnie żaden z parkingów w Europie nie spełnia wymogów potrzebnych do uzyskania najwyższego certyfikatu – „na piątkę”. Jest natomiast kilka obiektów spełniających wymogi dla 4. poziomu. W 2017 r. otwarto pierwszy taki w Belgii (Kalken). Natomiast w Polsce Truck Arena Grójec uzyskała trzy lata temu certyfikat ESPORG na poziomie 4. (dla parkingu przy drodze krajowej nr 50 stanowiącej część międzynarodowej trasy Berlin–Warszawa–Mińsk–Moskwa)⁴⁸. Parking został jednak wykreślony z listy i według naszych ustaleń – zajęty przez syndyka.

Polski rząd nie podejmuje działań mających

na celu rozwiązanie problemu braku bezpiecznych parkingów w kraju. W związku z tym inicjatywę powinni przejąć załadowcy, w których interesie jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury parkingowej dla ciężarówek. To dobry moment na podjęcie działań w tym kierunku, ponieważ pod koniec zeszłego roku Komisja Europejska postanowiła przeznaczyć na rozbudowę i poprawę bezpieczeństwa parkingów w UE łącznie 178 mln euro⁴⁹. Środki otrzymają firmy, które zdecydują się na stworzenie bezpiecznych parkingów dla ciężarówek w oparciu o normy SSTP („Safe and Secure Truck Park Area”), które Bruksela opracowuje wspólnie z międzynarodową organizacją przewoźników IRU, Niemieckim Stowarzyszeniem Rzeczników Technicznych DEKRA oraz z ekspertami z branży.

INFRASTRUKTURA DROGOWA W POLSCE DOSTĘPNA DLA TRANSPORTU CIĘŻAROWEGO

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój transportu drogowego jest sieć dróg. W Polsce nadal jest jeszcze wiele tras, które są niedostępne dla pojazdów ciężarowych ze względu na stan techniczny i niedostosowanie do większych obciążeń oraz administracyjnie nałożone ograniczenia tonażowe. To w naturalny sposób wyklucza wiele dróg, zwłaszcza bardziej lokalnych.

W Unii Europejskiej obowiązuje natomiast dyrektywa Rady 96/53/WE⁵⁰, która

ustanowiła wspólne normy dotyczące ciężaru i wymiarów pojazdów drogowych określonej kategorii, takich na przykład jak pojazdy ciężarowe. Unia w ten sposób chciała zapobiec sytuacji, w której stosowanie różnych norm w poszczególnych państwach członkowskich utrudni-

**178
mln euro**
**Komisja Europejska
przeznaczyła
na rozbudowę i po-
prawę bezpieczeństwa
parkingów w UE**

łoby ruch transgraniczny i miałyby niekorzystny wpływ na uczciwą konkurencję.

Polski rząd zobowiązał się otworzyć do 2011 r. drogi dla pojazdów o nacisku 11,5 t na oś realizujących przewozy międzynarodowe. Ustawa o drogach publicznychli w art. 41 ust. 1 dopuszcza ruch pojazdów o maksymalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Jednak już w ust. 2. i 3. tego samego artykułu, z uwagi na ochronę infrastruktury, ogranicza dopuszczalne naciski do 8 i 10 t w zależności od kategorii drogi. W praktyce zapisy te sprawiły, że ograniczenia obejmują ponad 95 proc. dróg w kraju⁵².

Skutek jest taki, że do wielu miast, ośrodków przemysłowych i gospodarczych oraz centrów logistycznych w Polsce można dojechać tylko drogami, na których dopuszczono do ruchu pojazdy o małym nacisku na oś. Co więcej, do przejazdu ciężarówkami o nacisku osi powyżej 8 lub 10 t na oś po drogach drugorzędnych wymagane jest specjalne zezwolenie od zarządcy danej drogi.

Jest to o tyle skomplikowane, że – w zależności od kategorii – drogi podlegają organom różnego szczebla – od instytucji państwowych począwszy, przez wojewódzkie i powiatowe na gminnych skończywszy. Możliwa jest zatem sy-

tuacja, w której przewoźnik używający pojazdów ciężarowych zmuszony jest uzyskać specjalne zezwolenie od kilku urzędów, by móc realizować przewóz. Z oczywistych względów jest to trudne i czasochłonne.

Stan taki negatywnie wpływa na sprawne funkcjonowanie transportu drogowego. Z tego m.in. względu w listopadzie 2016 r. Komisja Europejska skierowała skargę przeciwko Polsce do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości⁵³. Bruksela zarzuca Polsce, że ogranicza swobodę przemieszczania się samochodami ciężarowymi po niektórych drogach. Unijne prawo gwarantuje bowiem poruszanie się po drogach bez uzyskiwania dodatkowych zezwoleń.

Sprawa w TSUE na razie jest w toku, ale we wrześniu 2018 r. sędzia Yves Bot, rzecznik generalny Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wydał opinię⁵⁴, w której stwierdził, że Polska uchybiła zobowiązaniom wynikającym z dyrektywy w sprawie maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych pojazdów drogowych (dyrektywa Rady 96/53/WE z 25 lipca 1996 r.). Nie wiadomo na razie, jaki będzie wyrok Trybunału, ale zdarzało się już często, że orzekający sędziowie TSUE przychylali się do opinii rzecznika.



**95 proc. dróg
w kraju**

W praktyce ustawa o drogach publicznych powoduje ograniczenia ruchu samochodów ciężarowych na ponad 95 proc. dróg w kraju.

- ¹ Rynek pracy kierowców w Polsce, PwC i TLP 10.2016, <https://www.pwc.pl/pl/pdf/pwc-raport-rynek-pracy-kierowcow.pdf> [dostęp: 12.03.2019].
- ² Braki kadrowe w transporcie: co powinno się zmienić, żeby kierowcy nie odchodzili z zawodu?, portal Trans.INFO 24.09.2018, <https://trans.info/pl/video/braki-kadrowe-w-transporcie-co-powinno-sie-zmienic-zeby-kierowcy-nie-odchodzili-z-zawodu-109917> [dostęp: 12.03.2019].
- ³ Dorota Ziemkowska, Raport o zarobkach kierowców. Pracodawcy ujawniają, ile płacą i jak wysokie podwyżki przyznali, portal Trans.INFO 3.07.2018, <https://trans.info/pl/zarobki-kierowcow-pracodawcy-ujawniaja-ile-placa-i-jakie-daja-podwyzki-98997> [dostęp: 12.03.2019].
- ⁴ Taż, Raport o zarobkach kierowców. 7 tys. na rękę to nie mit – tyle ma co piąty trucker, portal Trans.INFO 26.06.2018, <https://trans.info/pl/ile-zarabia-kierowca-7-tys-na-reke-to-nie-mit-98084> [dostęp: 12.03.2019].
- ⁵ Tamże.
- ⁶ Braki kadrowe w transporcie: co powinno się zmienić, żeby kierowcy nie odchodzili z zawodu?, portal Trans.INFO 24.09.2018.
- ⁷ Druk nr 2861, Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe i ustawy o systemie oświaty oraz innych ustaw, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/druk.xsp?nr=2861> [dostęp: 12.03.2019].
- ⁸ Dorota Ziemkowska, Uprawnienia kat. C i C+E za darmo dla kobiet. „Niech podejmą wyzwanie”, portal Trans.INFO 20.06.2018, <https://trans.info/pl/uprawnienia-kat-c-i-c-e-za-darmo-dla-kobiet-niech-podejma-wyzwanie-97268> [dostęp: 12.03.2019].
- ⁹ Dorota Ziemkowska, Polskie prawo jazdy dla Ukraińców. Czy trudno je wyrobić?, portal Trans.INFO 10.10.2018, <https://trans.info/pl/polskie-prawo-jazdy-dla-ukraincow-czy-trudno-je-wyrobic-111721> [dostęp: 12.03.2019].
- ¹⁰ Tamże.
- ¹¹ Dorota Ziemkowska, Do Niemiec może wyjechać blisko 60 proc. Ukraińców z Polski. Nasz transport sobie z tym poradzi?, portal Trans.INFO 30.10.2018, <https://trans.info/pl/ukraincy-beda-masowo-opuszczac-polske-tak-niemcy-ich-kusza-114145> [dostęp: 12.03.2019].
- ¹² Tamże.
- ¹³ Tamże.
- ¹⁴ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, Brak kierowców w Holandii. Co drugie przedsiębiorstwo ma problem ze znalezieniem pracowników, portal Trans.INFO 23.01.2018, <https://trans.info/pl/problem-braku-kierowcow-holandii-drugie-przedsiębiorstwo-problem-ze-znalezieniem-pracownikow-78658> [dostęp: 7.12.2018].
- ¹⁵ Taż, Ceny usług transportowych w Austrii rosną. Przez brak kierowców, portal Trans.INFO 23.11.2017, <https://trans.info/pl/ceny-uslug-transportowych-austrii-rosna-brak-kierowcow-72323> [dostęp: 7.12.2018].

- 16 Taż, *Czy brak kierowców doprowadzi Europę do gospodarczej katastrofy?*, portal Trans.INFO 19.04.2018, <https://trans.info/pl/brak-kierowcow-doprowadzi-europe-gospodarczej-katastrofy-88992> [dostęp: 12.03.2019].
- 17 Tamże.
- 18 Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Ceny usług transportowych w Austrii rosną. Przez brak kierowców*, portal Trans.INFO 23.11.2017.
- 19 Taż, *Imigranci truckerami? Niemcy wobec braku kierowców chwytają się brzytwy...*, portal Trans.INFO 14.05.2018, <https://trans.info/pl/imigranci-truckerami-brak-kierowcow-ciezarowek-zmusza-niemcow-radykalnych-dzialan-91411> [dostęp: 12.03.2019].
- 20 Taż, *Niemieckie firmy coraz bardziej zdesperowane. Kuszą mieszkaniami kierowców z Europy Wschodniej*, portal Trans.INFO 23.08.2018, <https://trans.info/pl/nie-mieckie-firmy-coraz-bardziej-zdesperowane-oferuja-mieszkania-dla-kierowcow-z-europy-wschodniej-106229> [dostęp: 12.03.2019].
- 21 *Branża motoryzacyjna, raport. Automotive industry report 2018/2019*, PZPM 2018, <http://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Roczniki-i-raporty/Raport-branzy-motoryzacyjnej-2018-2019> [dostęp: 12.03.2019].
- 22 Tamże.
- 23 Tamże.
- 24 Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Niemieckie myto w 2019 r. Kierowcy będą mieli nowe obowiązki*, portal Trans.INFO 23.11.2018, <https://trans.info/pl/niemieckie-myto-w-2019-r-kierowcy-beda-mieli-nowe-obowiazki-116882> [dostęp: 5.12.2018].
- 25 Dorota Ziemkowska, *Politycy chcą walczyć z zatorami płatniczymi. Na jakie zmiany może liczyć transport?*, portal Trans.INFO 14.09.2018, <https://trans.info/pl/zatory-platnicze-jak-z-nimi-walczy-na-jakie-zmiany-moze-liczy-transport-108613> [dostęp: 5.12.2018].
- 26 *Rośnie rynek usług transportowych, wydłużeniu ulega również obieg należności branży – a więc i ryzyko*, Euler Hermes 30.08.2018, http://www.eulerhermes.pl/euler-hermes-w-polsce/centrum-prasowe/wiadomosci/Pages/300818_Ro%C5%9Bnie-rynek-us%C5%82ug-transportowych,-wyd%C5%82u%C5%BCeniu-ulega-r%C3%B3wnie%C5%BC-obieg-nale%C5%BCono%C5%9Bci-bran%C5%BCy-%E2%80%93-a-wi%C4%99c-i-ryzyko.aspx [dostęp: 6.12.2018].
- 27 Tamże.
- 28 Dorota Ziemkowska, *Politycy chcą walczyć z zatorami płatniczymi. Na jakie zmiany może liczyć transport?*, portal Trans.INFO 14.09.2018.
- 29 Tamże.
- 30 Tamże.
- 31 Tamże.
- 32 *Branża leasingowa utrzymuje wysoką dynamikę wzrostu – wyniki sektora leasingowego po trzech kwartałach 2018 r.*, Związek Polskiego Leasingu (ZPL) 22.10.2018, <http://leasing.org.pl/pl/aktualnosci/2018/branza-leasingowa-utrzymuje-wysoka-dynamike-wzrostu-wyniki-sektora-leasingowego-po-trzech-kwartalach> [dostęp: 12.03.2019].
- 33 *Statystyki za rok 2018*, LPZ, <http://www.leasing.org.pl/pl/statystyki/2018> [dostęp: 12.03.2019].
- 34 Tamże.
- 35 *Branża leasingowa utrzymuje wysoką dynamikę wzrostu – wyniki sektora leasingowego po trzech kwartałach 2018 r.*, ZPL 22.10.2018.
- 36 *Podatkowe zmiany w zakresie leasingu pojazdów lekkich*, ZPL, <http://leasing.org.pl/pl/aktualnosci/2018/podatkowe-zmiany-w-zakresie-leasingu-pojazdow-lekkich> [dostęp: 12.03.2019].
- 37 Dorota Ziemkowska, *Boisz się kryzysu w Europie? Eksperti wskazują, gdzie jeździć i na jakie trendy postawić, by przetrwać gorsze chwile*, portal Trans.INFO 14.11.2018, <https://trans.info/pl/boisz-sie-kryzysu-w-europie-eksperti-wskazuja-gdzie-jezdzic-i-na-jakie-trendy-postawic-by-przetrwac-gorsze-chwile-115689> [dostęp: 7.12.2018].
- 38 Załącznik I, punkt 1 Rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.
- 39 *Niemcy: z braku miejsc kierowcy parkują, gdzie popadnie. Sypią się mandaty*, portal Trans.INFO 29.03.2017, <https://trans.info/pl/niemcy-z-braku-miejsc-kierowcy-parkuja-byle-gdzie-sypia-sie-mandaty-58da0e56bd04fa38038b49b4-19011> [dostęp: 6.12.2018].
- 40 Europe, Middle East, Africa – region Europa, Bliski Wschód i Afryka.
- 41 *Recorded cargo crimes in EMEA – 2017, Vigilant – The Monthly Cargo Crime Update For Members Of TAPA EMEA 02.2018*, <https://tapa.memberclicks.net/assets/docs/newsletters/2018-Newsletters/TAPA%20EMEA%20-%20Vigilant%20e-Magazine%20-%20February%202018DownloadablePDF.pdf> [dostęp: 6.12.2018].
- 42 *IRU calls for harmonised EU standards for safe and secure truck parking*, www.iru.org 6.12.2018, <https://www.iru.org/resources/newsroom/iru-calls-harmonised-eu-standards-safe-and-secure-truck-parking> [dostęp: 6.12.2018].
- 43 *Lenk- und Ruhezeiten bei LKW, Bußgeldkatalog 2018*, <https://www.bussgeldkatalog.org/lenkzeiten-ruhezeiten/> [dostęp: 6.12.2018].
- 44 *Über 31.000 Lkw Parkplätze fehlen entlang den Deutschen Autobahnen*, www.autohof.de, <https://www.autohof.de/news/165-ueber-31-000-lkw-parkplaetze-fehlen-entlang-den-deutschen-autobahnen.html> [dostęp: 6.12.2018].
- 45 *50.000 Fahrerbetten fehlen in Deutschland*, DVZ 17.07.2018, <https://www.dvz.de/rubriken/land/detail/news/50000-fahrerbetten-fehlen-in-deutschland.html> [dostęp: 12.03.2019].
- 46 Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Codziennie w Niemczech 50 tys. kierowców ma problem ze znalezieniem miejsca na nocleg*, portal Trans.INFO 01.08.2018, <https://trans.info/pl/codziennie-w-niemczech-50-tys-kierowcow-ma-problem-ze-znalezieniem-miejsca-na-nocleg-103809> [dostęp: 30.11.2018].
- 47 *Successful final conference on the study on safe and secure truck parking areas*, www.sstpa.eu-study.eu 7.11.2018, <https://sstpa.eu-study.eu/2018/11/07/successful-final-conference-on-the-study-on-safe-and-secure-truck-parking-areas/> [dostęp: 6.12.2018].
- 48 Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Więcej bezpiecznych parkingów dla ciężarówek w Europie? Bruksela wreszcie wzięła się do roboty*, portal Trans.INFO 13.11.2018, <https://trans.info/pl/wiecej-bezpiecznych-parkingow-w-europie-bruksela-wziela-sie-do-roboty-115434> [26.02.2019].
- 49 Tamże.
- 50 Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, OJ L 235, 17.9.1996, p. 59–75, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A31996L0053> [dostęp: 30.11.2018].
- 51 Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60.
- 52 Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Ograniczenia tonażowe na polskich drogach niezgodne z prawem? Jest opinia rzecznika generalnego Trybunału Sprawiedliwości UE*, portal Trans.INFO 21.09.2018, <https://trans.info/pl/ograniczenia-tonazowe-na-polskich-drogach-niezgodne-z-prawem-jest-opinia-rzecznika-generalnego-trybunalu-sprawiedliwosci-ue-109774> [dostęp: 30.11.2018].
- 53 *Komisja Europejska skarży Polskę do Trybunału Sprawiedliwości za zbyt małą liczbę dróg o dopuszczalnym nacisku na oś 11,5 t*, portal Trans.INFO 18.11.2016, <https://trans.info/pl/komisja-europejska-skarzy-polske-do-trybunalu-sprawiedliwosci-za-zbyt-mala-liczbe-drog-o-dopuszczalnym-nacisku-na-os-11-5-t-582eae73bc04fa427b8b59af-17751> [dostęp: 30.11.2018].
- 54 Opinia Rzecznika Generalnego Yves'a Bota przedstawiona w dniu 19 września 2018 r. Sprawa C-127/17, curia.europa.eu 19.09.2018, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=205887&pageIndex=0&doclang=PL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1557658> [dostęp: 30.11.2018].



ROZWÓJ BRANŻY TRANSPORTOWEJ W NAJBLIŻSZYCH LATACH – RYZYKA ORAZ SZANSE

W handlu międzynarodowym powiało chłodem – przekonują eksperci, obserwując stagnację obrotów, spadek dynamiki PKB, pogorszenie w zamówieniach eksportowych i w nastrojach przedsiębiorstw. Tym niemniej ekonomiści jednym głosem uspokajają, że w strefie euro można mówić co najwyżej o stagnacji. Jak wpłynie na polską branżę transportową?

W strefie euro obserwujemy pogarszanie się koniunktury. Pod koniec października 2018 r. główny indeks Markit PMI¹ wyniósł 52,7 pkt, co oznaczało wyraźny spadek po wrześniowych 54,1 pkt. Pogarszały się nastroje kolejnych grup przedsiębiorstw – po przetwórczych przyszedł czas i na usługowe.

„Spowolnienie widoczne jest wśród szerokiego przekroju gospodarek strefy euro, nie tylko w Niemczech, które mogą tracić za sprawą problemów przy wprowadzeniu nowych certyfikatów środowiskowych w sektorze samochodowym”, jak zwracają uwagę ekonomiści ING², przekonując, że „fatalny odczyt PMI w strefie euro i głębokie spadki giełd sugerują globalne spowolnienie”³.

Podobnie optymizmem nie napawają kolejne wskaźniki. Pogłębił się spadek dynamiki PKB w strefie euro – z 2,2 proc. do 1,7 proc. w trzecim kwartale 2018 r. Jak wskazywali eksperci, rzeczywiste wskaźniki okazały się gorsze od zakładanych (szacowano bowiem, że dynamika utrzyma się na poziomie 1,8 proc.). „Poważne załamanie wskaźników koniunktury na przełomie 3–4 kwartału 2018 r. wskazuje na dalszy spadek tempa wzrostu PKB do 1,5 proc. r/r w 4 kwartale 2018 r.” – szacują ekonomiści ING⁴.

W najnowszych prognozach Komisja Europejska⁵ obniżyła prognozę na nadchodzący rok i ogłosiła, że wzrost PKB w strefie euro wyniesie 1,9 proc. W 2020 r. ma osiągnąć jeszcze mniej, bo 1,7 proc. ●

Szczególnie istotne są wskaźniki dotyczące Niemiec. Nic dziwnego, to tutaj trafia ponad 27 proc. polskiego eksportu⁶. A te również nie wyglądają najlepiej. Na przykład indeks Ifo⁷, zwany również

wskaźnikiem klimatu biznesowego, spadł pod koniec października 2018 r. do 102,8 pkt ze 103,7. Dodatkowo prognozowane są dalsze spadki – w ciągu kolejnych sześciu miesięcy aż do 99,8 proc. „Pogorszenie nastrojów w handlu detalicznym to kolejny (obok pogorszenia usługowego PMI) symptom pogorszenia popytu wewnętrznego”, jak oceniali bankowi ekonomiści⁸.

Wszystko to ma wskazywać na spowolnienie aktywności w strefie euro. Również w Polsce. Na jak głębokie? Eksperci makroekonomiczni Santander Bank Polska przyznają, że szczyt koniunkturalny mamy za sobą, na co może wskazywać spadająca dynamika wskaźników makroekonomicznych, a w szczególności dotyczących produkcji przemysłowej. Mimo to, ich zdaniem, pogorszenie wskaźników PMI w Polsce i w Niemczech nie jest oznaką głębokiego kryzysu ani recesji. To raczej korekta bardzo optymistycznych odczytów z początku tego roku. Wzrost gospodarczy spowolni, ale nadal pozostanie na przyzwoitym poziomie. Z tego też powodu Santander Bank Polska szacuje, że gospodarka Polski powinna się bezpiecznie rozwijać w ciągu najbliższych 2–3 lat⁹.

Tym bardziej, że w odniesieniu do Polski wciąż nie brakuje wskaźników, które pokazują, że gospodarka rozwija się dobrze. Dane GUS dotyczące produkcji sprzedanej przemysłu wskazują chociażby wzrost o 2,8 proc. we wrześniu br. w porównaniu rok do roku (choć Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii przyznaje, że wynik ten jest poniżej oczekiwań)¹⁰. O 6,7 proc. wzrósł z kolei nasz eksport towarów w okresie od stycznia do sierpnia 2018 r. w ujęciu rok do roku. W tym czasie sprzedaliśmy dobra za ponad 143 mld euro¹¹.

Nasz eksport do Unii Europejskiej wzrósł o ponad 7 proc. (do Niemiec – o 9,3 proc., do Francji – o 7,4 proc., do Czech – o 6 proc.), jak pokazują dane GUS,



**Wzrost
o ponad
7 proc.**

Nasz eksport do Unii Europejskiej wzrósł o ponad 7 proc.
(do Niemiec – o 9,3 proc.,
do Francji – o 7,4 proc.,
do Czech – o 6 proc.)

na które powołuje się MPiT. Resort zauważa przy tym, że aż do siedemnastu państw unijnych „odnotowano szybszy niż przeciętnie wzrost sprzedaży polskich towarów, w tym najszybszy do Luksemburga o 44 proc., Irlandii o 30,6 proc., Słowenii o 20,1 proc., Chorwacji oraz Rumunii po 17 proc.”¹².

Dane te wpisują się w notowaną od lat tendencję polskiego eksportu do opierania się przede wszystkim na Europie Północnej i Środkowo-Wschodniej. Jak wynika z danych, na które powołuje się w raporcie *Polska i Europa w dobie wojen handlowych* Piotr Bielski z Santander Bank Polska, w latach 2007–2017 wartość naszego eksportu (w mld euro) do Europy Północnej ponad dwukrotnie przebiła wartość eksportu do drugiego w kolejności beneficjenta naszych towarów – Europy Środkowo-Wschodniej. Następne w kolejności są: Europa Południowa, Ameryka Północna i Azja (bez Wspólnoty Niepodległych Państw).

Obrazu dopełniają dane GUS. Według nich sprzedaż na pozaunijne rynki osiągnęła od stycznia do sierpnia 2018 r. 9,7 mld euro, wzrastając rok do roku o 5,8 proc. „W ramach tej grupy krajów szybko rosta sprzedaż do USA (o 10,2 proc.), Norwegii (o 16,1 proc.) oraz Izraela (o 9,5 proc.). Z drugiej strony spadki wywozu nastąpiły m.in. do Szwajcarii (o 1,4 proc.), Kanady (o 2,1 proc.) oraz Australii (o 20,4 proc.)” – zauważa ministerstwo¹³.

Wolniej rosta z kolei sprzedaż do członków Wspólnoty Niepodległych Państw, która osiągnęła w omawianym okresie 8,8 mld euro. W dużej mierze miała na to wpływ gorsza dynamika wzrostu sprzedaży na Ukrainę i Białoruś. Do innych krajów wyeksportowaliśmy towary i produkty za ponad 10 mld euro. Najszybciej rosta dynamika sprzedaży do Arabii Saudyjskiej, Indii i Brazylii, spadała zaś w odniesieniu do eksportu do Chin, Zjednoczonych Emiratów Arabskich i Hongkongu.

8.1. RYZYKO DLA BRANŻY

W rozmowach przeprowadzonych na potrzeby tego raportu eksperci przekonują, że gorsze wskaźniki są jedynie wyznacznikiem zadyszki i w ciągu najbliższych dwóch, trzech lat nie musimy się obawiać kryzysu, który wpłynie znacząco na branżę transportową. Tym niemniej w pewnych obszarach ryzyko istnieje.

– Działanie w warunkach niepewności jest uciążliwe dla przedsiębiorców. Nawet w przypadku negatywnych wydarzeń czy zjawisk, rynek jest w stanie się dostosować, nawet jeśli niekiedy oznacza to zmiany strukturalne w sektorze – zapewnia Martyna Dziubak¹⁴, analityk sektorowy w Departamencie Sektorów Strategicznych Santander Bank Polska. – Dziś jednak mamy do czynienia z niepewnością. Chodzi o niepewność w sferze legislacyjnej i związaną z obawami o skutki Brexitu lub eskalację wojen handlowych. Trzeba

też wziąć pod uwagę, że pogarszające się odczyty makroekonomiczne prowadzą do rosnącego pesymizmu w gospodarce, co może okazać się samospełniającą się prognozą – dodaje.

Ryzyko wojen handlowych trudno lekceważyć. Napięcie tego rodzaju widać już na linii USA–Chiny oraz USA–Irak. Niektórzy ekonomiści łączą te ostatnie z decyzją Iraku, by przyjmować rozliczenia walutowe w walucie chińskiej zamiast w dolarach. W Stanach Zjednoczonych rodzi to obawy przed utratą kontroli nad szlakami handlowymi, a w konsekwencji – przed uszczupleniem gospodarki.

Ponadto pojawiają się również pierwsze sygnały o napięciach na linii USA–UE, które również, jak wskazują eksperci, mogą doprowadzić do pogorszenia nastrojów handlowych, związanego np. z nałożeniem obostrzeń i sankcji, co z kolei mo-

głoby skutkować dalszym pogorszeniem wskaźników makroekonomicznych.

Kolejnym ryzykiem jest zbliżający się Brexit. Jego konsekwencje są trudne do przeanalizowania pod względem skutków dla transportu, bo nadal nie wiadomo, jak ostatecznie zostanie przeprowadzony.

– Są różne scenariusze. Oczywiście wiadomo, że nie można go przeprowadzić bez żadnych porozumień. To by było bardzo nierozsądne, uderzało w umowy między firmami, mocno utrudniając współpracę. Z drugiej strony rozwiązanie polegające na tym, że Wielka Brytania wychodzi ze Wspólnoty, za co płaci tylko karę, a cała współpraca gospodarcza wygląda jak dotąd, rodziłoby pytanie – to po co nam Unia? Cemu inne kraje spoza niej nie mogą korzystać z takich przywilejów? – zauważa dr Anna Orzeł¹⁵, zastępca dyrektora Instytutu Logistyki Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu.

Pierwsze szacunki dotyczące efektów wyjścia Wielkiej Brytanii ze Wspólnoty nie napawają optymizmem. Co dziesiąta brytyjska firma może zbankrutować, jeśli opóźnienia (wynikające m.in. z kontroli granicznych) w portach brytyjskich i na granicy irlandzkiej wyniosą zaledwie pół godziny. Jeśli przeciągną się do 1–3 godzin, wówczas zagrożonych upadkiem jest aż 14 proc. firm, jak wynika z ankiety Chartered Institute of Procurement and Supply (CIPS). Już teraz tamtejsze firmy mówią o składowaniu towarów na zapas (25 proc.), a nawet zaczynają to robić (4 proc.)¹⁶.

Obawami dzielą się również polskie organizacje skupiające przewoźników. „Ewentualne wprowadzenie zabierających czas procedur celnych i paszportowych oraz konieczność posiadania gwarancji celnych znacząco zwiększą koszty i ryzyko prowadzonych operacji transportowych” – zauważa „Transport i Logi-

styka Polska”. Z kolei Konfederacja Lewiatan przestrzega, że ustanowienie kontroli granicznej i celnej między Wspólnotą a Wyspami spowoduje utrudnienia w płynności ruchu drogowego przez kanał La Manche, skutkiem czego może być przeniesienie nawet 60 proc. ładunków na transport morski. Obecnie do Wielkiej Brytanii jeździ co roku ponad 450 tys. polskich ciężarówek¹⁷.

Brexit odbije się nie tylko na przewoźnikach, lecz także na załadowcach. – Elastyczność produkcji jest dziś coraz ważniejsza. Cykle produkcyjne skracają się, firmy monitorują na bieżąco zapasy i uzupełniają je w ramach potrzeb. Bardzo często mamy do czynienia z produkcją *just in time*, gdzie kluczowa jest punktualność dostaw i brak zakłóceń przepływu towarów. Tymczasem wyjście Wielkiej Brytanii z UE jest takim zakłóceniem, na dodatek dużym – przestrzega Martyna Dziubak¹⁸.

Nie bez znaczenia są również pogłębiające się tendencje protekcyjnystyczne, które odbicie znajdują w aktach prawnych bezpośrednio rzutujących na działalność przewoźników w Europie (m.in. Loi Macrone, MiLoG). Zdaniem ekspertów, przepytanych do tego raportu, w najbliższym czasie nie ma co liczyć na złagodzenie tych nastrojów. Dlatego tak ważne jest to, jaki ostatecznie kształt przybierze Pakiet Mobilności. Jeśli bowiem nie powstanie, a w odniesieniu do kierowców zaczęłyby funkcjonować restrykcyjne przepisy o delegowaniu, wówczas przedsiębiorcy musieliby się liczyć ze wzrostem kosztów prowadzenia działalności, przede wszystkim związanym z płacami minimalnymi oraz dużymi obciążeniami administracyjnymi. Jeśli do tego dojdzie załamanie się gospodarki w strefie euro, prowadzenie biznesu będzie znacznie trudniejsze.

– Dopóki rynek rośnie, protekcyjizm nie jest bardzo groźny. Owszem, kłopotliwy, ale niegroźny. Pro-



**14 proc.
brytyjskich
firm**

Jeśli opóźnienia (wynikające m.in. z kontroli granicznych) przeciągną się do 1–3 godzin, wówczas zagrożonych upadkiem jest aż 14 proc. brytyjskich firm.

**450
tysięcy**

**polskich ciężarówek
jeździ co roku
do Wielkiej Brytanii**

blem pojawi się, gdy na Zachodzie pogorszy się koniunktura gospodarcza i wyraźnie zmniejszą się potoki ładunkowe w Europie. Myślę jednak, że to nie jest problem, którym powinniśmy się martwić w najbliższych miesiącach – przekonuje dr Michał Wolański ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie¹⁹.

– Nie panikujemy. To nie jest tak, że Zachód wyprze z rynku nasze firmy transportowe. Tamtejsze kraje też mają swoje problemy, takie jak np. starzenie się społeczeństwa, które tylko będą się pogłębiać. Nie obawiałbym się, że nagle podczas kryzysu pojawi się tam tłum osób chętnych do pracy za kierownicą ciężarówki – dodaje dr Wolański.

Tym bardziej, że **problem ze znalezieniem kierowców urósł w ostatnich czasach do rangi podstawowej**. Ostatnie, a i tak dość wiekowe szacunki (z 2016 r.),

77%
austriackich przewoźników nie może przyjmować części zleceń z powodu braku kierowców

mówią, że w samej tylko Polsce brak ponad 100 tys. kierowców. Problem dotyczy jednak praktycznie całej branży niemal na całym świecie. Na przykład w Austrii ostatnia ankieta, przeprowadzona przez Departament Transpor-

tu i Komunikacji Austriackiej Izby Gospodarczej (WKO), przyniosła alarmujące dane. Oto 77 proc. przewoźników nie może przyjmować części zleceń z powodu braku kierowców. Podobnie jest w innych krajach. Główną przeszkodą w rozwoju francuskiej floty transportowej jest niedobór kierowców – przekonuje Jean-Michel Mercier, dyrektor Observatoire du Véhicule Industriel²⁰. BBS, niemiecki związek z branży materiałów budowlanych, szacuje, że w kraju brakuje ok. 40 tysięcy kierowców ciężarówek, a zmiany demograficzne jeszcze ten niedobór pogłębią²¹.

8.2. WYZWANIA I SZANSE DLA BRANŻY

To wszystko (obok nowych obowiązków administracyjnych wynikających z regulacji prawnych, rosnących kosztów pracy i wzrostu opłat drogowych) prowadzi do pojawienia się w branży ogromnej **presji kosztowej, która jest dla niej jednym z większych wyzwań**. Zdaniem Martyny Dziubak, polskie firmy mogą sobie z tym poradzić²². Kluczowe będzie jednak poszukiwanie przewagi konkurencyjnej w efektach skali, w związku z czym będziemy **obserwować dalszą konsolidację sektora**.

Tym bardziej, że polskie firmy transportowe są dość silnie zadłużone, a przy tym działają na niskich marżach, dlatego tak ważne jest właśnie postawienie na efekt skali. Małe przedsiębiorstwa będą mocniej odczuwać presję rynku. Zdaniem ekspertki w odniesieniu do

nich możliwych jest kilka scenariuszy (na co warto zwrócić uwagę, bowiem w Polsce notujemy zdecydowaną większość małych firm transportowych). Albo wypadną z rynku, albo będą przejmowane przez większe przedsiębiorstwa (lub też będą działać dla nich jako podwykonawcy).

– Na najbliższe lata radziłbym większą ostrożność w prowadzeniu biznesu. Warto postawić na szukanie przewag nad konkurencją, budowanie relacji z klientami, szukanie rozwiązań umożliwiających większą elastyczność oraz na rozwój usług dodatkowych. To wszystko pomoże utrzymać firmę w trudniejszych czasach i gdy pojawi się kryzys – komentuje dr Michał Wolański z SGH w Warszawie²³.

Scenariusze rozwoju, które kreślą dla polskich przewoźników eksperci, opierają

się przede wszystkim na znalezieniu nisz produktowej albo geograficznej. Od szukanie obu może ułatwić zaangażowanie się w obsługę **Jedwabnego Szlaku**. Oczywiście, eksperci zauważają pewne ryzyko z nim związane. Oto na przykład dr Anna Orzeł²⁴ wskazuje, że „uruchomienie Jedwabnego Szlaku może zmniejszyć udział transportu drogowego w przewozie towarów. Możemy się spodziewać przejścia na transport intermodalny i większego postawienia na kolej, która jest przecież tańsza”.

Już teraz widać tendencję do obsługiwanego ładunków z kierunków azjatyckich przez transport morski (niemal 90 proc. kierowanych do Europy transportów dociera tym sposobem) lub kolejowy (jak donosi portal Trans.INFO, import towarów z Chin koleją w ciągu pięciu lat wzrósł ponad dwudziestokrotnie). Co warto podkreślić, obfity potok ładunków płynie w obu kierunkach. „Od stycznia do kwietnia 2018 r. z Chin do Polski koleją przewieziono 31,3 tys. t ładunków, o ponad jedną trzecią więcej w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku. Eksport koleją do Chin w tym samym okresie wzrósł o 80 proc. do 4,8 tys. t” – podaje portal Trans.INFO²⁵.

Nie ma w tym nic dziwnego – oczywiście, o wyborze typu przewozu mocno decydują koszty. Tym niemniej, mimo tak dużego udziału kolei i statków, specjaliści przekonują, że i transport drogowy powinien liczyć na to, by Jedwabny Szlak biegł przez Polskę. – Tam, gdzie rozwija się transport, tam zostawiane są pieniądze. Pojawiają się miejsca przeładunków i rozładunków, centra dystrybucyjne i logistyczne. A to oznacza większą liczbę miejsc pracy i podpisywanych kontraktów – tłumaczy dr Orzeł²⁶.

– Więcej nawet. Za tym idzie rozwój całego otoczenia. Należy pamiętać, że infrastruktura logistyczna to nie tylko magazyny, ale również drogi. Za nimi kolejne inwestycje – cała infrastruktura wokół – biura, hotele, firmy gastronomiczne. Wszystko, co jest związane z biznesem, bo

on potrzebuje tego rodzaju wsparcia, aby funkcjonować – dodaje.

Jednak krajów łasych na korzystanie z dobrodziejstw Szlaku nie brakuje. Liczą na to chociażby Węgrzy, którzy, podobnie jak Polska, mogą chcieć wykorzystać korzystne umiejscowienie geograficzne. W ciągu najbliższych pięciu lat chcą uruchomić inwestycje warte ponad 12 mld euro²⁷.

„Chodzi głównie o budowę połączeń drogowych i kolejowych. Węgierski minister spraw zagranicznych i handlu Péter Szijjártó zapowiada budowę lub zmodernizowanie ok. 900 km dróg szybkiego ruchu. Nie kryje, że celem tych inwestycji jest zwiększenie potencjału logistycznego kraju. Optymalnemu wykorzystaniu możliwości Nowego Jedwabnego Szlaku ma pomóc m.in. elektryfikacja linii kolejowej prowadzącej z Węgier do Słowenii (Koper), modernizacja linii kolejowej Budapeszt–Belgrad (przedsięwzięcie finansuje rząd chiński), a transport drogowy ma się zwiększyć m.in. dzięki nowemu mostowi na Dunaju, w Komárom (granica węgiersko-słowacka). Wszystko to ma sprawić, że towary przewożone drogą morską do Grecji i Słowenii będą mogły trafić przez Węgry na Zachód Europy” – ostrzega Michał Jurczak w portalu Trans.INFO²⁸.

I choć Polska nie powinna biernie przyglądać się, jak przebieg trasy szlaku ściąga do siebie sąsiedzi, eksperci uspokajają polskich przewoźników. – Jeśli Jedwabny Szlak nas ominie, to nie firmy transportowe stracą najwięcej. Wciąż będą przewozić towary do innych krajów, przez które szlak pobiegnie, więc prawdopodobnie uszczkną coś z tego tortu. Bardzo źle odczuje to jednak PKP Cargo – zapewnia dr Orzeł²⁹.



**31,3 tys. ton
ładunków**

Od stycznia
do kwietnia
2018 r.
z Chin do Polski
koleją
przewieziono
31,3 tys. ton
ładunków.



12 mld euro

W ciągu najbliższych pięciu lat Węgry chcą uruchomić inwestycje warte ponad 12 mld euro na budowę lub zmodernizowanie dróg.

Wtórą jej przedstawicielką Santander Bank Polska. – Niezależnie od przebiegu Szlaku w Europie, jest on szansą dla polskich przedsiębiorstw transportowych. Należy zauważyć, że praca przewozowa wykonywana przez polskich przewoźników w dużej mierze opiera się na przewozach typu cross-trade³⁰. Będą więc oni bezpośrednimi beneficjentami rosnącej wymiany handlowej i tym samym popytu na usługi przewozowe – mówi Martyna Dziubak³¹.

Warto jednak zastanowić się również nad nowymi rynkami. Obecnie największymi beneficjentami naszych towarów eksportowych są kraje rozwinięte – 87,1 proc. (w tym 80,3 proc. Unia Europejska). W przypadku importu sytuacja wygląda podobnie. 66,7 proc. produktów trafia do nas z krajów rozwiniętych (z UE 59,3 proc.).

Prymat wiodą niezmiennie Niemcy. To tam, jak wynika z danych GUS, w porównaniu do pierwszego półrocza 2017 r., w 2018 r. eksport wzrósł o 0,7 proc. Eksport do naszego zachodniego sąsiada stanowił 27,9 proc. ogółu, zaś import – 22,8 proc.

„Na tym tle bardzo skromnie wygląda wymiana handlowa z krajami Europy Środkowo-Wschodniej. Eksport do tego obszaru stanowił 5,7 proc. całości sprzedanych za granicę produktów. Udział towarów sprowadzonych z krajów tego regionu stanowił natomiast 8,9 proc. importu do Polski” – podaje portal Trans.INFO. Wśród kluczowych partnerów handlowych Polski wzrost eksportu odnotowano po pierwszym półroczu 2018 r. również do: Rosji, Stanów Zjednoczonych, Francji, Holandii, Szwecji, Hiszpanii oraz Czech. Z kolei import wzrósł z: Rosji, Hiszpanii, Niemiec, Francji, Belgii, Holandii, Stanów Zjednoczonych i Chin³².

Ekspert dodają, że obecnie najciekawszym rynkiem, którego potencjał obecnie mało kto jeszcze dostrzega, jest Kazach-

stan. – Atrakcyjność Kazachstanu jest związana z rozwojem Nowego Jedwabnego Szlaku i rosnącą wymianą handlową między Europą a Chinami. Kazachstan ma ambitny plan rozwoju infrastruktury, tak aby stać się ważnym hubem logistycznym, który będzie miejscem przeładunkowym w handlu między Europą a Azją – mówi Martyna Dziubak³³.

Rzeczywiście, potencjał biznesowy tego kraju może wskazywać np. raport *Doing Business*, w którym Kazachstan zajmuje obecnie 28. miejsce. Przed nim znalazły się m.in. Austria, Niemcy, Litwa, Łotwa, Estonia, Dania i Chiny. Polska jest na 33. miejscu³⁴.

Kazachstan dynamicznie się rozwija. Przewozy ładunków z niego do UE wzrosły w ubiegłym roku o prawie 25 proc. w ujęciu rok do roku. Sama tylko Wspólnota wyeksportowała tam w 2017 r. 559 tys. t ładunków³⁵.

Co ważne, już teraz Polska jest kluczowym rynkiem zbytu kazachskich towarów. W zeszłym roku przyjęliśmy ich niemal 73 tys. t, prawie 60 proc. więcej niż rok wcześniej. „Drugim kluczowym rynkiem zbytu kazachskich towarów są Niemcy. Tutaj w 2017 r. trafiło 36,9 tys. ton ładunków (wzrost o 2 proc.). Trzecim ważnym partnerem Kazachstanu jest Francja (22 tys. ton ładunków, +75 proc.)” – wymienia portal Trans.INFO. A przypomnijmy, że to polscy przewoźnicy dominują, jeśli chodzi o strukturę przewoźników międzynarodowych w tych krajach³⁶.

Kazachowie również chętnie kupują towary z Polski. W 2017 r. polscy przewoźnicy przywieźli tam 143 tys. t ładunków z naszego kraju³⁷.

Jak pisze portal Trans.INFO, powołując się na dane z 2017 r., Kazachstan najchętniej importuje z UE m.in.: maszyny i urządzenia elektryczne, środki transportu lądowego, produkty mineralne, wyroby chemiczne i produkty branż powiązanych

87,1%

beneficjentów polskich towarów eksportowych to kraje rozwinięte



73 tys. ton kazachskich towarów

Polska jest kluczowym rynkiem zbytu kazachskich towarów. W zeszłym roku przyjęliśmy ich niemal 73 tys. t, prawie 60 proc. więcej niż rok wcześniej.



(kauczuk, plastik). Z kolei eksportuje głównie: produkty mineralne (to podstawa eksportu, ponad 70 proc.), metale i wyroby metalowe, produkty pochodzenia zwierzęcego i roślinnego oraz gotowe produkty spożywcze³⁸.

Aby jednak korzystać z potencjału rynku, należy zainteresować się nim właśnie teraz, gdy jeszcze nie działa na nim tak wielu przewoźników z Europy.

Innym działaniem, które może pomóc w rozwoju naszych firm w przyszłości, na tle konkurentów z Europy, jest kategoryczne odejście od myślenia o niskich stawkach jako o najważniejszej przewadze wyróżniającej nasze firmy. ●

– Już dziś czujemy na karku oddech przewoźników z Rumunii. Zaczynają przejmować kontrakty w Europie. A z czasem we Wspólnocie mogą się pojawić inne kraje, które mają tańszą siłę roboczą niż my. Nie możemy opierać swojej siły i pozycji na niskich kosztach. Musimy ją budować na elastyczności, rzetelności, nowych technologiach. Jednak w oparciu

o pewne zasady. To miał nam gwarantować Pakiet Mobilności. Niestety, prace nad nim na razie ugrzęzły – stwierdza dr Orzeł³⁹.

Rzeczywiście, pakietu przepisów prawnych dotyczących transportu w UE wciąż nie udało się stworzyć. Są jednak elementy wspierające działalność, na które nie trzeba czekać.

– Jednym z kluczowym czynników sukcesu polskich przedsiębiorstw transportowych będzie zdolność do absorpcji nowych technologii. Trendem, który obecnie rozwija się najszybciej, jest cyfryzacja i związane z nią tzw. connected cars. Kluczowe stają się systemy oparte na łączności, nie tylko tej między pojazdami, ale również między elementami infrastruktury transportowej oraz zleciiodawcami i zleceniobiorcami – tłumaczy przedstawicielka Santander Bank Polska⁴⁰. – **Dłatego jednym z trendów w najbliższej przyszłości będzie prawdopodobnie rozwój platform logistycznych.**

Zdaniem ekspertów być może kluczowa będzie również **zmiana podejścia do organizacji transportu jako takiego**. – Podstawowy błąd polskich przewoźników polega na tym, że gdy wiedzie im się nie-

co gorzej, szukają jednorazowych zleceń. Natomiast nie tak się powinno robić biznes. On powinien być oparty na kontraktach – radzi dr Orzeł⁴¹.

Jeszcze inną receptę podaje dr Wolański⁴². – Działamy na modelu opierającym się na tym, że mamy kierowców „przywiązanych” do ciężarówek. Tymczasem największe firmy, na przykład w Stanach Zjednoczonych, próbują modeli polegających na tym, że samochód cały czas jedzie, a to kierowcy się zmieniają. To oczywiście wymaga skali, jednak jest dużo bardziej efektywne. Może więc to coś, czym warto się zainteresować – sugeruje.

Może dziś wspomniany efekt skali jest jeszcze dość trudny do wypracowania dla

niektórych, wkrótce jednak, jak wspomnieliśmy, może się okazać niezbędny. – Wiele polskich przedsiębiorstw transportowych jest bardzo dobrze wyspecjalizowanych i świetnie radzi sobie nawet przy rosnącej konkurencji, co pokazuje ich zwiększający się udział w unijnej pracy przewozowej w ramach transportu międzynarodowego. Przewoźnicy będą jednak działać w coraz trudniejszym otoczeniu, co może doprowadzić do zmian strukturalnych w sektorze. Kluczowe będzie wykazywanie jeszcze większej elastyczności w dostosowywaniu się do warunków rynkowych, z czym prawdopodobnie lepiej poradzą sobie duże przedsiębiorstwa – kwituje Martyna Dziubak⁴³.

- ¹ *Purchasing Managers' Index (PMI)* – indeks tworzony przez firmę Markit, przedstawiający nastroje wśród menedżerów polskich firm przemysłowych.
- ² *Fatalny odczyt PMI w strefie euro i głębokie spadki giełd sugerują globalne spowolnienie*, Serwis ekonomiczny ING, https://www.ing.pl/serwis-ekonomiczny?news_id=1103303-fatalny-odczyt-pmi-w-strefie-euro-i-glebokie-spadki-gield-sugeruja-globalne-spowolnienie [dostęp: 9.11.2018].
- ³ Tamże.
- ⁴ *Ostatnie dobre dane z Eurolandu, przed spowolnieniem w 4kw18*, Serwis ekonomiczny ING, 30.10.2018, https://www.ing.pl/serwis-ekonomiczny?news_id=1103309-ostatnie-dobre-dane-z-eurolandu-przed-spowolnieniem-w-4kw18 [dostęp: 8.11.2018].
- ⁵ *Komisja Europejska obniżyła prognozę wzrostu PKB strefy euro w 19 do 1,9 proc.* rdr, forsal.pl, 8.11.2018, <https://forsal.pl/artykuly/1339350,komisja-europejska-obnizyla-prognoze-wzrostu-pkb-strefy-euro-w-19-do-1-9-proc-rdr.html> [dostęp: 8.11.2018].
- ⁶ Dorota Ziemkowska, *Eksport do Niemiec w rozkwicie. Wzrosty nawet o 400 proc.! Transport też na tym korzysta*, portal Trans.INFO 19.04.2018, <https://trans.info/pl/eksport-do-niemiec-rosnie-zyskuja-na-tym-przewoznicy-88945> [dostęp: 9.11.2018].
- ⁷ Indeks Ifo (Ifo Business Climate Index) – indeks obrazujący kondycję niemieckich przedsiębiorstw, przygotowywany przez Ifo Institut für Wirtschaftsforschung.
- ⁸ *EBC niewzruszony pomimo sygnałów spowolnienia w strefie euro*, Serwis ekonomiczny ING, [8.11.2018]
- ⁹ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 6.11.2018.
- ¹⁰ *Produkcja sprzedana przemysłu we wrześniu 2018 roku*, komentarz MpiT, 17.10.2018, <http://www.mpit.gov.pl/strony/aktualnosci/produkcja-sprzedana-przemyslu-we-wrzesniu-2018-roku-komentarz-mpit/> [dostęp: 8.11.2018].
- ¹¹ *Handel zagraniczny Polski po ośmiu miesiącach 2018 roku (wg wstępnych danych GUS z dnia 11 października 2018 roku)*, komentarz MpiT, 11.10.2018, <http://www.mpit.gov.pl/strony/aktualnosci/handel-zagraniczny-polski-po-osmiu-miesiacach-2018-roku-wg-wstepnych-danych-gus-z-dnia-11-pazdziernika-2018-roku/> [dostęp: 8.11.2018].
- ¹² Tamże.
- ¹³ Tamże.
- ¹⁴ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 6.11.2018.
- ¹⁵ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 9.11.2018.
- ¹⁶ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Opóźnienia celne z powodu Brexitu doprowadzą do bankructwa co dziesiątej firmy. Brytyjczycy w obliczu „potencjalnej katastrofy”*, portal Trans.INFO, 5.10.2018, <https://trans.info/pl/opoznienia-celne-z-powodu-brexitu-doprowadza-do-bankructwa-co-dziesiatej-firmy-brytyjczycy-w-obliczu-potencjalnej-katastrofy-111319> [dostęp: 8.11.2018].
- ¹⁷ Bartosz Wawryszuk, *Dwa scenariusze Brexitu. Żaden nie będzie łatwy dla polskiego transportu*, portal Trans.INFO, 5.09.2018, <https://trans.info/pl/brexit-scenariusze-dla-transportu-107645> [dostęp: 8.11.2018].
- ¹⁸ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja 6.11.2018.
- ¹⁹ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja 7.11.2018.
- ²⁰ Agnieszka Kulikowska-Wielgus, *Ceny transportu we Francji mogą wkrótce wzrosnąć. Powody podobne jak w Niemczech i Austrii*, portal Trans.INFO, 17.01.2018, <https://trans.info/de/ceny-transportu-we-francji-moga-wkrotce-wzrosnac-powody-podobne-niemczech-austrii-78483> [dostęp: 8.11.2018].
- ²¹ *Taż, Wąskie gardła w niemieckiej logistyce. Kolejna branża skarży się na przepisy mijające się z rzeczywistością*, portal Trans.INFO, 28.03.2018, <https://trans.info/pl/brak-kierowcow-powodem-waskich-gardel-niemieckiej-logistyce-kolejna-branza-skarzy-sie-przepisy-mijajace-sie-rzeczywistoscia-86368> [dostęp: 13.03.2019].
- ²² Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 6.11.2018.
- ²³ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 7.11.2018.
- ²⁴ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 9.11.2018.
- ²⁵ Michał Jurczak, *Nowy Jedwabny Szlak może uczynić z Polski hub Europy, ale są też inni chętni*, portal Trans.INFO, 8.08.2018, <https://trans.info/pl/nowy-jedwabny-szlak-uczyni-z-polski-hub-104562> [dostęp: 8.11.2018].
- ²⁶ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 9.11.2018.
- ²⁷ Michał Jurczak, *Nowy Jedwabny Szlak może uczynić z Polski hub Europy, ale są też inni chętni*, portal Trans.INFO, 8.08.2018, <https://trans.info/pl/nowy-jedwabny-szlak-uczyni-z-polski-hub-104562> [dostęp: 8.11.2018].
- ²⁸ Tamże.
- ²⁹ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 9.11.2018.
- ³⁰ Przewóz ładunków między różnymi państwami, wykonywany przez przewoźnika niezależnego, nieposiadającego siedziby w żadnym z nich.
- ³¹ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 6.11.2018.
- ³² Bartosz Wawryszuk, *Polska gospodarka rośnie, eksport do Niemiec też*, portal Trans.INFO, 16.08.2018, <https://trans.info/pl/rosnie-eksport-do-niemiec-105319> [dostęp: 8.11.2018].
- ³³ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 6.11.2018.
- ³⁴ *Doing Business 2019, raport Banku Światowego 2019*, http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2019-report_web-version.pdf [dostęp: 13.03.2019].
- ³⁵ Artur Lysionok, *Dobra wiadomość dla polskich przewoźników – Kazachstan zwiększa przewozy do Europy*, portal Trans.INFO 18.05.2018, <https://trans.info/pl/dobra-wiadomosc-dla-polskich-przewoznikow-kazachstan-zwieksza-przewozy-do-europy-92169> [dostęp: 9.11.2018].
- ³⁶ Tamże.
- ³⁷ Tamże.
- ³⁸ Tamże.
- ³⁹ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 9.11.2018.
- ⁴⁰ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 6.11.2018.
- ⁴¹ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 9.11.2018.
- ⁴² Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 7.11.2018.
- ⁴³ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 6.11.2018.



TRANSPORT DROGOWY NA KIERUNKACH WSCHODNICH – BARIERY, ZAGROŻENIA I SZANSE

Obszar wschodni jest rynkiem bardzo trudnym. Przede wszystkim dlatego, że jest to zupełnie osobna wspólnota gospodarcza (z wyjątkiem Ukrainy), z uzależnionymi od polityki przepisami prawnymi, procedurami celnymi i licznymi obostrzeniami dla przedsiębiorców spoza Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej (EAUG). Jednocześnie ma duży potencjał – rynki wschodnioeuropejskie są niezwykle chłonne i oferują ułatwiony dostęp do państw azjatyckich.

9.1. ZARYS POLITYKI HANDLOWEJ EUROPY WSCHODNIEJ

Europa Wschodnia z Rosją na czele jeszcze przed 2014 r. była najważniejszym partnerem handlowym Unii Europejskiej. Sytuacja uległa zmianie po zastosowaniu przez UE, Stany Zjednoczone, Kanadę, Australię, Japonię, Norwegię i Szwajcarię sankcji, czego powodem była aneksja Krymu i Sewastopola oraz wsparcie separatystów na terenie Ukrainy. 11 września 2014 r. wprowadzono sankcje sektorowe, które spowodowały straty określonych gałęzi gospodarki¹. Rosja, odpowiadając na sankcje, zastosowała 6 sierpnia 2014 r. embargo na import pewnych grup produktów rolniczych i spożywczych oraz wdrożyła szereg przepisów utrudniających Unii Europejskiej handel nie tylko z Federacją, lecz także z rynkami Azji Środkowej².

Agresywną politykę odwetową Rosja zastosowała również względem Ukrainy. Doprowadziła tym samym do zamieszania w obszarze gospodarczej współpracy międzynarodowej w całym regionie wschodnim – na Ukrainie, Białorusi, a także w Kazachstanie i Turcji. Wzajemne sankcje i embargo doprowadziły do licznych konfliktów na tym obszarze.

Obecnie w Rosji panuje zakaz wwozu z Ukrainy licznych produktów żywnościowych³. Zakaz został wprowadzony 1 stycznia 2016 r. i potrwa do końca 2019 r. Zostanie odwołany pod warunkiem, że Ukraina odwoła sankcje względem Rosji. Także do końca 2018 r. obowiązuje blokada tranzytu ukraińskich towarów przez Rosję do Kazachstanu i Kirgistanu. W tej chwili tranzyt do tych państw jest możliwy tylko przez Białoruś.

W 2016 r. na Ukrainie antyrosyjscy aktywiści przeprowadzili akcję blokowania rosyjskich ciężarówek. Powodów takiej reakcji było kilka⁴:

- ✓ wprowadzenie rosyjskiego embarga na ukraińskie produkty,
- ✓ liczne utrudnienia ze strony rosyjskich służb względem ukraińskich przedsiębiorców,
- ✓ zwiększająca się aktywność rosyjskich przewoźników po tym, jak Polska zablokowała przejazd rosyjskich ciężarówek przez terytorium swojego kraju.

Ukraina oficjalnie wsparła akcję, wynikiem czego była identyczna reakcja Rosji względem ukraińskich pojazdów ciężarowych. 16 lutego 2016 r. oba kraje przeprowadziły akcję wymiany ciężarówek⁵.

Rosja na początku 2018 r. wprowadziła embargo także na niektóre białoruskie produkty (mleko i wyroby mleczne, owoce egzotyczne)⁶. Jest to reakcja na reeksport europejskiej – w tym głównie polskiej – produkcji przez Białoruś do Federacji. Rossielchoznadzor (Federalna Służba Nadzoru Weterynaryjnego i Fitosanitarnej Rosji) niejednokrotnie wprowadzał embargo na różne produkty transportowane z Białorusi. Dla przykładu, w lutym 2017 r. embargiem została objęta wołowina i produkty pochodne, ponieważ zachodziło podejrzenie, że te towary pochodzą z Ukrainy. Z kolei rok później Rosjanie za-

kazali wwozu jabłek, które były reeksportowane z Polski.

Główne rynki Europy Wschodniej – Białoruś, Ukraina, Rosja oraz dodatkowo środkowoazjatycki Kazachstan – stanowią ponad 200-milionowe skupisko konsumentów. To region, który zgodnie z opinią światowych politologów i ekonomistów wkrótce będzie należeć do grupy najważniejszych obszarów handlowych świata⁷.

OBROTY HANDLU RYNKÓW EUROPY WSCHODNIEJ

Handel zagraniczny tylko rynków EAUG, w skład której wchodzi takie kraje, jak Republika Armenii, Republika Białorusi, Republika Kazachstanu, Republika Kirgiska i Federacja Rosyjska, wyniósł w 2017 r. 562,65 mld euro. W porównaniu z 2016 r. jest to wzrost o 24,4 proc. Wolumen eksportu w tym okresie wzrósł o 25,4 proc., importu natomiast – o 22,9 proc.⁸ Tymczasem Ukraina w 2017 r. odnotowała wzrost eksportu towarów o 16 proc. i wzrost importu na poziomie 19 proc.⁹

UMOWY HANDLOWE I ZEZWOLENIA NA TRANSPORT

Zasady wykonywania transportu międzynarodowego oraz tranzytu regulują umowy partnerskie (porozumienia o międzynarodowych przewozach drogowych). W związku z tym polskich przedsiębiorców obowiązuje wymóg posiadania stosownych zezwoleń transportowych do poszczególnych państw, m.in. Europy Wschodniej (nie obowiązują one wewnątrz Unii Europejskiej). Ich kontyngent jest ustalany przez Komisję Mieszana ds. Międzynarodowych Przewozów Drogowych (obecnie stroną polską reprezentują zrzeszenia „Transport i Logistyka Polska” oraz ZMPD).

Ustalenie wolumenu zezwoleń na kolejny rok od kilku lat wiąże się z utrudnieniami transportu w Polsce. W 2017 r. Rosja wykorzystała swój kontyngent zezwoleń już na początku jesieni, dlatego Federacja domagała się od Polski zwiększenia ich liczby. Negocjacje trwały około dwóch miesięcy. Podobna sytuacja zdarzyła się w 2016 r. Wówczas przejazd ciężarówek został

TABELA 3

Obroty rynków EAUG z państwami trzecimi [mld USD]

Rok	Import	Eksport	Obrót
2013	345,292	587,667	932,960
2014	311,896	556,800	868,696
2015	205,537	373,846	579,382
2016	201,107	308,264	308,372
2017	247,271	386,950	634,221
Styczeń–sierpień 2018	172,171	311,942	484,113

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Euroazjatyckiej Komisji Gospodarczej¹⁰

TABELA 4

Saldo handlu zagranicznego Ukrainy w latach 2013–2017 [mld USD]

Rok	Import	Eksport	Saldo
2013	63,31	76,96	13,65
2014	53,90	54,42	0,52
2015	38,12	37,51	-0,61
2016	36,36	39,24	2,88
2017	43,26	49,60	6,34

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych urzędu statystycznego Ukrainy¹¹

TABELA 5

**Udział importu
poszczególnych
członków EAUG w 2017 r.¹²**

Armenia	1,20 proc.
Białoruś	5,90 proc.
Kazachstan	6,90 proc.
Kirgistan	1,10 proc.
Rosja	84,90 proc.

**Import EAUG
– struktura rynkowa¹³**

Udział państw Wspólnoty Gospodarczej Azji i Pacyfiku	42,3 proc.
Udział państw Unii Europejskiej	40,8 proc.

wstrzymany – polskie i rosyjskie pojazdy utknęły na granicach. Blokada trwała dwa miesiące i dla samej tylko Polski przyniosła straty na poziomie ok. 64 mln euro¹⁴.

Obecnie Polska dąży do obniżenia wolumenu zezwoleń dla Ukrainy i Rosji. Zdaniem ekspertów, podaż usług transportowych ukraińskich i rosyjskich przewoźników

w Polsce przyczynia się do obniżania stawek za przewóz ładunków, dlatego zmiana kontyngentu ma wspierać krajowych przedsiębiorców. Propozycja obniżenia kontyngentu zezwoleń spotkała się z dużą dezaprobatą naszych wschodnich partnerów¹⁵.

Obecnie kontyngent zezwoleń na 2019 r. wygląda następująco:

- ✓ Rosja – 210 tys. zezwoleń (146 tys. zezwoleń dwustronnych i 64 tys. zezwoleń na kraje trzecie)¹⁶,
- ✓ Ukraina – po 160 tys. zezwoleń dla obu stron (100 tys. ogólnych i 60 tys. tranzytowych)¹⁷,
- ✓ Białoruś – po 203 tys. zezwoleń (po 165 tys. zezwoleń dwustronnych/tranzytowych, 30 tys. tranzytowych oraz 8 tys. zezwoleń do państw trzecich)¹⁸,
- ✓ Kazachstan – 14 tys. zezwoleń (10 tys. ogólnych oraz 4 tys. na przewozy do/z krajów trzecich) dla Polski oraz 14 tys. zezwoleń (10,5 tys. ogólnych oraz 3,5 tys. na przewozy do/z krajów trzecich)¹⁹.

9.2. ROSJA

SZANSE I BARIERY WSPÓŁPRACY

Rynek Federacji Rosyjskiej jest niedojrzały i pod względem współpracy handlowej ma sporo barier i utrudnień. Po podsumowaniu przez Komisję Europejską wyników handlu międzynarodowego z Rosją za 2017 r. okazało się, że Federacja stała się liderem w liczbie handlowych i inwestycyjnych ograniczeń działających w stosunku do Unii Europejskiej²⁰. KE ustaliła, że bariery handlowe z Rosją występują w stosunku do 11 sektorów i grup towarowych:

- ✓ sektora agrarnego,
- ✓ przemysłu samochodowego,
- ✓ budownictwa,
- ✓ rynku horyzontalnego (handel pomiędzy firmami z różnych branż),
- ✓ sektora farmaceutycznego,
- ✓ usług – turystyki, mediów,
- ✓ usług transportowych,
- ✓ tekstyliów i skór,
- ✓ napojów alkoholowych,
- ✓ drewna, papieru i celulozy.

TABELA 6**Szanse i bariery współpracy z Rosją****Szanse**

- duży rynek zbytu – ponad 140 mln mieszkańców
- chłonny, rozwijający się rynek
- położenie geograficzne: sąsiedztwo z UE i Azją
- potencjał transportu intermodalnego (dostęp do mórz, obecność sieci kolejowych)
- przez Rosję przebiega główny korytarz transportowy Nowego Jedwabnego Szlaku
- członkostwo w EAUG
- członkostwo w WTO (bardziej przejrzysta polityka handlowa, ograniczenie praktyk protekcyjnych)
- słabo rozwinięty sektor produkcji, duży import towarów z innych państw

Bariery

- embargo Federacji Rosyjskiej (w szerokim znaczeniu: zakaz wwozu pewnych towarów z UE, Ukrainy i Białorusi, zaostrezone kontrole celne)
- ograniczenia rządu dotyczące udziału firm zagranicznych w projektach inwestycyjnych, realizowanych przez podmioty państwowe lub prywatne subsydiowane przez rząd
- ograniczenia udziału firm zagranicznych w zamówieniach rządowych
- wprowadzone przez rząd liczne certyfikacje, licencje i atestacje dla podmiotów zagranicznych, które mają chronić lokalnych przedsiębiorców
- blokada tranzytu z Ukrainy przez Rosję do Kazachstanu i Kirgistanu, niezależnie od kraju pochodzenia towarów
- nierównomiernie wytwarzane PKB – większość wytwarza się na terenie Moskwy, jej okolic i większych miast
- słabo rozwinięta infrastruktura transportowa
- brak modernizacji przejść granicznych
- korupcja aparatu państwowego i struktur kontrolnych (służba celna, kontroli transportu, policja)
- słaba pozycja rubla
- nierzetelność wymiaru sprawiedliwości
- silna fragmentacja rynku
- brak odpowiedniego finansowania rozwoju infrastruktury przez władze
- bardzo duża szara strefa rynku transportowego (do 80 proc. wszystkich przewozów, co przynosi straty ok. 6,59 mld euro rocznie)
- biurokracja
- uzależnienie gospodarki od surowców naturalnych

ZNACZENIE ROSJI DLA POLSKI I UNII EUROPEJSKIEJ

Znaczenie Rosji wzrosło dodatkowo w związku z pogłębieniem się współpracy UE z Chinami. Wszystko przez korytarz transportowy, który z Chin do Polski biegnie przez Rosję.

Dotychczasowe połączenie Chin z Europą opiera się na korytarzach transsyberyjskich. Jeden z nich – północny korytarz euroazjatycki – tworzą dwa połączenia Dalian–Jekaterynburg oraz Pekin–Jekaterynburg. Drugi, najbardziej rozbudowany, o największym przepływie ładunków, to centralny korytarz euroazjatycki, biegnący z Lianyungang przez chińsko-kazachskie

przejście graniczne Alaszankou/Dostyk i Astanę do Jekaterynburga. Dalej korytarze prowadzą do Moskwy, skąd tworzą dwie kolejne trasy – do Rygi i – przez Mińsk i Warszawę – do Duisburga.

Te połączenia są obecnie najtańsze, najszybsze i najbezpieczniejsze. Cechują się najlepszą infrastrukturą, wypracowanymi regulacjami międzynarodowymi, odprawami celnymi itp. To sprawia, że przewozy skupiają się głównie na tym korytarzu, czyli jedynym funkcjonującym na taką skalę połączeniu²¹.

Znaczenie Rosji dla UE jest istotne z kilku powodów²².

✓ Ze względu na wspomniane powyżej korytarze i postępującą współpracę z Chinami, dominującymi w regionie Azji Południowo-Wschodniej. Światowi ekonomiści informują, że rynki Azji Południowo-Wschodniej (Indie, Japonia, Korea Południowa itp.) są obecnie w postępującej fazie rozwoju, przez światowy handel skupia się właśnie na nich, a dzięki budowie szlaków do Chin skorzysta również na tym UE²³.

✓ Ze względu na niezwykle chłonność rynku rosyjskiego. To ponad 140-milionowa rzesza konsumentów, zainteresowana zakupem towarów z Unii i zmęczona wysokimi na nie cenami (np. objęte embargiem ceny francuskich serów wynoszą w Rosji po 400 euro/kg). Producenci z Rosji nie mogą mimo wszystko sprostać zapotrzebowaniu, a towarów z Chin Rosjanie kupować nie chcą (są one bardzo niskiej jakości). Stąd wielkie zapotrzebowanie na produkty z Unii Europejskiej.

✓ Z powodu słabo rozwiniętego sektora produkcyjnego Rosji. Większość towarów Federacja importuje z Chin lub UE.

54%

**o tyle spadł eksport
Rosji do UE
od 2013 do 2016 r.**

WSPÓŁPRACA HANDLOWA ROSJI Z UNIĄ EUROPEJSKĄ

Według wyliczeń Rosstatu, rosyjskiego odpowiednika GUS, w ujęciu wartościowym obroty handlowe Rosji z UE

między 2013 a 2016 r. spadły z poziomu 250,3 mld euro do 115,44 mld w eksporcie (o 54 proc.), a w imporcie z poziomu 118,53 mld euro do poziomu 61,73 mld euro (o 48 proc.)²⁴.

W okresie od stycznia do lipca 2018 r. handel pomiędzy Rosyjską Federacją oraz Unią Europejską wyniósł prawie 125 mld euro, co w ujęciu rocznym oznacza wzrost o ponad 21 proc.

✓ Import z Rosji do UE wyniósł 86,73 mld euro (+25 proc.).

✓ Eksport z UE do Rosji wyniósł 38,16 mld euro (+14,1 proc.).

Wzrost wymiany handlowej z Rosją wpłynął na poprawę handlu z całym regionem Europy Wschodniej. Eksport na Wschód zwiększył się w 2017 r. o 16,6 proc. do 11,83 mld euro, a import wzrósł o 23,4 proc. i wyniósł 16,18 mld. Wymiana zamknęła się ujemnym saldem w wysokości 4,34 mld euro (wobec ujemnego wyniku 2,97 mld euro, który odnotowano rok wcześniej).

Udział krajów Europy Środkowo-Wschodniej w eksporcie ogółem zwiększył się, w porównaniu z rokiem poprzednim, o 0,4 p. proc. do 5,9 proc., a w imporcie ogółem wzrósł o 0,9 p. proc. do 8,1 proc.²⁵

W wymianie handlowej z Rosją według grup SITC (Standardowej Klasyfikacji Handlu Międzynarodowego), w 2017 r. w porównaniu do roku poprzedniego, odnotowano znaczny wzrost eksportu urządzeń grzewczych i chłodniczych oraz ich części, preparatów perfumeryjnych, kosmetycznych i toaletowych oraz leków (wśród nich również weterynaryjnych)²⁶.

TABELA 7**Aktualna lista towarów objętych embargiem w Rosji**

Kod NS	Nazwa produktu*
0103 – z wyjątkiem 0103 10 000 0	Żywe świny – z wyjątkiem rasowych zwierząt hodowlanych
0201	Mięso rogatego zwierzęcia, świeże lub schłodzone
0202	Mięso rogatego zwierzęcia zamrożone
0203	Wieprzowina świeża, schłodzona lub zamrożona
0206 – z wyjątkiem 0206 10 100 0, 0206 22 000 1, 0206 29 100 0, 0206 30 000 1, 0206 30 000 3, 0206 41 000 1, 0206 49 000 1, 0206 80 100 0, 0206 90 100 0**	Uboczne produkty w żywieniu bydła mięsnego, trzody chlewnej, owiec, kóz, koni, osłów, mułów lub osłomułów, świeże, schłodzone lub zamrożone – z wyłączeniem towarów do produkcji produktów farmaceutycznych**
0207	Uboczne produkty w żywieniu ptactwa (wskazane w pozycji 0105), świeże, schłodzone lub zamrożone
0209	Tłuszcz wieprzowy, oddzielony od chudego mięsa i niewytopiony tłuszcz drobiowy, świeży, schłodzony, zamrożony, solony, suszony lub wędzony,
z 0210	Mięso solone, suszone lub wędzone
z 0301	Żywe ryby – z wyjątkiem narybku łososa atlantyckiego (<i>Salmo salar</i>), pstrąga (<i>Salmo trutta</i> i <i>Oncorhynchus mykiss</i>), flądry (<i>Psetta maxima</i>), labraksy zwyczajnego (<i>Dicentrarchus labrax</i>) – oraz żywe ryby dekoracyjne
0302, 0303, 0304, 0305, z 0306, z 0307, 0308	Ryby, skorupiaki, mięczaki i inne bezkręgowce wodne – z wyjątkiem młodych ostryg, małży i krewetki białej (<i>Litopenaeus vannamei</i>)
z 0401, z 0402, z 0403, z 0404, z 0405, 0406	Mleko i produkty mleczne – z wyjątkiem wyspecjalizowanego mleka bez laktozy i wyspecjalizowanych produktów mlecznych bez laktozy przeznaczonych dla dietetycznej żywności zdrowej
0701 (z wyjątkiem 0701 10 000 0), 0702 00 000, 0703 (z wyjątkiem 0703 10 110 0), 0704, 0705, 0706, 0707 00, 0708, 0709, 0710 0711, 0712 – z wyjątkiem 0712 90 110 0 – 0713 (z wyjątkiem 0713 10 100 0 – 0714	Warzywa, w tym korzeniowe i bulwy – z wyjątkiem warzyw przeznaczonych do siewu (ziemniaków, cebuli, cukrowej kukurydzy i grochu)
0801, 0802, 0803, 0804, 0805, 0806, 0807, 0808, 0809, 0810, 0811, 0813	Owoce i orzechy
1501	Tłuszcz wieprzowy i drobiowy, z wyjątkiem tłuszczu z pozycji 0209 lub 1503
1502	Tłuszcz rogowy, owiec lub kóz, z wyjątkiem tłuszczu z pozycji 1503

1503 00	Stearyna smalcowa, oleostearyna i olej zwierzęcy niezemulgowany, niezmieszany lub nieprzetworzony w jakiś sposób
1601 00	Kiełbasa i podobne produkty mięsne lub wyprodukowane z krwi, w tym gotowe produkty spożywcze, wytwarzane na ich bazie
z 1901 90 110 0, z 1901 90 910 0, z 2106 90 920 0, z 2106 90 980 4, z 2106 90 980 5, z 2106 90 980 9	Żywność lub produkty gotowe – z wyjątkiem biologicznie aktywnych dodatków do żywności – produkcji witaminowo-mineralnych, dodatków smakowych, koncentratów białkowych – pochodzenia zwierzęcego i roślinnego – i ich mieszanek, błonnika pokarmowego, dodatków do żywności
z 1901 90 990 0	Produkty spożywcze wyprodukowane przy użyciu technik produkcji sera i zawierające 1,5% mlecznego tłuszczu
z 2501 00***	Sól – w tym sól kuchenna i denaturowana – chlorek sodu, rozpuszczone lub nierozpuszczone w wodzie oraz woda morska

* Z wyjątkiem produktów przeznaczonych do żywności dla niemowląt. ** Z wyjątkiem towarów przeznaczonych do wytwarzania produktów farmaceutycznych. *** Z wyjątkiem produktów przeznaczonych do wytwarzania leków, produktów medycznych i biologicznie aktywnych dodatków do żywności.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Trans.INFO

AKTUALNA LISTA TOWARÓW OBJĘTYCH EMBARGIEM²⁷

Rosyjskie embargo, zwane w Federacji kontr sankcjami, zostało wprowadzone 1 listopada 2016 r. i obowiązywać ma do końca 2019 r.

KARY ZA TRANSPORT TOWARÓW OBJĘTYCH EMBARGIEM²⁸

- ✓ dla osób fizycznych: od 55 do 140 zł (1–2,5 tys. rubli)
- ✓ dla urzędników: od 280 do 1120 zł (5–20 tys. rubli)
- ✓ dla osób prawnych: od 2800 do 16 800 zł (50–300 tys. rubli)

SEKTOR TRANSPORTU ROSJI OPŁATY DROGOWE

Oficjalnie system poboru opłat Płaton został wdrożony w celu gromadzenia środków na niszczone przez ciężarówki drogi. Dotyczy ciągników powyżej 12 t. Po wielu zmianach stawki ostatecznie (od 15 kwietnia 2018 r.)

wynoszą 1,90 RUB (0,02 euro) za 1 km. System obejmuje 50 774 km dróg o znaczeniu federalnym, choć wkrótce opłaty będą obejmować również inne drogi²⁹.

Lista płatnych dróg w Rosji dostępna jest pod adresem: <https://insur-portal.ru/nalog/platnye-dorogi-v-rossii> [dostęp: 13.03.2019].

ELEKTRONICZNE LISTY PRZEWOZOWE

W IV kw. 2018 r. w Rosji zostanie wdrożony elektroniczny obieg listów przewozowych w całej branży transportowej i logistycznej³⁰. Początkowo korzystanie z elektronicznych listów przewozowych będzie dobrowolne. Ich znaczenie i akceptowanie przez kontrahentów nie będzie się w niczym różnić od dokumentów papierowych. Po upływie okresu przejściowego dokument cyfrowy będzie obowiązkowy dla wszystkich przewoźników. Na razie nie wiadomo, jak długo ten okres potrwa.

50774 km dróg

**Opłaty obowiązują
dla 50 774 km dróg
o znaczeniu
federalnym, choć
wkrótce opłaty
będą obejmować
również inne drogi.**

9.2. UKRAINA

SZANSE I BARIERY WSPÓŁPRACY

Ukraina jest dla Polski i Unii Europejskiej rynkiem perspektywnym, choć niepozbawionym licznych barier.

WSPÓŁPRACA HANDLOWA UKRAINY Z UNIĄ EUROPEJSKĄ

Rok 2017 nie był dobry dla ukraińskiego handlu. Zależność od Rosji, która wprowadziła szereg obostrzeń dla Ukrainy, spowodowała, że Ukraina zamknęła 2017 r. z ujemnym saldem wymiany handlowej. Wynik – minus 2,29 mld euro³¹.

W 2017 r. łączny eksport Ukrainy wyniósł 46,21 mld euro, import natomiast – 48,60 mld euro. W porównaniu do 2016 r. eksport wzrósł o 16 proc., import zaś spadł o ponad 23 proc.

Tymczasem współpraca handlowa Ukrainy z z Unią Europejską rośnie. Rok 2017 był pod tym względem najlepszy w ciągu ostatnich 13 lat. Udział regionu europejskiego w ukraińskim eksporcie wyniósł aż 36 proc. Do najważniejszych powodów takiego stanu rzeczy należą przede wszystkim:

- ✓ wzrost wolumenu eksportowanych produktów,
- ✓ wzrost cen na ukraińskie towary eksportowe,
- ✓ wsparcie finansowe ze strony UE w rozwój gospodarki i produkcji.

Europejska wspólnota zwiększyła również tranzyt przez Ukrainę. Udział wspólnoty na tym obszarze jest szacowany na 41 proc. Unia jest dla Ukrainy niewątpliwie rynkiem bardzo ważnym, jednak to Rosja w dalszym ciągu pozostaje najważniejszym partnerem handlowym kraju. Dynamika obrotów Ukrainy z Federacją

Rosyjską wyniosła w 2017 r. 28 proc., z UE – 25 proc. Jest to pesymistyczny sygnał dla partnerów handlowych Ukrainy, ponieważ kraj ten coraz bardziej się uzależnia od Rosji – zarówno pod względem wymiany towarowej, jak i politycznym. Swoje niezadowolenie z tego powodu zademonstrowały już Stany Zjednoczone, które w kwietniu 2018 r. wyłączyły 155 towarów z listy produktów eksportowanych przez ukraińskich przedsiębiorców do Stanów³².

UMOWA O WOLNYM HANDLU UKRAINY I UNII EUROPEJSKIEJ (DCFTA)

1 stycznia 2016 r. w życie weszła umowa o strefie wolnego handlu Ukrainy i Unii Europejskiej (DCFTA)³³. Istotą umowy jest:

- ✓ utworzenie strefy wolnego handlu między Ukrainą a rynkami UE,
- ✓ rozwój współpracy gospodarczej,
- ✓ rozwój wymiaru sprawiedliwości Ukrainy.

Umowa wiąże się przede wszystkim ze stopniowym znoszeniem ceł i barier pozataryfowych w handlu, łatwiejszym dostępem do rynków obu stron, poprawą standardów produkcji.

WSPÓŁPRACA HANDLOWA UKRAINY I POLSKI

Największymi partnerami handlowymi Ukrainy są: Rosja, Chiny, Niemcy, Białoruś, Polska, Stany Zjednoczone, Francja, Włochy. Polska jest na drugim miejscu (zaraz po Niemczech) na liście najważniejszych partnerów handlowych z UE. Zgodnie z danymi GUS roczna wartość polskiego eksportu na Ukrainę wynosi około 3,36 mld euro (+16 proc. w 2016 r. w porównaniu do 2015)³⁴.

Największy popyt z polskiej produkcji mają na Ukrainie następujące grupy produktów:



**2668 tys. ton
ładunków**

W I półroczu 2018 r. z Unii Europejskiej na Ukrainę przewieziono 2668 tys. ton ładunków.

TABELA 8

Szanse i bariery współpracy z Ukrainą**Szanse**

- położenie geograficzne – pomiędzy Unią Europejską, Federacją Rosyjską a Azją Środkową
- duże skupisko konsumentów (ponad 40 mln)
- dostęp do Morza Czarnego
- 3 porty morskie obsługujące przeładunek kontenerów
- zorientowanie Ukrainy na współpracę z UE
- wsparcie finansowe UE w rozwój infrastruktury i strefę biznesu
- umowa o wolnym handlu z UE
- tani transport
- tania siła robocza
- liczne korytarze transportowe z/do UE

Bariery

- wojna domowa we wschodniej części kraju
- blokada handlowa z Rosją
- problemy z tranzytem przez Rosję do Kazachstanu i Kirgistanu
- bardzo słaba infrastruktura drogowa i celna
- korupcja w strukturach celnych, policji, służbach kontrolnych transportu
- dewaluacja hrywny
- niezetelność wymiaru sprawiedliwości
- liczne utrudnienia w dochodzeniu swoich praw (nadmierna biurokracja)
- brak stabilności w ukraińskim prawie (zmiennosc przepisów)
- liczne ograniczenia pozataryfowe związane z importem towarów – certyfikacje, atestacje, przepisy fitosanitarne i weterynaryjne
- wysokie opłaty celne
- nieudolność we wdrażaniu zmian prawnych zbliżających państwo do wymogów UE

- ✓ pojazdy i statki powietrzne,
- ✓ maszyny, urządzenia mechaniczne i sprzęt elektryczny,
- ✓ metale nieślachetne i wyroby pochodne,
- ✓ artykuły przemysłowe,
- ✓ tworzywa sztuczne i produkcja pochodna.

transportowali łącznie 522,3 mln ton ładunków. To o 2 proc. więcej niż w tym samym okresie 2016 r. Przepływ ładunków wyniósł 283,5 mld tonokilometrów – prawie o 7 proc. więcej niż w ubiegłym roku.

W I półroczu 2018 r. z Unii Europejskiej na Ukrainę przewieziono 2668 tys. ton ładunków. To o 139,7 tys. (+5,5 proc.) więcej niż w tym samym okresie 2017 r.

Najwięcej ładunków trafiło z Polski (54,1 tys. ton – wzrost o 5,9 proc.), następnie Węgier, Słowacji, Bułgarii, Niemiec³⁵.

SEKTOR TRANSPORTU UKRAINY

W 2017 r. Ukraina odnotowała wzrost, jeśli chodzi o potoki ładunków w transporcie drogowym. W ciągu pierwszych 10 miesięcy ukraińscy przewoźnicy prze-

Transport kolejowy i wodny na Ukrainie ustępuje na rzecz drogowego. We

TABELA 9**Stacje w korytarzach transportowych****Korytarz transportowy Gdańsk–Odessa**

Polska–Ukraina

Długość – **1816 km**, w tym na Ukrainie: trasa kolejowa – **918 km**, drogi – **1208 km****Paneuropejski korytarz transportowy nr 9**

Helsinki–Sankt Petersburg–Witebsk–Kijów–Odessa–Kiszyniów–Płowdiw–Bukareszt–Aleksandropolis

Długość – **3400 km**, w tym na Ukrainie: trasa kolejowa – **1496 km**, drogi – **966 km****Paneuropejski korytarz transportowy nr 5**

Triest–Lublana–Budapeszt–Bratysława–Czop–Użhorod–Lwów

Długość – **1595 km**, w tym na Ukrainie: trasa kolejowa – **266 km**, drogi – **338 km****Paneuropejski korytarz transportowy nr 3**

Berlin–Drezno–Wrocław–Lwów–Kijów

Długość – **1640 km**, w tym na Ukrainie: trasa kolejowa – **694 km**, drogi – **611 km****Korytarz Europa – Azja**

Krakowiec–Lwów–Równe–Żytomierz–Kijów–Połtawa–Charków–Debalcewo–Izwaryno

Korytarz Euroazjatycki

Odessa–Mikołajów–Chersoń–Dżankoj–Kercz

Korytarz Czarnomorska Współpraca Gospodarcza

Reni–Izmań–Odessa–Mikołajów–Chersoń–Melitopol–Berdiańsk–Nowoazowski

Źródło: opracowanie własne

wspomnianym okresie koleje przewiozły 280,7 mln ton towarów, czyli o 1,3 proc. mniej niż w roku ubiegłym. Co ciekawe, objętość towarów przy tym wzrosła o 2,5 proc., do 15,8 mld tkm. Spadek wykazał również transport wodny, za sprawą którego przewieziono 4,8 mln t towarów, czyli aż o 13,3 proc. mniej³⁶.

W tej chwili polityka gospodarcza Ukrainy skupia się na rozwoju transportu, przy czym zależy jej na współpracy z rynkami Unii i Azji Środkowej. Przykładem tego może być chociażby dołączenie kraju do sieci TEN-T³⁷ oraz poszerzenie współpracy handlowej z takimi rynkami, jak Kazachstan i Gruzja.

CZŁONKOSTWO W TEN-T

Transeuropejska Sieć Transportowa TEN-T to infrastrukturalny projekt Unii Europejskiej, który zakłada powstanie do 2050 r. nowego systemu transportu. W jego skład mają wchodzić 94 porty morskie, 38 portów lotniczych i około

15 tys. kilometrów dróg szybkiego ruchu i autostrad. Ukraina została członkiem TEN-T w 2017 r.

KORYTARZE TRANSPORTOWE UKRAINY³⁸

Przez Ukrainę przebiegają 4 z 10 głównych korytarzy paneuropejskiego transportu kolejowego. Jej znaczenie w obszarze współpracy Unii Europejskiej z krajami Azji Środkowej będzie kluczowe – ukraińska spółka kolejowa zarządza ponad 20 tys. km dróg kolejowych, 4 tys. lokomotyw i 123 tys. wagonów.

Ukraina ma również połączenie z trasą Zachodnia Europa – Chiny Zachodnie, czyli autostradą, która przebiega przez Chiny, Kazachstan i Rosję. W części rosyjskiej droga łączy szlaki Ukrainy, Polski, Finlandii i Łotwy³⁹.

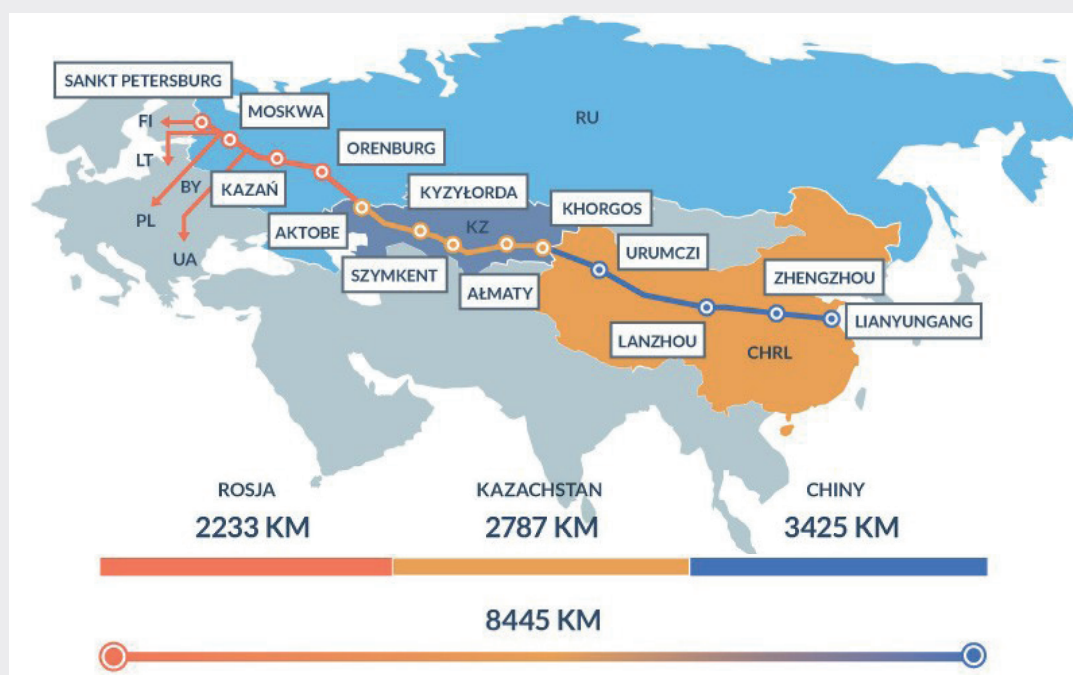
Ukraina planuje stworzyć sieć regularnych połączeń kontenerowych (multimodalnych), zsynchronizowanych z trasami europejskimi, w tym z TEN-T.

**Interaktywna mapa sieci TEN-T**

<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t/tentec-portal/map/maps.html>

MAPA 1

Korytarz transportowy Zachodnia Europa – Chiny Zachodnie



Źródło: portal Trans.INFO

9.4. BIAŁORUŚ

SZANSE I BARIERY WSPÓŁPRACY Z BIAŁORUSIĄ

Potencjał białoruskiego rynku, zwłaszcza dla Polski, jest bardzo duży. To rynek, który dopiero zaczyna się rozwijać i dostrzegać korzyści ze współpracy z Unią Europejską. Wojna handlowa Rosji co prawda negatywnie wpłynęła na relacje handlowe Białorusi z UE, jednak po 2017 r. w obrocie towarami widoczne są wzrosty.

W 2017 r. białoruska gospodarka odnotowała wzrost PKB na poziomie 4,3 proc. Zaczęła też wzrastać liczba przewożonych ładunków – w I kw. 2018 r. (w porównaniu do tego samego okresu w 2017 r.) objętość ładunków przewożonych pomiędzy Białorusią a Unią Europejską wzrosła o 50 proc. i wyniosła 340 mln euro⁴⁰.

WSPÓŁPRACA HANDLOWA BIAŁORUSI I UNII EUROPEJSKIEJ

W 2017 r. wymiana handlowa Białorusi i Unii Europejskiej wzrosła o 30 proc. –

do 12,84 mld euro. Eksport zwiększył się o 39,2 proc. do 6,9 mld euro, import natomiast – o 20,7 proc. do 5,84 mld euro. W tym okresie wzrosła również wymiana Białorusi z Rosją – eksport o 17,2 proc. do 11,34 mld euro, import – o 28 proc. do 17,36 mld euro.

Eksport do Unii Europejskiej stanowi prawie 30 proc. całego eksportu kraju, do państw EAUG – ponad 46 proc. Do największych partnerów handlowych Białorusi należą:

- ✓ Rosja – 51,1 proc. wymiany handlowej,
- ✓ Ukraina – 7,2 proc.,
- ✓ Chiny – 4,9 proc.,
- ✓ Niemcy – 4,5 proc.,
- ✓ Wielka Brytania – 4,2 proc.,
- ✓ Polska – 3,8 proc.⁴¹



380
firm polskich

Obecnie na Białorusi aktywnie funkcjonuje około 380 firm polskich lub z polskim kapitałem, zarejestrowanych natomiast jest około 500.

WSPÓŁPRACA HANDLOWA BIAŁORUSI I POLSKI

Zgodnie z danymi urzędu statystycznego Białostatu⁴³ (odpowiednik GUS), w 2017 r. wartość białoruskiego eksportu do Polski wyniosła 1,59 mld euro. W porównaniu do 2016 r. oznacza to wzrost na poziomie ponad 33 proc. Import natomiast wzrósł o 12,9 proc. i wyniósł 1,17 mld euro.

Produkty importowane z Polski to: warzywa, wyroby mechaniczne i elektryczne, wyroby plastikowe, chemikalia, wyro-

by metalowe, środki transportu, drewno, zwierzęta, tekstylia, obuwie, odzież, produkty rolne i spożywcze, wyroby z kamienia, produkty szklane, paliwo, minerały, skóry.

Obecnie na Białorusi aktywnie funkcjonuje około 380 firm polskich lub z polskim kapitałem, zarejestrowanych natomiast jest około 500⁴⁴.

SEKTOR TRANSPORTU BIAŁORUSI⁴⁵

Według danych Białostatu 2014 r. na Białorusi przetransportowano droga-

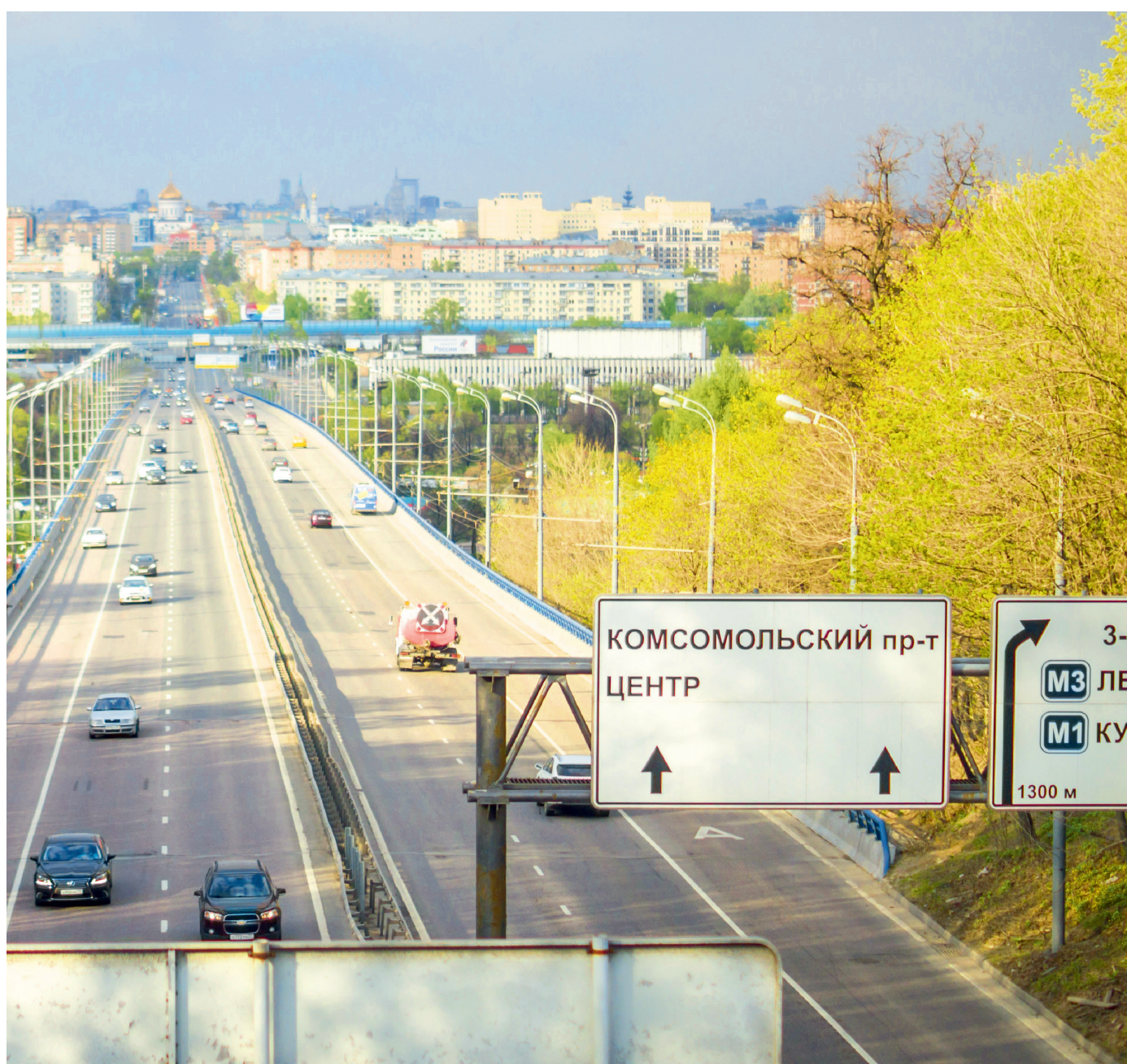


TABELA 10**Szanse i bariery współpracy z Białorusią****Szanse**

- wspólny obszar celny z Rosją
- sąsiedztwo z UE
- członkostwo w EAUG
- preferencyjne warunki dla działalności firm zagranicznych
- zwiększenie inwestycji w rozwój logistyki i transportu
- tania siła robocza
- tanie usługi transportowe
- liczne umowy handlowe z Polską
- bezwizowy wjazd na okres 5 dni
- inwestycje w strefy ekonomiczne
- polski eksport w strukturze importowej Białorusi
- możliwość tranzytu do Kazachstanu i Kirgistanu
- przez Białoruś przebiega główny szlak kolejowych z Chin

Bariery

- ingerencje rządu w transakcje walutowe
- obowiązkowa certyfikacja towarów
- skomplikowane procedury, np. deklarowania zgodności towarów
- nieprzewidywalne działania rządowe
- korupcja na wszystkich szczeblach aparatu rządowego i służb kontrolnych
- brak spójności w prawie (swoboda w interpretacji przepisów)
- słaba infrastruktura drogowa

mi ponad 25,5 mln tkm. Lekki spadek, do 24,5 mln tkm, odnotowano w 2015 r. W 2016 r. natomiast przewieziono już 25,2 mln tkm, w 2017 – 26,9 mln tkm.

Struktura transportu wygląda następująco (2017):

- ✓ drogowy – 20,2 proc.
- ✓ kolejowy – 36,4 proc.
- ✓ lotniczy – 0,1 proc.
- ✓ rurociągowy – 43,3 proc. (ze względu na import gazu i ropy naftowej).

Od 2013 r. na Białorusi funkcjonuje państwowy system poboru opłat drogowych Beltoll⁴⁶. Zgodnie z informacją operatora, stawki poboru opłat za przejazd autostradami płatnymi wyglądają następująco:

- ✓ dwuosiowe pojazdy o dmc powyżej 3,5 t – 0,090 euro/km
- ✓ trzyosiowe pojazdy o dmc powyżej 3,5 t – 0,115 euro/km
- ✓ pojazdy ciężarowe o dmc powyżej 3,5 t – 0,145 euro/km

OPLATY DROGOWE

W dniu dzisiejszym łączna długość sieci dróg wymagających uiszczenia opłaty w Republice Białorusi wynosi 1726 kilometrów.

INWESTYCJE W LOGISTYKĘ

W 2017 r. Białoruś wydała rozporządzenie⁴⁷, określające rozwój logistyczny kra-

TABELA 11**Produkty importowane przez Białoruś [mln USD]⁴²**

	2015	2016	2017
Produkty spożywcze i rolne	3470	3101	3429
Produkty mineralne	177	123	157
Paliwo i energetyka	49	47	60
Wyroby przemysłu chemicznego	2370	2286	2662
Skóry i futra	30	32	65
Drewno, papier, celuloza	283	247	294
Tekstylia i obuwie	624	839	1195
Metale i wyroby metalowe	940	907	1077
Maszyny, urządzenia i pojazdy	4572	4019	4912

ju na najbliższe 18 lat. Inwestycje rządu w rozbudowę centrów logistycznych i zwiększenie powierzchni magazynowych już wzrosły⁴⁸. ●

Do końca 2018 r. Białoruś planuje zwiększyć powierzchnię magazynów klasy A z 810 do 900 tys. m², a do końca 2019 r. i 2020 r. – o kolejne 100 tys. m² (do 1,1 mln m²). Niedaleko granicy z Litwą powstaje centrum transportowo-logi-

styczne o powierzchni 18 tys. m². Z kolei przy granicy z Polską powstaje centrum o powierzchni niecałych 6 tys. m². Kompleks logistyczny o powierzchni 230 tys. m² Białorusini budują również niedaleko granicy z Rosją⁴⁹.

Średnia cena rynkowa najmu za 1 m² magazynu klasy A w Mińsku wynosi 7–8 euro, klasy B – 5–6 euro, C – do 4 euro. Koszt przechowywania jednej europalety wynosi od 1,56 do 2,09 zł brutto (0,90–1,20 rubli białoruskich)⁵⁰.



9.5. KAZACHSTAN

SZANSE I BARIERY WSPÓŁPRACY Z KAZACHSTANEM

Kraje Azji Środkowej, z dominującym w tym regionie Kazachstanem, to rynki o dużym potencjale handlowym. Ka-

zachstan jest otwarty na zagranicznych – szczególnie europejskich – inwestorów, oferuje zniżki dla przedsiębiorców, inwestuje w infrastrukturę⁵¹. Istotne jest to, że przez Kazachstan biegnie głów-

TABELA 12

Szanse i bariery współpracy z Kazachstanem

Szanse

- rynek bogaty w surowce naturalne
- otwartość na zagranicznych inwestorów
- położenie geograficzne – sąsiedztwo z Chinami, Rosją, Iranem
- dominująca pozycja w regionie Azji Środkowej
- obecność porozumień międzynarodowych, np. prywatne umowy handlowe, wspólne połączenia lotnicze (tylko w 2016 r. Polska podpisała z Kazachstanem 20 porozumień o łącznej wartości 845 mln USD)
- członkostwo Kazachstanu w WTO
- chęć dywersyfikacji gospodarki, liczne akcje prywatyzacyjne
- członkostwo z EAUG
- przez Kazachstan przebiega korytarz transportowy Nowego Jedwabnego Szlaku
- ulgi podatkowe i granty państwowe dla zagranicznych firm
- niskie nasycenie oferentów, np. w przetargach
- tanie usługi transportowe
- spowolnione procesy inflacyjne
- wzrost produkcji przemysłowej (wynik I pół. 2018 r. – wzrost o 5,2 proc. w stosunku do tego samego okresu roku poprzedniego)
- obecność 10 specjalnych stref ekonomicznych (uproszczone procedury handlowe i celne, ulgi podatkowe)
- ruch bezwizowy dla obywateli UE
- deficyt towarów użytku codziennego i produktów spożywczych

Bariery

- nieprzychylna polityka Rosji, która chce dla UE pozostać państwem tranzytowym
- gospodarka uzależniona od paliw i metali (zagrożenie ze strony wahań cen ropy naftowej i gazu ziemnego)
- dominacja importu z Rosji i Chin
- wysoki poziom biurokracji
- liczne kontrole organów administracji
- duża odległość od Polski
- różnice kulturowe
- wysoki wskaźnik korupcji
- odrębna kultura biznesowa
- nieprzejrzysty system prawny
- długotrwałe procedury systemu sprawiedliwości
- mimo licznych inwestycji, jeszcze słabo rozwinięta infrastruktura drogowa

TABELA 13**Produkty importowane przez Kazachstan [mld USD]⁵³**

	2015	2016	2017
Produkty spożywcze i rolne	1932	1693	1823
Produkty mineralne	667	662	641
Paliwo i energetyka	469	402	272
Wyroby przemysłu chemicznego	2978	2451	2980
Skóry i futra	79	48	57
Drewno, papier, celuloza	370	257	292
Tekstylia i obuwie	918	691	823
Metale i wyroby metalowe	2490	1952	1664
Maszyny, urządzenia i pojazdy	8704	6804	7681

ny korytarz transportowy (Chiny–Rosja–UE) Nowego Jedwabnego Szlaku. Przy przejściu granicznym w Chorgos, na granicy chińsko-kazachskiej, rozwija się suchy port o przepustowości 600 tys. TEU, połączony ze specjalną strefą ekonomiczną dla branży logistycznej.

WSPÓŁPRACA HANDLOWA KAZACHSTANU I UNII EUROPEJSKIEJ

W 2017 r. Kazachstan eksportował towary o łącznej wartości 42,79 mld euro. Ponad 68 proc. eksportu przypadło na rynek Unii Europejskiej (29,7 proc. przypadło na rynki azjatyckie)⁵².

WSPÓŁPRACA HANDLOWA KAZACHSTANU I POLSKI

Kazachstan jest czwarty na liście najważniejszych partnerów handlowych wśród rynków WNP. W I poł. 2018 r. eksport towarów z Polski do Kazachstanu osiągnął 107,88 mld euro (5,7 proc. więcej niż w tym samym okresie ubiegłego

TABELA 14**Towary importowane z Polski [mln USD]⁵⁵**

Sprzęt mechaniczny i elektryczny	57,60
Produkty przemysłu chemicznego	48,53
Warzywa	37,02
Drewno	20,39
Metale	18,21
Produkty spożywcze	16,78
Zwierzęta	14,55
Wyroby plastyczne i gumowe	13,74
Wyroby z kamienia i szkła	6,70
Tekstylia i odzież	3,01
Paliwo	1,07
Obuwie	0,74
Minerały	0,59
Skóry	0,49

go roku). Import wyniósł 114,43 mld euro (wzrost o 7,9 proc.)⁵⁴.

¹ Unijne sankcje w odpowiedzi na kryzys na Ukrainie, Rada Unii Europejskiej, <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/sanctions/ukraine-crisis/> [dostęp: 13.03.2019].

² Артем Коротаев, Россия запретила импорт продовольствия на \$9 млрд в ответ на санкции, 07.08.2014, <https://tass.ru/ekonomika/1367515> [dostęp: 13.03.2019].

³ Сергей Чигирь, Торговые войны Украина-Россия: кому это невыгодно?, 15.09.2017, <https://rian.com.ua/infografika/20170915/1027712887.html> [dostęp: 13.03.2019].

⁴ Правительство Украины приняло решение блокировать российские фуры, 15.02.2016, <https://www.ntv.ru/novosti/1606165/> [dostęp: 13.03.2019].

⁵ Юлия Кривошапко, Татьяна Шадрин, Первые партии российских и украинских фур вернулись на родину, 17.02.2016, <https://rg.ru/2016/02/17/pervye-partii-rossijskih-i-ukrainskih-fur-vernulis-na-rodinu.html> [dostęp: 13.03.2019].

⁶ Россельхознадзор ввёл контроль в отношении девяти предприятий Белоруссии, 27.02.2018, <https://regnum.ru/news/economy/2384980.html> [dostęp: 13.03.2019].

- 7 Parag Khanna, *The Future of the World Transportation System*, prelekcja na forum RZD Pro/Motion.1520, 2018, <http://railwayforum.ru/uchastniku/-pro-1520/> [dostęp: 13.03.2019].
- 8 Euroazjatycka Komisja Gospodarcza, *O podsumowaniu zewnętrznego i wewnętrznego handlu towarami Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej w styczniu-grudniu 2017 roku*, 15.02.2018, http://eec.eaunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/express/December2017.pdf [dostęp: 13.03.2019].
- 9 Dane rządu Wołodymyra Hrojsmana, premiera Ukrainy, www.kmu.gov.ua/ua.
- 10 Euroazjatycka Komisja Gospodarcza, *Wyniki handlu zewnętrznego z krajami trzecimi*, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, http://eec.eaunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx [dostęp: 14.03.2019].
- 11 *Економічна статистика / Зовнішньоекономічна діяльність, Динаміка зовнішньої торгівлі послугами за країнами світу*, lata 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, opracowanie własne. http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/zed.htm [dostęp: 14.03.2019].
- 12 Krajowa Izba Gospodarcza, *Euroazjatycka Unia Gospodarcza – Ekonomia i możliwości współpracy*, 2018.
- 13 Tamże.
- 14 Artur Lysionok, *Ofensywa rosyjskich ciężarówek. Czy w tym roku czeka nas kolejny konflikt z Rosją?*, portal Trans.INFO, 05.09.2017, <https://trans.info/pl/ofensywa-rosyjskich-ciezarowek-czy-w-tym-roku-czeka-nas-kolejny-konflikt-z-rosja-59adc42dbd04faba368b45e0-65966> [dostęp: 14.03.2019].
- 15 *Відбулось засідання українсько-польської Змішаної Комісії з питань міжнародних автомобільних перевезень*, 11.10.2018, <https://mtu.gov.ua/news/30258.html> [dostęp: 14.03.2019]; Artur Lysionok, *Polska i Ukraina zmniejszyły liczbę wzajemnych zezwoleń na 2019 r. Ukraińcy oburzeni*, portal Trans.INFO, 12.10.2018, <https://trans.info/pl/polska-i-ukraina-zmnieszyly-liczbe-wzajemnych-zezwolen-na-2019-r-ukraincy-oburzeni-112253> [dostęp: 14.03.2019].
- 16 Adam Hrycak, *Zezwoleń na Rosję w 2019 r. będzie... mniej*, transport-expert.pl, 19.12.2018, <https://www.transport-expert.pl/aktualnosci/zezwolen-na-rosje-w-2019-r.-bedzie...mniej-4059.html> [dostęp: 14.03.2019].
- 17 Artur Lysionok, *Polska i Ukraina zmniejszyły liczbę wzajemnych zezwoleń na 2019 r. Ukraińcy oburzeni*, portal Trans.INFO, 12.10.2018.
- 18 Artur Kalisiak, *Kontyngent zezwoleń na Białoruś na 2019 r. ustalony*, portal Trans.INFO, 26.11.2018, <https://trans.info/pl/zezwolenia-na-bialorus-na-2019-r-ustalone-117090> [dostęp: 14.03.2019].
- 19 Ania Gardelo, *Kompromis w sprawie przewozów do Kazachstanu. Kontyngent zezwoleń na 2017 rok i zmiana przepisów dyskryminujących polskich przewoźników*, transporteuropejski.pl, 23.12.2016, <http://transporteuropejski.pl/23/kompromis-sprawie-przewozow-kazachstanu/> [dostęp: 14.03.2019].
- 20 *Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie barier w handlu i inwestycjach 1 stycznia 2016 r. – 31 grudnia 2016 r.*, Komisja Europejska, Bruksela 2017.
- 21 Jakub Jakóbowski, Konrad Popławski, Marcin Kaczmarek, *Kolejowy Jedwabny Szlak. Połączenia kolejowe UE-Chiny: uwarunkowania, aktorzy, interesy*, „Prace OSW” nr 72, Warszawa 2018.
- 22 Tamże.
- 23 Parag Khanna, *The Future of the World Transportation System*, prelekcja na forum RZD Pro/Motion.1520, 2018, <http://railwayforum.ru/uchastniku/-pro-1520/> [dostęp: 14.03.2019].
- 24 Федеральная служба государственной статистики, *Внешняя торговля. Россия в цифрах. Краткий статистический сборник. Официальное издание*, Moskwa 2017.
- 25 *Оборот торговли России и ЕС в январе-июне вырос на 21,5%*, 07.08.2018, <https://ria.ru/20180807/1526087443.html> [dostęp: 14.03.2019].
- 26 Федеральная служба государственной статистики, *Внешняя торговля. Россия в цифрах. Краткий статистический сборник. Официальное издание*, Moskwa 2017.
- 27 Artur Lysionok, *Rosja uaktualniła listę towarów, objętych embargiem*, portal Trans.INFO, 19.02.2018, <https://trans.info/pl/rosja-uaktualnila-liste-towarow-objetych-embargiem-82277> [dostęp: 14.03.2019].
- 28 Tenże, *Rosjanie przypominają o karach za transport towarów objętych embargiem*, portal Trans.INFO, 26.04.2018, <https://trans.info/pl/rosyjskie-embargo-rosjanie-przypominaja-o-karach-transport-towarow-objetych-embargiem-89846> [dostęp: 14.03.2019].
- 29 Система взимания платы Платон, *Тарифы и условия*, <http://platon.ru/ru/about/procedure-and-conditions/>.
- 30 Artur Lysionok, *Elektroniczne listy przewozowe także w Rosji. Już w tym roku*, portal Trans.INFO, 25.01.2018, <https://trans.info/pl/rosyjskie-embargo-rosjanie-przypominaja-o-karach-transport-towarow-objetych-embargiem-89846> [dostęp: 14.03.2019].
- 31 Źródło: Ukrstat (ukraińska służba statystyczna).
- 32 Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, *Перелік товарів походження з України, вилучених з-під дії Генералізованої системи преференцій США*, 2018, <https://issuu.com/mineconomdev/docs/list-gsp-2018-ua> [dostęp: 14.03.2019].
- 33 Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part (2014), „Official Journal of the European Union”, L 161/3, http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2016/november/tradoc_155103.pdf [dostęp: 14.03.2019].
- 34 Główny Urząd Statystyczny, *Roczniki branżowe. Rocznik statystyczny handlu zagranicznego 2017*, Warszawa 2017, https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5515/9/11/1/rocznik_statystyczny_handlu_zagranicznego_2017.pdf [dostęp: 14.03.2019].
- 35 Статистика рынка автомобильных грузоперевозок ЕС-Украина: 6 месяцев 2018 г. 24.08.2018, <http://eurostat.com/news/432/> [dostęp: 14.03.2019].
- 36 Artur Lysionok, *Transport drogowy Ukrainy nabiera rozpędu. Kolejowy na tym traci*, portal Trans.INFO, 12.12.2017, <https://trans.info/pl/transport-drogowy-ukrainy-nabiera-rozpędu-kolejowy-tym-traci-74840> [dostęp: 14.03.2019].
- 37 Tenże, *Ukraina dołączyła do TEN-T*, portal Trans.INFO, 08.12.2017, <https://trans.info/pl/ukraina-dolaczyla-t-74416> [dostęp: 14.03.2019].
- 38 Studbooks, *Международные транспортные коридоры*, https://studbooks.net/53897/ekonomika/mezhdunarodnye_transportnye_koridory [dostęp: 14.03.2019].
С. А. Юрченко, А. Е. Юрченко, *Международные транспортные коридоры: современное состояние и перспективы развития*, Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина, Харьков 2013, <https://periodicals.karazin.ua/irtb/article/view/4727/4303> [dostęp: 14.03.2019].
- 39 Artur Lysionok, *Opłaty drogowe w Kazachstanie ulegną zmianie. Przewoźnicy będą zachwyceni*, portal Trans.INFO, 04.12.2017, <https://trans.info/pl/oplaty-drogowe-kazachstanie-ulegna-zmianie-przewoznicy-beda-zachwyceni-73590> [dostęp: 14.03.2019].
- 40 Ярослав Романчук, Аналитический доклад, *Экономическое положение, деловой климат в Беларуси и мире в 2018 году, Аналитическое обоснование Национальной платформы бизнеса Беларуси – 2018 «От возможностей к реальности»*, 08.05.2018, <http://liberty-belarus.info/images/2018/economic-state-Belarus-05-2018-analytic-report.pdf> [dostęp: 14.03.2019]; *Низкий рост экономики Беларуси грозит увеличением разрыва в доходах с соседями*, 19.04.2018, <https://news.tut.by/economics/589540.html> [dostęp: 14.03.2019].
- 41 Национальный статистический комитет Республики Беларусь, *Баланс внешней торговли товарами Республики Беларусь*, http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/vneshnyaya-torgovlya_2/operativnye-dannye_5/balans-vneshnei-torgovli-tovarami-respubliki-belarus/ [dostęp: 14.03.2019]; *Товарная структура экспорта и импорта*, http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/vneshnyaya-torgovlya_2/operativnye-dannye_5/tovarnaya-struktura-eksporta-i-importa/ [dostęp: 14.03.2019]; *Данные об экспорте и импорте инвестиционных, промежуточных и потребительских товаров, 2017*, http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/vneshnyaya-torgovlya_2/operativnye-dannye_5/dannye-ob-eksporte-i-importe-investitsionnykh-promezhutochnykh-i-potrebitelskikh-tovarov/ [dostęp: 14.03.2019].
- 42 Евразийская экономическая комиссия, *Внешняя торговля с третьими странами 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, стyczeń–wrzesień 2018*, http://eec.eaunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx [dostęp: 14.03.2019].

- 43 Национальный статистический комитет Республики Беларусь, *Данные о внешней торговле Республики Беларусь по отдельным странам* 2016, 2017, 2018, http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/vneshnyaya-torgovlya_2/ [dostęp: 14.03.2019].
- 44 Bartosz Dyląg, *Inwestycje, Białoruś: W tym kraju nie ma konkurencji, to raj dla polskich firm*, portal gospodarczy WNP, 24.10.2017, https://www.wnp.pl/rynki-zagraniczne/inwestycje-bialorus-w-tym-kraju-nie-ma-konkurencji-to-raj-dla-polskich-firm,308773_1_0_0.html [dostęp: 14.03.2019].
- 45 Национальный статистический комитет Республики Беларусь, *Транспорт и связь в Республике Беларусь. Статистический сборник*, Минск 2018, http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_9289/ [dostęp: 14.03.2019].
- 46 <http://beltoll.by> [dostęp: 14.03.2019]; Artur Lysionok, *Nowe płatne drogi na Białorusi. Zmiany wchodzą w życie w grudniu*, portal Trans.INFO, 16.08.2018, <https://trans.info/pl/bialorusini-odwoluja-pobor-oplat-drogowych-ale-tylko-dla-kierowcow-z-zagranicy-105320> [dostęp: 14.03.2019].
- 47 Совет Министров Республики Беларусь, *Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года*, 28.12.2017, <http://www.government.by/upload/docs/file71d8be5815e54098.PDF> [dostęp: 14.03.2019].
- 48 Artur Lysionok, *Pod bokiem polskich przewoźników rośnie poważna konkurencja. Czy Białorusini zawojują transportowy rynek?*, portal Trans.INFO, 21.03.2018, <https://trans.info/pl/bokiem-polskich-przewoznikow-rosnie-powazna-konkurencja-bialorusini-zawojuja-transportowy-rynek-85440> [dostęp: 14.03.2019].
- 49 Совмин утвердил концепцию развития логистической системы Беларуси до 2030 года, 04.01.2018, <https://www.belta.by/economics/view/sovmin-utverdil-kontseptsiju-razvitija-logisticheskoy-sistemy-belarusi-do-2030-goda-283147-2018/> [dostęp: 14.03.2019]; Artur Lysionok, *Białorusini planują centrum logistyczne przy granicy z Polską*, 17.01.2018, <https://trans.info/pl/bialorusini-planuja-centrum-logistyczne-przy-granicy-polska-78501> [dostęp: 14.03.2019].
- 50 Artur Lysionok, *Pod bokiem polskich przewoźników rośnie poważna konkurencja. Czy Białorusini zawojują transportowy rynek?*, portal Trans.INFO, 21.03.2018.
- 51 Tenże, *Dobra wiadomość dla polskich przewoźników – Kazachstan zwiększa przewozy do Europy*, portal Trans.INFO, 18.05.2018, <https://trans.info/lt/dobra-wiadomosc-dla-polskich-przewoznikow-kazachstan-zwieksza-przewozy-do-europy-92169> [dostęp: 14.03.2019]; tenże, *Oplaty drogowe w Kazachstanie ulegną zmianie. Przewoźnicy będą zachwyceni*, portal Trans.INFO, 04.12.2017, <https://trans.info/pl/oplaty-drogowe-kazachstanie-ulegna-zmianie-przewoznicy-beda-zachwyce-ni-73590> [dostęp: 14.03.2019].
- 52 Tenże, *Dobra wiadomość dla polskich przewoźników – Kazachstan zwiększa przewozy do Europy*, portal Trans.INFO, 18.05.2018.
- 53 Евразийская экономическая комиссия, *Внешняя торговля с третьими странами* 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx [dostęp: 14.03.2019]; Krajowa Izba Gospodarcza, *Euroazjatycka Unia Gospodarcza - Ekonomia i możliwości współpracy*, 2018.
- 54 Krajowa Izba Gospodarcza, *Euroazjatycka Unia Gospodarcza - Ekonomia i możliwości współpracy*, 2018.
- 55 Tamże.



INFRASTRUKTURA TOWARZYSZĄCA I TRANSPORT ALTERNATYWNY

Aktualnie transportem drogowym przewozi się w Polsce większość towarów. Wkrótce może się jednak okazać, że zmiany prawne, proponowane m.in. przez Komisję Europejską, wymuszają, by inne środki transportu, bardziej ekologiczne, zyskały większy udział. Tendencje do takich zmian widać już w innych krajach. Podobnie zmniejszyć się może popularność tradycyjnych paliw (oleju napędowego). Na jakie trendy warto zwrócić uwagę w najbliższych latach w związku z tym?

10.1. PALIWA ALTERNATYWNE

– Dyskusja na temat dekarbonizacji transportu i równoważenia celów gospodarczych, środowiskowych i społecznych dotyczy całego sektora paliw alternatywnych. Nie da się jednak ukryć, że elektromobilność to trend, który na całym świecie rozwija się najbardziej dynamicznie – zauważa Maciej Mazur¹, dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych. Jak podkreśla, obecnie najlepszą perspektywę rozwoju ma elektromobilność.

W segmencie samochodów osobowych już się ona rozwija, głównie ze względu na regulacje państwowe (związane chociażby z wprowadzaniem zakazów wjazdu samochodów z silnikami benzynowymi do centrów miast czy z ograniczeniami w emisji CO₂, nakładanymi przez UE na producentów aut), ale również ze względu na plany samych koncernów samochodowych, dotyczące powstawania nowych modeli pojazdów. Wkrótce możemy jednak liczyć również na jej rozwój w segmencie lekkich samochodów dostawczych.

– W segmencie pojazdów dostawczych już dzisiaj dostępne są – lub pojawia się w ofercie w najbliższych miesiącach – takie pojazdy, jak Volkswagen e-Crafter, Renault Master ZE czy Mercedes eSprinter, które mogą świadczyć zeroemisyjne usługi transportowe. Oferta całkowicie elektrycznych vanów wymaga jednak dalszego rozwoju – przekonuje Mazur.

Jego zdaniem ten obszar może się rozwijać nawet szybciej niż segment elektrycznych samochodów osobowych. W przypadku samochodów dostawczych bowiem TCO, czyli całkowity koszt po-

siadania (*Total Cost of Ownership*²) jest prostszy do uzyskania.

– Przy spełnieniu szeregu warunków, które dzisiaj są przedmiotem wielu analiz, takich jak np. ładowanie akumulatorów pojazdu w porze nocnej na preferencyjnych warunkach, uwzględnieniu korzyści natury finansowej, w tym preferencji podatkowych czy dopłat do zakupu, w perspektywie kilku lat przedsiębiorcy mogą liczyć na osiągnięcie korzystnego wyniku TCO w przypadku elektrycznych samochodów dostawczych – zapewnia przedstawiciel Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.

Kluczowe jest wsparcie państwa. Jednak wcale nie opierające się na tym, by pojazd elektryczny mógł być kupiony przez przedsiębiorcę po cenie niższej niż tradycyjny. – Najważniejsze, by analiza TCO dotycząca zakupu samochodu elektrycznego przyniosła pozytywny wynik w perspektywie najwyżej kilkuletniego okresu. W tym przypadku nie jest więc niezbędna dopłata państwa podobnie wysoka, jak w przypadku autobusów, a więc rzędu 85 proc.³ Wyrównanie kosztów nie musi w tym przypadku następować w momencie zakupu, ale powinno mieć miejsce w okresie użytkowania pojazdu elektrycznego – zastrzega ekspert.

Takim wsparciem mogłoby być np. zwolnienie podatkowe albo możliwość otrzymania dopłaty do zakupu. Te dwa czynniki bowiem są w stanie zachęcić klientów do zakupów. Wskazują na to właściciele aut osobowych (stwierdziło tak 82 proc. z nich, jak wynika z danych PSPA⁴), podobny mechanizm działa jednak również w przypadku właścicieli samochodów ciężarowych i dostawczych.

NIE TYLKO ELEKTROMOBILNOŚĆ

To przede wszystkim na elektromobilność stawia dokument *Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*⁵ opracowany przez Ministerstwo Energii⁶, a przyjęty przez Radę Ministrów w marcu 2017 r. Jak jednak podkreśla Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, „zadaniem stojącym przed branżą paliw alternatywnych jest przekonanie decydentów, że LNG i CNG mogą w większym stopniu uczestniczyć w transformacji na transport niskoemisyjny niż przewidziano to w Krajowych Ramach”⁷.

Z kilku powodów. Jak czytamy w raporcie PSPA, generalnie „w obszarze paliw alternatywnych jednym z najbardziej rozpowszechnionych paliw jest sprężony gaz ziemny. CNG wykorzystywane jest w transporcie, w zależności od rynku, na dość dużą skalę od co najmniej 30 lat. Jest to już zatem dobrze znany, sprawdzony nośnik energii, z dopracowaną technologią i równocześnie dysponujący potencjałem do dalszego wzrostu zastosowania. CNG jest często wykorzystywany w komunikacji miejskiej, przez służby miejskie (np. przedsiębiorstwa oczyszczania) czy we flotach firmowych (np. poczta, logistyka)”⁸.

Z kolei LNG „może być wykorzystywane jako alternatywa w środkach komunikacji miejskiej i pojazdach miejskich służb, choć obecnie najszersze zastosowanie znajduje w przewozach towarowych (ciężarówki). LNG wprowadzane jest też jako paliwo w transporcie morskim i rzeczny, zastępując mazut i olej napędowy. Rozwiązanie takie pozwala na ograniczenie kosztów zakupów paliwa, ale również jest korzystne z punktu widzenia wpływu na

środowisko, gdyż w porównaniu do tradycyjnych paliw pozwala na istotną redukcję emisji szkodliwych substancji”.

Na Zachodzie i w niektórych krajach Europy Środkowej gaz jest lub staje się realną alternaty-

wą. Chociażby w Czechach, głównie ze względu na kilkuletni okres obowiązywania zerowej stawki podatku akcyzowego na CNG (wprowadzony w 2008 r.). W tym czasie wyraźnie wzrastała liczba samochodów napędzanych w ten sposób – o kilkadziesiąt procent rocznie.

„Przyrost liczby użytkowników przełożył się także na zwiększenie liczby stacji tankowania CNG. Podczas gdy w 2008 r. funkcjonowało jedynie 17 takich punktów, w ciągu 4 lat ich liczba uległa podwojeniu, w 2015 r. liczba stacji liczyła już 108 obiektów” – czytamy w raporcie *Rynek paliw alternatywnych CNG i LNG*, opublikowanym w 2017 r. przez PSPA⁹.

Niestety, w Polsce gaz ziemny nadal nie jest realną alternatywą. Głównie ze względu na brak stosownej infrastruktury.

– Mamy tylko 23 publiczne stacje tankowania CNG i jedną LCNG – podaje Maciej Mazur¹⁰. – Liczymy, że aktywność Funduszu Niskoemisyjnego Transportu obejmie również dopłaty do infrastruktury związanej z paliwami gazowymi. Tym bardziej, że Polska dysponuje znacznym potencjałem w zakresie gązomobilności. Posiadamy chociażby terminal w Świnoujściu, który jak na razie jest wykorzystywany wyłącznie do podstawowej działalności, czyli do regazyfikacji – zmiany stanu skupienia gązu. Rozwinąć się może jednak inny, dodatkowy segment działalności tej inwestycji, związany z przeładunkiem na cysterny i dystrybucją tego paliwa w ten sposób.

Obecnie usługa ta traktowana jest jako dodatkowa. Terminal oferuje zdolność przeładunku 95 tys. t LNG na cysterny samochodowe rocznie, jak wynika z danych PSPA¹¹.

PRZYSZŁOŚĆ W SZARYCH CZY JASNYCH BARWACH?

Stowarzyszenie podaje optymistyczne dane światowe. Wynika z nich, że „obecnie na świecie w użytku jest ponad 23 mln pojazdów zasilanych CNG i LNG, które są obsługiwane przez ponad 28,5 tys. stacji. Stanowi to 1,3 proc. całej floty pojazdów

108
liczba stacji
tankowania CNG
w Polsce
w 2015 r.

używanych na świecie”. Ma ich być więcej. Czy również dzięki Polsce? Najpierw trzeba będzie się zmierzyć z szeregiem wyzwań, wśród których PSPA wymienia jako najważniejsze:

- ✓ Nierównomierne rozbudowanie infrastruktury – nie tylko w Polsce, lecz także w Europie. Jak zaznacza Maciej Mazur w rozmowie z portalem Trans.INFO, w przyszłości kluczowe będzie rozsądne budowanie stacji tankowania. – Punkty związane z alternatywnymi paliwami, czy to gazowymi, czy nawet wodorowymi, powinny być uruchamiane na trasach przelotowych. W pierwszej kolejności należy je wiązać z siecią TEN-T, następnie z obszarami centrów logistycznych. Trzeba zainteresować przedsiębiorców kwestią rozwoju infrastruktury i zachęcić ich do odpowiednich inwestycji – przekonuje¹².
- ✓ Niska marża związana ze sprzedażą paliwa, również alternatywnego. „To powoduje, że zwrot z tego typu inwestycji wynosi nawet kilkanaście lat” – przestrzega PSPA¹³.
- ✓ Duża różnica w kosztach między pojazdami zasilanymi przez paliwa tradycyjne a alternatywne. Stowarzyszenie szacowało chociażby w 2017 r., że „obecnie produkowane nowe pojazdy napędzane CNG kosztują między 10–40 proc. więcej od pojazdów napędzanych w sposób tradycyjny. Z kolei pojazdy napędzane LNG kosztują średnio 60 proc. więcej aniżeli pojazdy tradycyjne”¹⁴.
- ✓ Brak spójnych specyfikacji technicznych dotyczących infrastruktury – PSPA wymienia przede wszystkim parametry dystrybutorów i końcówek nalewaków do uzupełniania paliwa, punktuje również „brak przepisów dotyczących bezpieczeństwa

odnoszących się do bunkrowania, które utrudniają przyjmowanie się tych paliw na rynku”¹⁵.

Eksperti¹⁶ przekonują więc, że w pierwszej kolejności, z myślą o rozwoju alternatywnych paliw (przede wszystkim gazowych), należy zmierzyć się z ww. wyzwaniami. To jednak nie wszystko. Okazuje się, że kluczowe mogą być również czynniki typowo rynkowe. Chodzi o stosunek cen CNG i LNG do „tradycyjnych” paliw. „Ten aspekt na korzyść paliwa gazowego zdecyduje o dynamice rozwoju całego rynku, zaś kluczowy wpływ na to będzie miała przyjęta polityka regulacyjna” – przekonuje Stowarzyszenie¹⁷. Innymi słowy to od polityki rządu będzie zależało, czy gaz stanie się atrakcyjną alternatywą dla tradycyjnych paliw.

Pierwszy krok został już zrobiony. W sierpniu 2018 r. prezydent Andrzej Duda podpisał nowelizację ustawy o podatku akcyzowym¹⁸, która ma zwolnić z akcyzy gaz LNG i CNG przeznaczony do silników spalinowych pojazdów. I chociaż zgodnie z polskim prawem już od września wspomniane przepisy mogłyby funkcjonować, do tego konieczna jest jeszcze zgoda Komisji Europejskiej. Na tę jeszcze czekamy. Europosłowie muszą sprawdzić, czy zwolnienie z akcyzy nie narusza reguł pomocy publicznej.

Wśród innych alternatywnych paliw wymieniane są również: napęd wodorowy (jednak eksperci przekonują, że jak na razie pełni on marginalną rolę i z uwagi na brak zaawansowanych prac nad infrastrukturą i pojazdami, nie tylko w samej Polsce, w najbliższych latach się to nie zmieni¹⁹) oraz LPG.

– Dziś nasz rząd stawia przede wszystkim na elektromobilność. Z moich rozmów z ekspertami z branży paliwowej wynika jednak, że alternatywą, bardzo atrakcyjną, również dla samochodów ciężarowych, mógłby być gaz LPG, również ze wzglę-



**95 tys. ton
LNG**

Terminal w Świnoujściu oferuje zdolność przeładunku 95 tys. t LNG na cysterny samochodowe rocznie.

60%
o tyle więcej
kosztują pojazdy
napędzane LNG

du na to, że nie wymaga na ten moment od nas żadnych dodatkowych inwestycji, a badania przekonują, że jest ekologiczny – przekonuje dr Jakub Bogucki, analityk rynku paliw e-petrol.pl²⁰.

Okazuje się, że w najbliższym czasie również – ekonomiczny. – Od lat import tego gazu do Polski oparty jest na w miarę stałych i konsekwentnych dostawcach: krajach Europy Wschodniej, Kazachstanie.

W związku z czym i ceny są w miarę stałe – oscylują od lat w granicach 1,70–2,50 zł za litr. I, co ważne, w ciągu najbliższego roku nie powinno się to zmienić – dodaje ekspert. – Oczywiście, krótkoterminowo sytuacja rynkowa może na nie wpływać, jednak w dłuższej perspektywie podwyżek na stacjach nie będzie. Więcej nawet – możemy się spodziewać pewnych obniżek.

10.2. KOLEJ I TRANSPORT INTERMODALNY²¹

Eksperci nie mają wątpliwości²² – transport kolejowy nie powinien konkurować z samochodowym, lecz oba powinny się wzajemnie uzupełniać. Tymczasem od końca XX wieku stopniowo zwiększała się przewaga transportu samochodowego – głównie ze względu na to, że przewoźnicy uważali go za wygodny, bo umożliwiający przewóz towarów od drzwi do drzwi, tańszy i szybszy. Rzeczywiście, transport kolejowy obecnie ma kilka barier, które sprawiają, że może nie być uważany za wystarczająco atrakcyjny.

Przed wszystkim eksperci wskazują na niską średnią prędkość pociągów intermodalnych w Polsce²³. Zgodnie z najnowszymi danymi, pochodzącymi z 2016 r., to 31 km/h.

– To jest oczywiście średnia pokazująca rzeczywisty czas przejazdu. Pamiętajmy, że mają na nią wpływ postoje na trasie, opóźnienia innych pociągów czy opóźnienia spowodowane przez innych uczestników ruchu. Tym niemniej średnia prędkość w Polsce oscyluje dziś w oko-

licach 30 km/h. To mało, zwłaszcza biorąc pod uwagę to, że w niektórych europejskich krajach sięga 60 km/h, a nawet więcej – zauważa Alicja Kozłowska, dyrektor Departamentu Regulacji Rynku w Urzędzie Transportu Kolejowego²⁴.

– Mijmy też na uwagę, że obecnie ta niska prędkość wynika z zamknięć torowych i objazdów, spowodowanych wielkimi pracami modernizacyjnymi. Gdy minie czas modernizacji i inwestycji kolejowych, na pewno przełoży się to na jej wzrost – dodaje ekspertka. Przyznaje przy tym jednak, że obecna nieprzewidywalność terminu dostarczenia transportu, wynikająca z dość częstych opóźnień, jest jeszcze większym problemem w transporcie intermodalnym niż mała prędkość. Tam bowiem kluczowe jest dostarczenie towaru na czas.

Kolejną barierą jest również różna szerokość torów. – Problem zróżnicowanego rozstawu torów na obszarze Europy Centralnej nie występuje, bo większość linii o znaczeniu międzynarodowym ma już standardowy rozstaw szyn 1435 mm. Problem pojawia się jednak, gdy zbliżamy się do wschodniej granicy Polski, gdzie mamy do czynienia z szerokimi torami. Wymaga to przeła-

**60
km/h**

**to w niektórych
europejskich krajach
średnia prędkość
pociągów
intermodalnych**

dunku i zmiany pojazdu trakcyjnego – tłumaczy Alicja Kozłowska.

Różnica w proporcjach między transportem kolejowym a samochodowym **wynika również z czynników ekonomicznych**. – Przy poruszaniu się po sieci kolejowej zawsze należy uiścić stosowną opłatę. Dodatkowo należy zapłacić np. za korzystanie z torów postojowych, przeładunkowych czy manewrowych – tłumaczy Kozłowska.

Warto się również zastanowić, jaki jest powód, dla którego współpraca transportu samochodowego z kolejowym jest utrudniona. W odniesieniu do tego zagadnienia ekspertka podkreśla przede wszystkim **różny sposób przewożenia ładunków**²⁵. Pociągi wożą je w kontenerach, z kolei ciężarówki przede wszystkim na paletach.

„Konteneryzacja tych grup towarów, przewożenie ich przy użyciu wymienionych nadwozi lub naczep przystosowanych do operacji w terminalach, pozwoliłyby na efektywne przeniesienie ich na kolej zarówno w transporcie krajowym, jak międzynarodowym” – przekonuje UTK²⁶, donosząc przy okazji o ostatnich danych wskazujących na to, że „ładunki przewiezione na drogach w kontenerach stanowią ok. 1 proc. masy i 1,2 proc. pracy przewozowej”.

– Konteneryzacja wiąże się z szeregiem korzyści. Zwiększa bezpieczeństwo przewozu: ładunek podróżuje anonimowo, nie widać przez ściany, co jest w środku. Poza tym kontener trudno uszkodzić. Co więcej, przeładunek jest prostszy i szybszy, z uwagi na ustandaryzowane wymiary. Kontener sprawdza się również jako miejsce czasowego składowania i przechowywania ładunku. Nie ma potrzeby ponoszenia wysokich kosztów czasowego magazynowania w oczekiwaniu na następny rodzaj transportu i dalszą drogę – wylicza ekspertka UTK. – Co więcej, ze względu na moż-

liwość nakładania jednego kontenera na drugi, rośnie możliwość wykorzystania powierzchni składowej w ograniczonych powierzchniowo terminalach.

JEST LEPIEJ, ALE DO LIDERÓW DALEKO

Gdy spojrzeć na dane dotyczące przewozu towarów w transporcie intermodalnym, można zauważyć, że ich liczba wzrasta. Najnowsze dane (z 2017 r.) wskazują, że o niemal 2 mln t wzrosła masa przewiezionych ładunków, w stosunku do 2016 r. zaś o 1 mld tonokilometrów wzrosła praca przewozowa²⁷.

Liderem w tego typu przewozie była spółka PKP Cargo. To ona odpowiadała za ponad 46 proc. rynku pod względem przewiezionej masy i za ponad połowę pod względem wykonanej pracy przewozowej – wynika z dokumentu *Przewozy intermodalne w 2017 roku. Podsumowanie Prezesa UTK*²⁸.

46%
**udział PKP Cargo
w rynku transportu
intermodalnego**

Kolejne miejsca na podium wyglądały następująco:

- ✓ DB Cargo Polska – udział w rynku, biorąc pod uwagę przewiezioną masę, wyniósł 17,7 proc., zaś z perspektywy wykonanej pracy przewozowej – ponad 21 proc.
- ✓ Lotos Kolej – odpowiednio 14,2 proc. i 12,4 proc.

Wciąż jednak może być lepiej, co pokazuje porównanie Polski z innymi krajami europejskimi. Oto przykład: w 2016 r. udział transportu intermodalnego w ogólnej pracy przewozowej wykonanej na kolei wynosił niecałe 9 proc. W tym samym czasie w Austrii sięgał niemal 30 proc.,

w Niemczech niemal 38 proc., a w Szwajcarii przekraczał 50 proc.! – wynika z innego raportu UTK *Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce. Wyzwania, propozycje, dobre praktyki*²⁹.

RECEPTY NA ROZWÓJ TRANSPORTU

Jak pisze Ignacy Góra, prezes Urzędu Transportu Kolejowego w raporcie *Zwiększenie roli kolei...*³⁰, „należy zaplanować i zrealizować spójny i logiczny program poprawy i dostosowania infrastruktury kolejowej do przewozu większej ilości ładunków, np. poprzez zwiększenie przepustowości i prędkości na liniach kolejowych, likwidację wąskich gardeł, umożliwienie obsługi pociągów o długości 750 m, modernizację towarowych korytarzy transportowych czy separację ruchu pasażerskiego od towarowego. Należy upowszechniać wykorzystanie jednostek intermodalnych, takich jak kontenery i nadwozia wymienne”.

Kluczowe jest również postawienie na inwestycje w konkretnych, najbardziej perspektywicznych lokalizacjach. Dane z 2016 r., którymi posługuje się UTK, pokazują, że „statystycznie, najwięcej ładunków międzywojewódzkich nadano i przyjęto w województwach: śląskim, mazowieckim, wielkopolskim i łódzkim. Rozwój sieci przewozów intermodalnych powinien być zatem oparty na wskazanych województwach, przy zwiększaniu roli transportu kolejowego. W transporcie międzynarodowym natomiast głównymi krajami wymiany z Polską są Niemcy, Czechy, Włochy, Francja i Słowacja”³¹.

W raporcie z 2017 r. UTK³² dodaje również, że „z punktu widzenia tranzytowego ruchu towarowego najważniejsze jest przygotowanie [...] następujących korytarzy transportowych:

- ✓ pomiędzy Białorusią i Niemcami (C-E 20),
- ✓ pomiędzy portami i granicą z Czechami i Słowacją (Bałtyk–Adriatyk),

✓ pomiędzy Litwą i Polską.

To nie wszystko. – Bardzo ważne są trasy kolejowe obsługujące połączenia łączące środek i południe naszego kraju z portamiorskimi oraz kierunek wschód–zachód. W najbliższym czasie przeprowadzona powinna zostać modernizacja infrastruktury zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie portów morskich i stacji portowych, obsługujących porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Bardzo ważna jest również rozbudowa centrum przeładunkowego w Małaszewiczach, tak, by stało się ono kluczowym portem przeładunkowym, obsługującym również inne kraje – przekonuje dyrektor Departamentu Regulacji Rynku w Urzędzie Transportu Kolejowego³³.

Ważne jest również zainteresowanie obsługą Nowego Jedwabnego Szlaku. „Jest to połączenie bardzo perspektywiczne, ze względu na oferowany czas przewozu wynoszący 12–14 dni, w porównaniu z żeglugą morską 30–40 dni”, jak szacowali uczestnicy konferencji „Transport intermodalny – integracja przewozów światowych”³⁴, która odbyła się w 2017 r. Dodawali przy tym, że „połączenie intermodalne z Chinami ma szanse rozwojowe, pod warunkiem zmiany struktury wymiany handlowej Polski z Chinami (obecnie występuje 15-krotna nadwyżka importu z Chin, w porównaniu z polskim eksportem do Państwa Środka) oraz większego wykorzystywania przez Polskę połączenia tranzytowego w przewozach intermodalnych z Chin do innych krajów Unii Europejskiej, zwłaszcza Europy Zachodniej i w kierunku odwrotnym”.

Podobnego zdania jest Alicja Kozłowska z UTK. – Mamy atrakcyjne położenie geograficzne, musimy jednak dążyć do tego, by nie stać się jedynie krajem tranzytowym, ale by na tym tranzycie zarabiała polska gospodarka. Skoro leżymy na Nowym Jedwabnym Szlaku, to szansa dla rozwoju wielu usług związanych z obsługą transportu, spedycja czy



15-krotna nadwyżka

Obecnie występuje 15-krotna nadwyżka importu z Chin, w porównaniu z polskim eksportem do Państwa Środka.

logistyką. Również nasi producenci powinni podjąć wyzwanie: zacząć tworzyć towary innowacyjne, konkurencyjne, tak, by do Chin nie wracały puste kontenery. Dzięki temu obniżą się również koszty działalności transportowej – zauważa.

– Co więcej, powinniśmy zacząć zarabiać na usługach dodatkowych związanych z transportem. Na przykład zabiegać o to, by nasza wschodnia granica stała się miejscem przeładunku towarów przyjeżdżających do Europy ze Wschodu. By to było możliwe, kluczowe są inwestycje, ale również usprawnienia odprawy celnej na granicy. Zasady powinny być proste, a czas obsługi krótki – dodaje ekspertka.

25%
wynosi ulga
intermodalna

UTK przypomina również o wsparciu finansowym. „Aby poprawić konkurencyjność kolei na rynkach transportowych, opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej muszą stać się bardziej konkurencyjne” – apeluje, dodając, że obecnie nawet po uwzględnieniu ulgi intermodalnej (która wynosi 25 proc.) stawki są zbyt wysokie³⁵.

Na przykład w 2016 r. opłata za pociąg intermodalny 1000 ton za 1 km wynosiła w Polsce (po uwzględnieniu wspomnianej ulgi) 1,21–3,15 euro, jak wynika z danych Urzędu. Tymczasem chociażby w Hiszpanii było to średnio 0,2 euro, w Danii – 0,65 euro, zaś w Słowenii 0,57–1,53 euro³⁶.

10.3. PORTY MORSKIE

Cztery kluczowe dla gospodarki polskie porty intensywnie się rozwijają. W ciągu czterech lat, od 2013 r., najbardziej dynamiczny z nich, gdański, aż o ponad 34 proc. zwiększył przeładunki. Następny w kolejności był gdyński (ponad 20 proc.), kolejne – ze Szczecina i Świnoujścia – zanotowały wzrost o niemal 12 proc., jak wynika z danych Najwyższej Izby Kontroli³⁷. W całym ubiegłym roku przeładowano w tych czterech miejscach ponad 87 mln t³⁸.

W lutym tego roku Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. chwalił się historycznym rekordem. Donosił wówczas, że w 2017 r. przeładował o 4 proc. więcej towarów, niż zakładał. Przekroczona została granica 40 mln t.

– Na wynik wpłynęły przede wszystkim wyższe przeładunki w ostatnim kwartale 2017 r., w którym port obsłużył ponad 12 mln t – wyjaśniał Łukasz Greinke, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk³⁹.

W ubiegłym roku wyjątkowe obłożenie notowały jednak i pozostałe polskie

porty. Szczecin i Świnoujście przekroczyły 25 mln t przeładunku, Gdynia – 21 mln t.

Gdy polskie porównać z portami we wschodniej części Bałtyku, można zauważyć, że konkurenci radzą sobie dużo gorzej. Na przykład estoński, w Tallinie, w ciągu czterech lat zanotował niemal 32 proc. spadek przeładunku. Spadki widać również na Łotwie – w Rydze i Ventspils. Tylko litewski port zanotował wzrost o ponad 29 proc⁴⁰.

Co zadecydowało o tak prężnym rozwoju rodzimych portów? „Kluczowe znaczenie dla dobrego wyniku miały przyrosty przeładunków drobnicy (+5,0 mln t), a także wzrosty w grupach paliwa płynne (+1,9 mln t) oraz ruda (+0,8 mln t)” – tak wysokie przeładunki komentują autorzy raportu *Port Monitor. Polskie porty w 2017 roku*⁴¹.

Zgodnie ze zgromadzonymi przez nich danymi, kluczową dźwignią rozwoju jest wspomniana drobnica – odpowiada za połowę całkowitych obrotów portowych. Na kolejnych miejscach plasują się pa-



**ponad
40 mln ton**

W lutym tego roku Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. chwalił się historycznym rekordem przeładunku. Przekroczona została granica 40 mln t.

liwa płynne (21 proc.) oraz węgiel i koks (11 proc.).

W ubiegłym roku wyraźnie wzrosły dane dotyczące obsługi kontenerów. W sumie w polskich portach przeładowano niemal 2,4 mln TEU (czyli *twenty-foot equivalent unit*, chodzi o jednostkę określającą pojemność kontenera długiego na 20 stóp).

WAŻNE PUNKTY W SIECI TEN-T

O potencjale wspomnianych portów świadczy chociażby to, że są węzłami bazowymi sieci TEN-T, czyli stanowią ważne zakończenie lub początek danego korytarza. To przez nie przechodzą korytarze na linii Bałtyk–Adriatyk, które dodatkowo łączą się, w głębi Polski, z korytarzem Morze Północne–Bałtyk.

Gdy kilka miesięcy temu NIK opublikowała raport na temat portów w Polsce⁴³, zwracała uwagę m.in. na ich kluczowe umiejscowienie. W raporcie wskazywano, że z miast, w których się znajdują, biegną aż trzy główne drogi w korytarzu Bałtyk–Adriatyk. Wymieniano:

- ✓ **autostradę A1:** Gdańsk – południowa granica kraju, która docelowo ma mieć 570 km,
- ✓ **drogę ekspresową S7:** Gdańsk–Warszawa–Kraków–Rabka-Zdrój, o długości docelowej 720 km,
- ✓ **drogę ekspresową S3:** Świnoujście–Lubawka (granica), o docelowej długości 470 km.

W raporcie NIK wymieniono również kluczowe drogi kolejowe, które stanowią dostęp do portów morskich.

W przypadku portów w Gdańsku i w Gdyni to linie:

- ✓ nr 9 Warszawa Wschodnia–Gdańsk Główny (E-65) o długości 323,34 km,

- ✓ nr 131 Chorzów Batory–Tczew (CE-65) o długości 493,39 km,

- ✓ nr 201 Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port o długości 212,16 km.

W przypadku portów w Szczecinie i w Świnoujściu to linie:

- ✓ nr 273 Wrocław Główny–Szczecin Główny (CE-59) o długości 352,85 km,

- ✓ nr 351 Poznań Główny–Szczecin Główny (E-59) o długości 213,5 km,

- ✓ nr 401 Szczecin Dąbie SDB–Świnoujście Port o długości 99,44 km.

W tym miejscu, przy zaletach i potencjale portów, warto jeszcze podkreślić, że eksperci chwalą przygotowanie wewnętrzne portów. Są one stale modernizowane, dodatkowo ich zarządy dbają o wewnętrzne drogi i układy kolejowe.

Nic dziwnego, w końcu prognozy rozwoju są bardzo optymistyczne. Szacuje się, że w najbliższych latach (najczęściej mówi się o perspektywie do 2030 r., choć nie brak głosów eksperckich, że możliwe jest to w znacznie krótszym horyzoncie czasowym) przeładunek przekroczy 100 mln t⁴⁴.

CO DO POPRAWY?

Tyle o pozytywach. Niestety, biorąc pod uwagę ww. raport NIK, kluczowym problemem portów jest infrastruktura zewnętrzna. Nie bez powodu dokument został zatytułowany wymownie: *Porty morskie „zatoną” bez lepszej infrastruktury transportowej*.

Oto największe problemy z tym związane, które wymienia Izba, a z którymi trzeba będzie zmierzyć się w najbliższym czasie:

- ✓ **Brak drogi dobrej jakości, prowadzącej do samego portu.** Do gdyńskiego dojechać można drogą powiatową, „niespełniającą wymaganych standardów i niezaspokaja-



- ✓ lotnisko Rzeszów – Jasionka (48,5 tys. kg, wzrost imponujący, bo o ponad 228 proc.),
- ✓ lotnisko Poznań – Ławica (ponad 15 tys. kg, spadek o niemal 40 proc.),
- ✓ lotnisko Szczecin – Goleniów (niemal 3 tys. kg, spadek niemal 15 proc.),
- ✓ lotnisko Kraków – Balice (1,3 tys. kg, brak danych dot. 2017 r.),
- ✓ Port Lotniczy Lublin (12 kg, brak danych dot. 2017 r.).

UCIECZKA DO INNYCH PORTÓW W EUROPIE TRWA

Być może Lotnisko Chopina może się chwalić wynikami w skali kraju, jednak

gdyby je porównać z zagranicznymi portami lotniczymi, błędnie. Wystarczy wziąć pod uwagę chociażby port Heathrow. W samym 2017 r. obsłużył on 1,7 mln t. W tym czasie nasze lotnisko – ponad 84 tys. t.

W skali Europy polskie cargo stanowi zaledwie blisko 1 proc. Jak wskazują eksperci, dzieje się tak z kilku powodów⁶².

Pierwszy to ucieczki do większych portów. Jak tłumaczy na łamach Forbes.pl Mariusz Kuczek, ekspert ds. rynku lotniczego cargo, „transport lotniczy jest kapitałochłonny i powiązany inwestycjami w infrastrukturę. Koszt inwestycji musi zostać spłacony z przychodów za przeladowany fracht lotniczy. Przy małej liczbie przewożonych ładunków cena staje się nieakceptowalna przez nadawców i spedy-

1%

**tyle wynosi
polskie cargo
w skali całej Europy**



jącą potrzeb tego portu”. Co więcej, przez samo miasto przechodzą jedynie drogi, po których zgodnie z prawem mogą jeździć pojazdy, w których nacisk pojedynczej osi nie przekracza 8 t. W Gdańsku i Świnoujściu pojazdy poruszają się po drogach krajowych, na których wspomniane ograniczenie wynosi 11,5 t. W Szczecinie – 10 t. Najgorzej ma być z odcinkami ostatniej mili, które łączą drogi krajowe z portami.

- ✓ **Modernizacje na trasach kolejowych.** NIK zauważa, że w większości prace modernizacyjne zostały zaplanowane na te same terminy, co „może spowodować istotne ryzyko wprowadzenia ograniczeń w dostę-

pie kolejowym do tych portów, co za tym idzie dalszy spadek udziału transportu kolejowego w przewozach, a nawet przekierowanie przez spedytorów obsługiwanych ładunków do innych portów bałtyckich, poza terenem Polski”.

- ✓ **Problem z dostępem od strony morza w porcie w Szczecinie.** Nie najlepsze są również parametry toru wodnego między tym miastem a Świnoujściem. W niektórych miejscach ruch został poważnie utrudniony. Na przykład na odcinku od II do IV Bramy Torowej dla statków o zanurzeniu powyżej 8,5 m wprowadzono ruch jednokierunkowy i muszą one poruszać się środkiem toru wodnego – donosi NIK w raporcie opublikowanym we wrześniu.

10.4. TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY

Cała sieć śródlądowych dróg wodnych w naszym kraju rozciąga się na nieco ponad 3600 km – wynika z danych GUS opublikowanych w 2017 r.⁴⁴ Niestety, z tego tylko niecałe 6 proc. spełniło wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym, czyli mogło być zaliczonych do IV lub V klasy żeglowności.

„Pozostałą sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość w 2017 r. wyniosła 3440 km (94,1 proc. ogólnej długości dróg wodnych)” – czytamy w raporcie *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r.*⁴⁵

Co więcej, „udział dróg zapewniających parametry niezbędne do nowoczesnej żeglugi w ogólnej długości dróg wodnych w Polsce nie zmienił się od 2007 r.”. Z tego wynika, że do momentu opublikowania tego raportu na niewiele zdało się to, że w marcu 2017 r. Polska podpisała Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg o Międzynarodowym Znaczeniu⁴⁶ (AGN). Porozumienie ma umożliwić „użeglowanie głównych dróg wodnych i dostosowanie ich warunków nawigacyjnych do właściwych dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (odpowiadającym co najmniej IV klasie żeglowności)”.

Jak czytamy w raporcie *Plany rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce*⁴⁷, przygotowanym przez Przemysława Dacę, zastępcę dyrektora Departamentu Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, według wspomnianego porozumienia do dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu mogą być zaliczone:

- ✓ E30 – Odrzańska Droga Wodna,
- ✓ E40 – Droga wodna Brześć–Warszawa–Gdańsk,

- ✓ E70 – Połączenie Odra–Warta–Notec–Kanał Bydgoski–Brda–Wiśła–Zalew Wiślany.

TRANSPORT RZECZNY ALTERNATYWĄ? NIE W POLSCE

W wielu europejskich krajach (w których układ rzek umożliwia sukcesywny przewóz towarów) transport śródlądowy jest realną alternatywą dla drogowego i kolejowego. Z danych podanych w grudniu 2016 r. w „Zeszytach Naukowych Akademii Morskiej w Gdyni”⁴⁸ wynika, że w niektórych państwach udział żeglugi śródlądowej w obsłudze potrzeb transportowych sięga nawet kilkudziesięciu procent. Autorzy raportu *Perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce w latach*

2016–2030⁴⁹ wymieniali tam m.in.: Holandię (ponad 44 proc.), Rumunię (ponad 26 proc.) oraz Niemcy (9,6 proc.). Wówczas w Polsce udział ten wynosił zaledwie 0,1 proc.

Najnowsze dane GUS⁵⁰ nie są optymistyczne. Wynika z nich, że w ciągu ostatnich 17 lat (od 2000 r.) udział tego sektora transportu we wszystkich przewozach ładunków, już i tak niewielki, spadł jeszcze z 0,8 proc. do zaledwie 0,3 proc.

Eksperti wskazują, że główną przyczyną takiego stanu jest infrastruktura. Szlaki żeglugowe nie są wystarczająco dobrze modernizowane, a to skutkuje „pogarszającymi się warunkami nawigacyjnymi, nawet na skanalizowanych odcinkach rzek i na kanałach”⁵¹. Nie bez znaczenia dla inwestycji ma być również to, że wiele ze wspomnianych szlaków znajduje się w miejscach chronionych, przede wszyst-

3600
km

**wodnych dróg
śródlądowych
jest w Polsce**

kim przez obszar Natura 2000, co może do pewnego stopnia utrudniać prowadzenie inwestycji.

Wyraźnym problemem jest również tabor, który opiera się przede wszystkim na jednostkach bez własnego napędu (stanowią ponad 85 proc. całości). Przede wszystkim w oczy rzuca się jednak wiek jednostek. Jak donosi GUS⁵², „znacznie przekracza (on) normatywny okres użytkowania, a dalsza eksploatacja możliwa jest jedynie dzięki stałej modernizacji”. Rzeczywiście, w 2017 r. wszystkie barki z własnym napędem miały przynajmniej 39 lat. Wśród holowników taki wiek osiągnęło 80 proc. Wśród pchaczy – niemal 73 proc. Wśród barek bez własnego napędu – niemal 48 proc.

JEŚLI WOZIMY, TO CO?

Z wyżej wymienionych powodów transport śródlądowy odgrywa marginalną rolę w transporcie towarów w Polsce. Jak wskazuje GUS⁵³, w całym ubiegłym roku drogą rzeczną „przetransportowano 5777,5 tys. ton ładunków oraz wykonano 877,3 mln tonokilometrów pracy przewozowej”. To o 7 proc. mniej ton ładunku niż w 2016 r. i o ponad 5 proc. więcej wykonanej pracy przewozowej.

Nierównomiernie rozłożyła się struktura zagranicznych przewozów. Liczba przewozów z eksportem spadła o 6,5 proc., z importem jednak wzrosła, i to aż dwukrotnie⁵⁴. Największym beneficjentem naszego eksportu pozostają Niemcy, do których transportowanych jest drogami śródlądowymi ponad 92 proc. ładunków⁵⁵.

Generalnie za pomocą omawianego transportu od lat najchętniej przewożone są: rudy metali, torf, uran i tor.

UNIA WYMUSI ZMIANY

Mimo wskazanych barier i marginalnego udziału transportu śródlądowego w ca-

łym transporcie polskim, jest to sektor, o którym warto pamiętać. Z kilku względów. Po pierwsze, zgodnie z regulacjami unijnymi, „do 2030 r. 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 Śródlądowej⁵⁶.

Przede wszystkim eksperci wskazują na jego ekologiczność, nie bez znaczenia jest również bezpieczeństwo. W całym 2017 r. doszło tylko do sześciu wypadków żeglugowych, z których żaden nie dotyczył przewozu ładunków niebezpiecznych – podaje GUS⁵⁷.

Co również warto podkreślić, transport śródlądowy w Polsce ma potencjał. Chociażby ze względu na długość wszystkich dróg żeglugowych. Pod koniec

2016 r. dłuższą sieć miały tylko: Finlandia, Holandia, Niemcy i Francja. Również gęstość sieci tych dróg jest zachęcająca, bo przewyższa średnią europejską⁵⁸.

„Oprócz relatywnie dużej długości i gęstości sieci dróg wodnych

śródlądowych w Polsce o ich atutach świadczy układ korzystny z punktu widzenia przebiegu ciągów ładunkowych, zwłaszcza w kierunku portów morskich oraz połączenie z drogami wodnymi Europy Zachodniej” – komentują te dane autorzy tekstu *Perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce w latach 2016–2030*⁵⁹.

PERSPEKTYWY ROZWOJU

Polskie władze przekonują, że zdają sobie sprawę z tego potencjału. To dlatego powstało w 2015 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, to dlatego również wspomniane ministerstwo opracowało plan rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do 2030 r.

92%
ładunków transpor-
towanych drogami
śródlądowymi trafia
do Niemiec

Jak czytamy w *Perspektywach rozwoju...*⁶⁰, do najważniejszych priorytetów związanych ze wspomnianym planem należą m.in.:

- ✓ osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności na Odrzańskiej Drodze Wodnej E-30 (którą w 2017 r. przewieziono blisko 3 mln t ładunków) i włączenie jej w europejską sieć dróg wodnych,
- ✓ poprawa warunków nawigacyjnych na drodze wodnej rzeki Wisły,
- ✓ połączenie Odry–Wisły–Zalewu Wiślanego oraz Warszawy–Brześcia, czyli rozbudowa dróg wodnych E-70 oraz E-40,
- ✓ rozwój partnerstwa na rzecz śródlądowych dróg wodnych, oparty m.in. na współpracy z koleją i z instytucjami międzynarodowymi.

10.5. TRANSPORT LOTNICZY

W Polsce przewóz towarów drogą lotniczą rośnie. Ostatnie dane podsumowujące drugi kwartał 2018 r. wskazują, że rok do roku liczba ton cargo „on board” wzrosła o 11 proc. W tym czasie samoloty przewiozły ponad 28 tys. t, jak wynika z dokumentu *Analiza przewozów w polskich portach lotniczych w drugim kwartale 2018 r.*⁶¹ opracowanym przez Departament Rynku Transportu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Najpopularniejszymi kierunkami były:

- ✓ Niemcy,
- ✓ USA,
- ✓ Katar.

Jednak największe wzrosty w omawianym kwartale 2018 r. dotyczyły: Stanów Zjednoczonych (wzrost o 770 t), Kataru (+515 t) oraz Japonii (+421 t).

Najwięcej towaru przewieźli: PLL LOT, DHL i UPS. Rok do roku największy wzrost ładunku cargo odnotowali z kolei: wspomniany już PLL LOT (+ prawie 2 tys. t), Qa-

11%

Ostatnie dane podsumowujące drugi kwartał 2018 r. wskazują, że rok do roku liczba ton cargo „on board” wzrosła o 11 proc.

tar Airways (+515 t) i UPS (+320 t) – wynika z opracowania ULC.

Biorąc pod uwagę porty lotnicze, łatwo zauważyć niekwestionowanego lidera. Aż za ponad 80 proc. towaru przewiezonego z lub do polskich lotnisk odpowiada warszawskie Lotnisko Chopina. Obsłużono na nim ponad

22 tys. ton. „Lotnisko to ponownie może się również pochwalić największym wzrostem ilościowym w stosunku do drugiego kwartału 2017 r. – o ponad 2,8 tys. ton i 14 proc. wzrostu” – czytamy w analizie.

Na dalszych miejscach znajdowały się:

- ✓ lotnisko w Katowicach (prawie 4 tys. t i 3,5 proc. wzrostu rok do roku),
- ✓ Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy (1,3 tys. t i 2,7 proc. wzrostu rok do roku).

Oraz, już z wyraźnie mniejszą liczbą obsłużonego towaru:

- ✓ lotnisko Wrocław – Strachowice (ponad 83 tys. kg, spadek o niemal 66 proc.),



28 proc. ładunków

W 2014 r. 28 proc. ładunków zostało przetransportowanych przez RFS między polskimi lotniskami a hubami w Europie.

torów, co z kolei powoduje poszukiwania portów lotniczych o mniejszych kosztach, czyli ucieczkę cargo do dużych portów lotniczych. Minimalny poziom opłacalności biznesu, przy zachowaniu akceptowalnej jakości obsługi, szacowany jest na 20 tys. ton cargo rocznie⁶³.

Warto w tym miejscu spojrzeć jeszcze raz na obsługę cargo na polskich lotniskach. W 2017 r. wspomnianą przez eksperta barierę przekroczyło tylko Lotnisko Chopina. Katowice Pyrzowice, z tylko nieco ponad 15 tys. ton⁶⁴, miały sporo do nadrobienia. O innych portach nawet nie ma co wspominać w tym kontekście.

Co warto odnotować, towary, również z Polski, ściągają do siebie największe europejskie porty lotnicze. Z tego też powodu duża liczba ładunków lotniczych cargo jest w Polsce obsługiwana przez RFS (ang. *Road Feeder Service*), czyli przez ciężarówki dowożące na zlecenie linii lotniczych. Samochody wiozą ładunek do większych lotnisk, a stamtąd, już samolotami, kierowane są one dalej. W 2014 r. w ten sposób przetransportowanych zostało 28 proc. ładunków między polskimi lotniskami a hubami w Europie – wynika z danych opublikowanych przez pasazer.com⁶⁵.

Drugim problemem jest brak infrastruktury. Jak zauważają eksperci, kluczowe jest wybudowanie przy portach lotniczych w Polsce nowoczesnych terminali, np. przeznaczonych do transpor-

tu żywności. W najbliższej przyszłości, z uwagi na stały rozwój e-commerce, ważne może się stać również postawienie na inwestycje związane z obsługą przesyłek kurierskich. Na przykład na podobne do tej, którą w październiku na terenie Portu Lotniczego Gdańsk uruchomił DHL Express.

„Budynek wyposażono w sześć pozycji do obsługi kontenerów lotniczych, pięć bram do obsługi transportów liniowych i trzydzieści bram do obsługi kurierów. Nowy terminal ma również bezpośrednie połączenie lotnicze z największym europejskim centrum sortowania DHL zlokalizowanym na terenie Niemiec, w Lipsku”⁶⁶ – pisze portal Trans.INFO. Co ważne, budynek będzie wielofunkcyjny.

„Po pierwsze, będzie pełnił funkcję tzw. *gateway*, czyli miejsca przylotu i wylotu międzynarodowych przesyłek z kraju. Po drugie, będzie pełnić rolę pośrednika w dostawie przesyłek do innych punktów na terenie całej Polski. Po trzecie, będzie także tzw. *service center*, czyli miejscem, z którego wyjeżdżają kurierzy działający na terenie całego Trójmiasta i okolic” – informuje portal.

O tym wszystkim pamiętać muszą nie tylko operatorzy istniejących portów, ale również planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego, który, wedle założeń rządu, ma funkcjonować również jako bardzo ważny hub cargo.

¹ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 22.11.2018.

² To całkowity koszt, czyli suma kosztów związanych z pozyskaniem, zainstalowaniem, użytkowaniem i utrzymywaniem oraz ze zlikwidowaniem jakiegoś rozwiązania. Pojęcie to jest często używane w odniesieniu do rozwiązań informatycznych.

³ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 22.11.2018.

⁴ *Barometr elektromobilności 2018*, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA), http://pspa.com.pl/assets/uploads/2018/06/RAPORT_Barometr_Elektromobilnosci_2018.pdf [dostęp: 14.03.2019].

⁵ *Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*, BIP Ministerstwa Energii, http://bip.me.gov.pl/files/upload/26450/Krajowe_ramy%20ver2_6_18012017.pdf [dostęp: 20.12.2018].

⁶ *Rynek paliw alternatywnych. CNG i LNG*, PSPA 2017, http://pspa.com.pl/assets/uploads/2018/07/Rynek_CNG_LNG_PSPA.pdf [dostęp: 14.03.2019].

⁷ Tamże.

⁸ *Raport. Paliwa alternatywne w komunikacji miejskiej 2018*, PSPA.

⁹ *Rynek paliw alternatywnych. CNG i LNG*, PSPA 2017.

¹⁰ Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 22.11.2018.

¹¹ Tamże.

- 12 Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 22.11.2018.
- 13 *Rynek paliw alternatywnych. CNG i LNG*, PSPA 2017.
- 14 Tamże.
- 15 Tamże.
- 16 Tamże.
- 17 Tamże.
- 18 *Będzie zerowa stawka akcyzy na LNG i CNG. Prezydent podpisał ustawę*, Polskie Radio na podstawie informacji PAP 8.08.2018, <https://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/2176374.Bedzie-zerowa-stawka-akcyzy-na-LNG-i-CNG-Prezydent-podpisał-ustawe> [dostęp: 14.03.2019].
- 19 *Raport. Paliwa alternatywne w komunikacji miejskiej 2018*, PSPA; materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 21.11.2018.
- 20 Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 21.11.2018.
- 21 Przewóz ładunków opierający się na więcej niż jednym rodzaju transportu.
- 22 Materiały własne na podstawie rozmowy z Alicją Kozłowską, autoryzacja: 23.11.2018.
- 23 Tamże.
- 24 Tamże.
- 25 Tamże.
- 26 *Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce. Wyzwania, propozycje, dobre praktyki*, Urząd Transportu Kolejowego (UTK) 2017, <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/13755,Zwiekszenie-roli-kolei-w-rownowazeniu-transportu-towarow-w-Polsce.html> [dostęp: 14.03.2019].
- 27 *Przewozy intermodalne w 2017 roku. Podsumowanie Prezesa UTK*, UTK 2018, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/13965,Przewozy-intermodalne-w-2017-roku-Podsumowanie-Prezesa-UTK.html> [dostęp: 14.03.2019].
- 28 Tamże.
- 29 *Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce. Wyzwania, propozycje, dobre praktyki*, UTK 2017.
- 30 Tamże.
- 31 Tamże.
- 32 Tamże.
- 33 Materiały własne na podstawie rozmowy, autoryzacja: 23.11.2018.
- 34 Materiały z konferencji „Transport intermodalny – integracja przewozów światowych”, Ptak Warsaw Expo 2017, http://intermodal-poland.com/images/RAPORT_IN-TERMODAL2017.pdf [dostęp: 14.03.2019].
- 35 *Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce. Wyzwania, propozycje, dobre praktyki*, UTK 2017.
- 36 Tamże.
- 37 *Porty morskie „zatoną” bez lepszej infrastruktury transportowej*, Najwyższa Izba Kontroli (NIK) 2018, <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/porty-morskie.html> [dostęp: 14.03.2019].
- 38 Tamże.
- 39 *Port Gdańsk z historycznym rekordem*, 9.01.2018, zob. <https://www.portgdansk.pl/m-wydarzenia/port-gdansk-z-historycznym-rekordem> [dostęp: 14.03.2019].
- 40 *Porty morskie „zatoną” bez lepszej infrastruktury transportowej*, NIK 2018.
- 41 *Port Monitor. Polskie porty w 2017 roku*, Port Monitor 2018, http://actiaforum.pl/assets/files/realizacje/pdf/Polskie%20porty%20w%202017_PL.pdf [dostęp: 14.03.2019].
- 42 *Porty morskie „zatoną” bez lepszej infrastruktury transportowej*, NIK 2018.
- 43 Katarzyna Kapczyńska, *Transport morski na szerokich wodach*, „Puls Biznesu” 20.11.2018, <https://www.pb.pl/transport-morski-na-szerokich-wodach-946103> [dostęp: 14.03.2019].
- 44 *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r.*, Główny Urząd Statystyczny (GUS) 2018, https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5511/4/8/1/transport_wodny_srodladowy_w_polsce_w_2017.pdf [dostęp: 14.03.2019].
- 45 Tamże.
- 46 *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r.*, GUS 2018.
- 47 Przemysław Dąca, *Plany rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 2017, http://www.ratujmyrzeki.pl/dokumenty/Prezentacja_MGMI%C5%BB%C5%9A_2.pdf [dostęp: 14.03.2019].
- 48 Emilia Skupień, Emilia Kuciaba, Agnieszka Gąsior, *Perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce w latach 2016–2030*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni”, nr 97, grudzień 2016, <http://zeszyty.umg.edu.pl/artykul-480.html> [dostęp: 14.03.2019].
- 49 Tamże.
- 50 *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r.*, GUS 2018.
- 51 Emilia Skupień, Emilia Kuciaba, Agnieszka Gąsior, dz. cyt.
- 52 *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r.*, GUS 2018.
- 53 Tamże.
- 54 Tamże.
- 55 Tamże.
- 56 Przemysław Dąca, dz. cyt.
- 57 *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2017 r.*, GUS 2018.
- 58 Pe Emilia Skupień, Emilia Kuciaba, Agnieszka Gąsior, dz. cyt.
- 59 Tamże.
- 60 Tamże.
- 61 *Analiza przewozów w polskich portach lotniczych w drugim kwartale 2018 r.*, Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) 2018, http://ulc.gov.pl/_download/regulacja_rynku/statystyki/2018/analiza_2_kwartal_2018_2.pdf [dostęp: 14.03.2019].
- 62 Krzysztof Urbański, *Polskie porty lotnicze daleko w tyle. Przeladunku się u nas mało towarów, lecz potencjał rynku jest spory*, „Forbes” nr 11, 2017, publikacja online: 8.11.2017, <https://www.forbes.pl/biznes/rynek-cargo-w-polsce-i-przeladunki-na-polskich-portach-lotniczych/sf2yhwb> [dostęp: 14.03.2019].
- 63 Tamże.
- 64 *Statystyki i analizy rynku transportu lotniczego*, ULC, <http://www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-rynku/statystyki-i-analizy-rynku-transportu-lotniczego/3730-statystyki-przewoz-cargo> [dostęp: 14.03.2019].
- 65 Tomasz Wyszyński, *Cargo w 2014 r. na polskich lotniskach*, Pasazer.com, 4.03.2015, <https://www.pasazer.com/news/25515/cargo,w,2014,r,na,polskich,lotniskach.html> [dostęp: 14.03.2019].
- 66 Aleksandra Żeleźnik, *DHL otworzył nowy terminal kurierski. Firma postawiła na błyskawiczne sortowanie paczek*, portal Trans.INFO, 17.10.2018, <https://trans.info/pl/terminal-kurierski-dhl-gdansk-112607> [dostęp: 14.03.2019].

KWIECIEŃ 2019

 FUNDACJA REPUBLIKAŃSKA

