

## Sąsiad zza Odry nieco zwolnił, polskie ciężarówki jeszcze nie. Co trzeci polski produkt eksportowy jedzie do Niemiec.

Ponad 530 mld euro rocznie przeznaczają się w krajach Unii Europejskiej na zlecenie przewozu towarów do firm logistycznych.<sup>1</sup> Nie dziwi więc fakt, że branża TSL w wielu krajach, w tym Polsce, jest jednym z największych sektorów gospodarki. Blisko 80 proc. z produktów eksportowych na świecie jest przewożonych transportem drogowym. Rodzimi przedsiębiorcy posiadają 24 proc. udziału w tym obszarze pod względem przewożonego tonażu na terenie Europy.<sup>2</sup> Co więcej, dla Polski największym rynkiem już od kilku lat są Niemcy. To właśnie za naszą zachodnią granicę najczęściej delegowani są kierowcy ciężarówek z polskimi tablicami rejestracyjnymi.

**Jak bardzo spowolnienie w gospodarce, wyraźnie widoczne u sąsiada zza Odry, wpłynie na kondycję polskich przewoźników? Sprawdziliśmy, jakie jest obecnie zapotrzebowanie na import i konsumpcja Niemców oraz prognozy ekspertów dotyczące sytuacji ekonomiczno-gospodarczej jednego z naszych głównych kontrahentów w branży transportowej.**

Polska dla Niemiec pozostaje siódmym najważniejszym dostawcą towarów. Utrzymując swoją mocną pozycję na rynku, niedługo wyprzedzi gospodarki Włoch czy Wielkiej Brytanii. W ubiegłym roku wartość eksportowanych przez nas towarów za zachodnią granicę wyniósł 264 mln złotych, czyli blisko o 9 proc. więcej niż w ubiegłych latach.<sup>3</sup> Z uwagi na przynależność obu państw do Unii Europejskiej, bezpośrednie sąsiedztwo, a także dużą liczbę podmiotów niemieckich, działających nad Wisłą, a co za tym idzie i wielkość obrotów handlowych między naszymi państwami, polscy przedsiębiorcy powinni bacznie obserwować sytuację na rynku niemieckim.

*Wymianę handlową z naszym zachodnim partnerem cechuje wysoka intensywność. To także dość złożona relacja. Dlaczego? Obecnie w Polsce działa blisko pięć tysięcy firm z udziałem kapitału niemieckiego, czyli ponad 22 proc. wszystkich firm o wkładzie zagranicznym. Kluczową rolę w tym przypadku odgrywają inwestycje realizowane w naszym kraju, takie jak między innymi lokowanie u nas niemieckich centrów logistycznych. Pod tym względem Polska jest atrakcyjnym miejscem tranzytowym ze względu na swoje położenie geograficzne, niskie koszty magazynowania czy dostęp do wykwalifikowanych pracowników, co przekłada się bezpośrednio na rozbudowę łańcuchów dostaw między oboma państwami – mówi Bartosz Najman, wiceprezes Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK) i Inelo.*

To właśnie nasz zachodni sąsiad odpowiada za blisko 30 proc. polskiego eksportu.<sup>4</sup> Z uwagi na tak ścisłą współpracę handlową między krajami, niepokojące są doniesienia o recesji na rynku niemieckim i spowolnieniu gospodarczym. Jak podaje Destatis (odpowiednik polskiego GUS) udział Niemiec w eksporcie obniżył się o 0,5 pkt proc. i wyniósł 27,5 proc., a w imporcie spadł o 0,5 pkt proc. do 22,3 proc.<sup>5</sup> Zaistniała zapaść rynku jest według ekspertów skutkiem chociażby warunków przejściowych jak na przykład zmiany regulacji w przemyśle motoryzacyjnym czy problemów w sektorze farmaceutycznym, a także czynników środowiskowych, jak niski poziom wody w Renie oraz zewnętrznych – spowolnienie gospodarcze w Chinach.

<sup>1</sup> Raport Logistyka w Polsce 2017, Biblioteka Logistyka, Poznań 2018: [https://www.logistyka.net.pl/raport-logistyka-w-polsce/item/download/79625\\_03d3284e8eff166dfba9a2b8cce3be7](https://www.logistyka.net.pl/raport-logistyka-w-polsce/item/download/79625_03d3284e8eff166dfba9a2b8cce3be7)

<sup>2</sup> Klub Jagielloński, *Nowa współzależność. Perspektywy rozwoju polsko-niemieckiej współpracy gospodarczej*

<sup>3</sup> GUS, Handel Zagraniczny: <https://klubjagiellonski.pl/wp-content/uploads/2019/03/nowa-wspolzaleznosc-1.pdf>

<sup>4</sup> [http://swaid.stat.gov.pl/HandelZagraniczny\\_dashboards/Raporty\\_predefiniowane/RAP\\_DB\\_D\\_HZ\\_4.aspx](http://swaid.stat.gov.pl/HandelZagraniczny_dashboards/Raporty_predefiniowane/RAP_DB_D_HZ_4.aspx)

<sup>5</sup> Dane GUS, ale zinterpretowane przez Gazetę Prawną: [https://www.gazetaprawna.pl/artykuly/1397036\\_gus-eksport-do-niemiec-wzrost-gospodarka.html](https://www.gazetaprawna.pl/artykuly/1397036_gus-eksport-do-niemiec-wzrost-gospodarka.html)

<sup>6</sup> Destatis: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/06/PD19\\_215\\_51.html;jsessionid=008F390DA027B0B3D9C63A17D465A369.internet722](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/06/PD19_215_51.html;jsessionid=008F390DA027B0B3D9C63A17D465A369.internet722)

**OCRK Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością**

ul. Karpacka 24/U2c, 43-300 Bielsko-Biała, NIP: 5472148876, REGON: 243433883, e-mail: [biuro@ocrk.pl](mailto:biuro@ocrk.pl)  
Infolinia: 801 00 63 01, tel. +48 33 470 06 00, fax. +48 33 470 06 01, [www.ocrk.pl](http://www.ocrk.pl) Numer KRS: 0000704301; SĄD REJONOWY W BIELSKU-BIAŁEJ  
VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO; Kapitał zakładowy: 100 000 PLN

### **Logistyczny hub**

Według raportu Klubu Jagiellońskiego *Nowa współzależność. Perspektywy rozwoju polsko-niemieckiej współpracy gospodarczej*, dynamiczna rozbudowa potencjału produkcyjnego naszego kraju stała się impulsem do wzrostu wymiany usług logistycznych między Polską a RFN.

*Niemieckie centra logistyczne, które powstają w Polsce, przekładają się bezpośrednio na rozwój branży przewozowej, ponieważ wzrasta efektywność łańcucha dostaw. Trzeba zauważyć również, że w Niemczech, mimo zagrożenia recesją i obniżonej produkcji, stopa bezrobocia nadal utrzymuje się na niskim poziomie. Oznacza to, że pozostaje dosyć wysoki popyt na towary i usługi, a tych za zachodnią granicę polscy przewoźnicy transportują zdecydowanie najwięcej. To właśnie gotowe produkty, takie jak: żywność, meble, odzież czy sprzęt AGD obejmuje blisko 30 proc. polskiego eksportu – wyjaśnia*  
**Łukasz Włoch, ekspert OCRK.**

### **Dobre opóźnienie**

Jeszcze na początku br. roku dane o niskim PKB Niemiec, a co za tym idzie realne zagrożenie zmniejszeniem popytu na dobra importowe wpływały na niepokoje i obawy właścicieli firm w Polsce, że przełoży się to silnie na sytuację polskiej gospodarki, w tym sektora TSL. Jednak odnotowany na poziomie 4,6 proc. wzrost PKB naszego kraju, pozwala twierdzić, że niemiecki regres odczujemy, ale z opóźnieniem i być może mniej dotkliwie.

*Przewoźnicy mogą odczuć mniejsze zapotrzebowanie na frachty do Niemiec spowodowane recesją w gospodarce tego państwa. Okazuje się jednak, że nawet, jeśli to nastąpi, będzie rozłożone w czasie i z pewnością nie postawi na szali polskiego transportu drogowego. Trzeba dodać również, że znaczny odsetek rodzimych firm współpracuje ze zlecniodawcami zza Odry od dawna. To relacje długoterminowe, wieloletnie. Dlatego kontrakty na eksport zawarte są między przedsiębiorstwami na co najmniej dwa lata w przód. Oznacza to, że wiele firm posiada umowy i zamówienia z przynajmniej kilkumiesięcznym wyprzedzeniem – tłumaczy*  
**Najman, wiceprezes OCRK i Inelo.**

Co więcej, słabnący rynek produkcji w Niemczech motywuje zachodnie biznesy do wykorzystywania usług wybranych zakładów w Polsce, ze względu na niższe koszty produkcji lub nawet do przenoszenia całej produkcji na Wschód z uwagi na niższe koszty utrzymania. Jednak mimo pozytywnych aspektów dla polskiej gospodarki i, wydaje się, obecnie stabilnej sytuacji w kraju, spowolnienie na rynkach zagranicznych może być z opóźnieniem wyraźnie odczuwalne i wpłynąć na płynność finansową między innymi firm transportowych, wartość kontraktów i ciągłość zleceń.