

Czy Europa nadal lubi polskie ciężarówki? Branża transportowa – przegląd 15 lat w UE

Blisko 20 proc. – o tyle wzrosło PKB od momentu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej. Tak podaje NIK. Dodajmy, że jednym z trzech największych sektorów odpowiedzialnych za ten wynik jest transport. GUS natomiast wskazuje, że wartość rodzimego eksportu wynosiła prawie czterokrotnie więcej w 2018 niż na rok przed integracją. Między innymi to przyczyniło się do nawet 30 proc. udziału w rynku międzynarodowych frachtów – taki wskaźnik świadczy o dominacji polskich firm transportowych w przewożeniu towarów między krajami UE. 15 lat w szeregach Wspólnoty wystarczyło, by wyprzedzić Niemcy oraz Hiszpanię. Nic dziwnego - przedsiębiorczym Polakom sprzyjały fundamentalne zasady wolnego rynku i swobody wymiany towarowej i usług.

Tak było do tej pory. A jak będzie teraz? W Brukseli zapadły decyzje dotyczące przywódców najważniejszych unijnych instytucji. Znamy też członków Komisji Transportu i Turystyki. Co czeka polskich przedsiębiorców po okresie wzrostów?

Pierwsze kilometry

Początek rozwoju polskiego sektora transportowego przypada na lata 90 ubiegłego wieku. Wtedy powstawały największe firmy rozpoczynające stopniową ekspansję krajowego rynku. Trzeba zaznaczyć, że koniec wieku był dla Polski czasem transformacji systemowej i procesem integracji europejskiej – przygotowaniem kraju na wejście do grona państw członkowskich. Oznaczało to również podniesienie wiarygodności w oczach zagranicznych inwestorów, a co za tym idzie wzrost gospodarczy i możliwości rozwoju wielu przedsiębiorstw.

Integracja Polski z innymi krajami członkowskimi doprowadziła do powstania regulacji, mających dostosować rodzimą przedsiębiorczość do standardów unijnych i tym samym zmienić warunki prawne różnych obszarów gospodarczych. Wiele ze wspomnianych regulacji miało bezpośredni wpływ na kondycję sektora transportowego w Polsce. Jednymi z takich zmian były te dotyczące warunków celnych, regulacji bezpieczeństwa produktów, praw pracowniczych czy transportu, a nawet ochrony środowiska. Zmiany te dawały przewoźnikom realne możliwości rozwoju i nawiązania współpracy z sektorem logistycznym oraz przedsiębiorstwami produkcyjnymi i sieciami handlowymi – mówi Bartosz Najman, wiceprezes Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców i Inelo.¹

To właśnie w tym czasie zaczął się rozwijać outsourcing usług transportowych, czyli zlecanie przewożenia towarów zewnętrznym firmom. Był to moment, kiedy centra logistyczne zaczęły nawiązywać współpracę z przedsiębiorstwami produkcyjnymi czy sieciami handlowymi i na wzór UE tworzyć tzw. wyspecjalizowane operatory. Obecnie przekazywanie działań transportowych firmom zewnętrznym stosuje około 80-90 proc. przedsiębiorstw, a polska branża TSL stała się drugim, co do wysokości wytwarzanego PKB, sektorem gospodarki narodowej.²

Bezgranicznie

Według raportu GUS o polskim transporcie w 2017 roku łączny międzynarodowy transport ładunków samochodami wyniósł 30,7 proc. ogólnych przewozów Unii Europejskiej. Oznacza to, że jesteśmy liderem w tym zakresie.³ Szacuje się, że już w pierwszym roku po wstąpieniu do krajów Wspólnoty odnotowano 50 proc. wzrost przychodu przedsiębiorstw transportowych względem pięciu

¹ <http://ineuropa.pl/in15/prawo-unii-europejskiej-w-polsce/>

² Logistyka, *Analiza trendów na polskim rynku TSL w latach 2007-2016* (1.; 1.1.)

³ GUS, *Transport – wyniki działalności w 2017 r.*, Warszawa, Szczecin 2018

poprzednich lat.⁴ Swobodny przepływ towarów i późniejsze otwarcie granic w ramach strefy Schengen wpłynęły pozytywnie na rozwój krajowego rynku usług TSL.

Bartosz Najman ocenia, że to właśnie obniżenie cen usług przewozowych i optymalizowanie łańcuchów dostaw stało się kluczowymi czynnikami dynamicznego rozwoju rodzimego transportu, a idący za tym swobodny przepływ towarów wpłynął na wzrost sprzedaży zagranicznej krajowych produktów w ostatnich latach. - *Już w niespełna 10 lat po wejściu do UE nastąpił eksportowy boom, w ramach którego liczba polskich firm dostarczających swoje produkty i usługi za granicę wzrosła niemal dwukrotnie w stosunku do ogólnej liczby podmiotów gospodarczych na rynku krajowym.*⁵ Obecnie według raportu GUS w 2018 roku wartość polskiego eksportu wyniosła 221 miliardów euro, czyli prawie czterokrotnie więcej niż w roku przed integracją, co miało znaczący wpływ na rozwój krajowych przewoźników w skali międzynarodowej⁶ – dodaje wiceprezes OCRK i Inelo.

Pytania o przyszłość

Polski transport drogowy na przestrzeni ostatnich 15 lat doznał pozytywnej przemiany, ale również i wahań koniunktury. Rynek europejski miał dwa poważne załamania. W 2008 i 2009 roku, gdy odczuwalny był globalny kryzys, oraz w 2011 i 2012 roku – kryzys zadłużenia w strefie euro. W obu tych przypadkach, pomimo trudnej sytuacji i spowolnienia gospodarczego, rodzimi przewoźnicy odnotowali wzrosty o 20% w pierwszym i o 10%⁷ w drugim. Dodatkowo od ponad czterech lat w międzynarodowych transportach drogowych jest coraz bardziej niestabilnie i niepewnie. Przewoźnicy i kierowcy pracują w chaosie legislacyjnym. Kraje założycielskie, dbając o rynki wewnętrzne, wprowadzają nowe regulacje dotyczące w szczególności płacy minimalnej oraz odbioru odpoczynków tygodniowych, które w znaczny sposób mają utrudnić działalność firm między innymi z Polski oraz ograniczyć dostęp do przewozów między krajami UE. Okazuje się, że obecnie największym zagrożeniem jest widmo zatwierdzenia pakietu mobilności w takim kształcie, jaki pozostawili go europarlamentarzyści minionej kadencji.

To być może najtrudniejsza sytuacja dla przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej od momentu wejścia Polski w struktury unijnych instytucji. O ile nowe prawo, czyli zbiór zasad nazywany pakietem mobilności, nad którym Komisja TRAN pracuje od 2017 roku, na pewno wejdzie w życie, pozostaje pytanie, w jakim brzmieniu i jakie będzie mieć skutki. Zaproponowane przez posłów sprawozdawców ograniczenie dostępu do usług kabotażowych, konieczność powrotów do kraju nawet bez załadunku, a także zrównanie płac kierowców zawodowych ze Wschodu Europy z truckerami z Francji, Niemiec czy Holandii, spowoduje zwiększenie kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa, zobliguje do reorganizacji administracji, a w dłuższej perspektywie obniży konkurencyjność polskich przewoźników na arenie międzynarodowej. Jest to jedno z poważniejszych zagrożeń od lat, z którym będzie się musiała zmierzyć gospodarka wschodnioeuropejska, a w tym polska branża transportowa – podsumowuje Bartosz Najman, wiceprezes OCRK i Inelo.

⁴ Economy and Management 4/2010

⁵ *Polski rynek TSL w świetle danych statystycznych*

⁶ GUS, *15 lat Polski w Unii Europejskiej*

⁷ Badanie europejskich rynków wewnętrznych, BCG, materiały OCRK i Inelo.