

Zuzanna Kłos

Wpływ kryzysu gospodarczego na funkcjonowanie rynku usług transportowych w Polsce

Ekonomiczne Problemy Usług nr 46, 131-144

2009

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ZUZANNA KŁOS*

WPLYW KRYZYSU GOSPODARCZEGO NA FUNKCJONOWANIE RYNKU USŁUG TRANSPORTOWYCH W POLSCE

Wstęp

Obecnie wszędzie słyhać słowo „kryzys”. Jest on zauważalny niemal w każdej gałęzi gospodarki, również w transporcie. Ale czy tylko kryzys miał wpływ na terażniejszy stan transportu w Polsce? Poniższy artykuł na podstawie danych statystycznych, głównych trendów oraz kierunków rozwoju rynku usług transportowych ma na celu przedstawienie czynników, które w znacznym stopniu przyczyniły się do jego obecnego stanu.

Wpływ kryzysu na działalność firm w Polsce

Wiele firm, nie tylko z grupy firm transportowych, odczuwa skutki spowolnienia gospodarczego, które to skutki wyraźnie widać na podstawie wyników finansowych tych firm. Dostępnych jest wiele opracowań, które wskazują, w jakim stopniu kryzys gospodarczy wpłynął na transport. W pierwszej kolejności warto przytoczyć ogólne wyniki badań przeprowadzonych przez Business Centre Club (BCC) wśród swoich członków – menedżerów i właścicieli firm, gdzie 83% firm stwierdza, że odczuwa skutki kryzysu, a dla 68% jest to poważny kryzys, lecz niezagrażający przyszłości firmy ani bieżącej płynności finansowej (dla 16% jest to problem bardzo poważny i dla takiej samej liczby nie jest on problemem). Konsekwencjami kryzysu, jakich obawiają się członkowie BCC, są: spadek zamówień lub ograniczenie eksportu (43%), ograniczenie działalności kredytowej

* Zuzanna Kłos – mgr, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński.

banków (15%) czy też niepewność związana m.in. ze wstrzymaniem inwestycji czy pogłębianiem się kryzysu (25%). Prawie wszyscy respondenci (93%) obawiają się problemów związanych z kryzysem w 2009 r.¹

Jak powszechnie wiadomo, przemysł i gospodarka nie potrafią funkcjonować bez transportu i podobnie transport nie może funkcjonować przez nich. Dlatego też problemy finansowe, które od dłuższego czasu narastały w Stanach Zjednoczonych, a które wciąż echem odbijają się w innych częściach świata, w tym w Europie, doprowadziły do problemów z płynnością finansową firm z różnych sektorów gospodarki. Reorganizując swoją działalność, zmniejszając koszty, ograniczyły one produkcję, a co za tym idzie, transport nie był potrzebny w takim stopniu, jak dotąd. Największym spadkiem zapotrzebowania na transport pod względem całkowitych wydatków związanych z funkcjonowaniem łańcucha dostaw w przemyśle dotknięte zostały firmy transportowe, które obsługiwały przewozy ładunków przemysłu metalurgicznego i przemysłu motoryzacyjnego (ponad 20%). Firmy, które w mniejszym stopniu odczuły spowolnienie, to te z sektora wydobywczego i produkcji materiałów budowlanych, przemysłu chemicznego oraz przedsiębiorstwa produkujące wyroby z drewna, plastiku, szkła i pochodnych (do 20%). Firmy związane z dystrybucją artykułów rolnych, wyrobów drzewnych, energii elektrycznej, żywności czy dóbr szybko rotujących prawie w ogóle nie odczuły skutków panującego kryzysu².

Na podstawie danych z IRU, przedstawionych w tabeli 1, widoczny jest spadek o 3,7% przewozu towarów wszystkimi gałęziami transportu w październiku 2008 r. w porównaniu z tym samym okresem roku 2007. Drogowy transport ładunków (tab. 2) w tym samym okresie wzrósł jednakże o 8,7% (z 12 710 tys. ton do 13 803 tys. ton). Jednak gdy porówna się liczbę przewiezionych ton we wrześniu i październiku 2008 r., widać spadek wielkości o 1,6%. W trzecim kwartale 2008 r. prawie 10% firm przewozowych zawiesiło swoją działalność i zjawisko to wciąż postępuje. Trend ten dotyczy głównie małych firm, które posiadają do pięciu pojazdów³.

¹ http://www.pgt.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=927&Itemid=41 (21.06.2009).

² C. Kille, *The financial crisis and its impact on the road transport market*, Public hearing of the EP and the EC, Brussels, Belgium 2009.

³ *Przewoźnicy coraz mniej zadowoleni*, „Truck & Business Polska” 2008, nr 9.

Tabela 1

Transport ładunków ogółem w Polsce według miesiący (w tys. ton)

Rok	Miesiąc											
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2007	26 510	26 737	29 986	29 647	30 554	30 408	30 483	31 715	30 781	32 524	30 411	28 005
2008	27 993	27 281	29 857	32 114	31 973	31 230	32 069	31 583	31 822	31 406	b.d.	b.d.

Źródło: <http://www.iru.org/index/cms> (czerwiec 2009).

Tabela 2

Drogowy transport ładunków ogółem w Polsce według miesiący (w tys. ton)

Rok	Miesiąc											
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2007	9 061	9 145	10 238	11 005	11 134	11 388	11 764	12 679	12 540	12 710	11 962	11 119
2008	11 078	11 010	12 064	13 288	13 959	14 006	13 568	13 595	14 032	13 803	b.d.	b.d.

Źródło: jak w tab. 1.

Obecna sytuacja w transporcie w znacznym stopniu jest utrudniona dla tych firm transportowych, w których znaczący udział w kosztach stałych stanowią leasingi taboru i płace, a każdy dzień przestoju powoduje ogromne straty dla przedsiębiorstwa i generuje dodatkowe koszty. Szansą dla wielu firm jest sezon urlopowy, gdyż to właśnie on, oprócz okresu świątecznego (październik–grudzień), powoduje zwiększony popyt na usługi transportowe, a dysproporcja między podażą i popytem się wyrównuje.

Rozwój rynku usług transportowych w Polsce na tle akcesji do Unii Europejskiej

Warto przyjrzeć się obecnemu stanowi transportu w Polsce, oceniając go pod kątem przemian i procesów, które miały miejsce od czasu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. Dane statystyczne wskazują na systematyczny wzrost liczby przewozów międzynarodowych i krajowych. W 2004 r. międzynarodowy transport drogowy rzeczy miał ok. 6% udziału w rynku, a w 2007 r. ten udział wzrósł już do 9%. Dobra koniunktura trwająca od 2005 r., a także dostęp do rynku kabotażowego (tzw. kabotaż duży), skłoniły wiele firm transportowych do zaangażowania się w przewozy międzynarodowe transportem drogowym.

W tabeli 3 przedstawiono tendencje w zakresie wspólnotowych uprawnień przewozowych w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy.

Tabela 3

Wspólnotowe uprawnienia przewozowe
w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy w Polsce

Lata	Liczba przedsiębiorstw posiadających licencje na przewozy rzeczy	Wzrost w stosunku do roku poprzedniego		Liczba uprawnień licencyjnych na przewóz rzeczy*	Wzrost w stosunku do roku poprzedniego	
		ilościowo	%		ilościowo	%
2004	11 835	2 855	31,8	59 706	15 023	33,6
2005	13 534	2 199	18,6	72 576	12 870	21,5
2006	16 288	2 754	20,3	92 616	20 040	27,6
2007	20 471	4 182	25,7	119 230	26 614	28,7
2008	24 443	3 973	19,4	138 281	19 051	16,0

* Liczba uprawnień licencyjnych jest to liczba wypisów z licencji wspólnotowych wydawanych na okres 5 lat; organ udzielający licencji wydaje przedsiębiorcy wypisy z tej licencji w liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów wymienionych w wykazie numerów rejestracyjnych, dołączonym do wniosku o udzielenie licencji.

Źródło: W. Rydzkowski, A. Gus-Puszczewicz, *Międzynarodowy transport drogowy po wejściu Polski do Unii Europejskiej*, „Przegląd Komunikacyjny” 2009, nr 5.

Na przełomie lat 2004 i 2008 liczba firm, które uzyskały licencje wspólnotowe, wzrosła ponad dwukrotnie. Tendencja wzrostowa była spowodowana w pierwszej kolejności uproszczoną procedurą związaną z wydawaniem uprawnień na przewozy rzeczy i osób oraz nowelizacją ustaw z 2006 r., które były korzystne dla przedsiębiorców. To spowodowało 32-procentowy wzrost liczby wydanych licencji w 2007 r. w stosunku do roku 2006.

Znaczącym aspektem mającym wpływ na funkcjonowanie i obecny stan polskiego rynku usług transportowych jest jego struktura wynikająca z wielkości przedsiębiorstw transportowych, oceniana na podstawie liczby taboru. Od momentu akcesji aż po dziś dzień dominują firmy dysponujące taborom nie większym niż 4 pojazdy. W 2008 r. stanowiły one 75% rynku. Widoczny jest wzrost udziału przedsiębiorstw, które świadczą swoje usługi przy wykorzystaniu tylko jednego pojazdu. W latach 2007–2008 przedsiębiorstwa mające jedno uprawnienie stanowiły odpowiednio 32% i 37% wszystkich firm. W odniesieniu do firm, które dysponują taborom powyżej 50 pojazdów – ich liczba się zmniejszyła. W 2004 r. duże firmy (75 przedsiębiorstw) stanowiły 0,63% rynku, a w 2008 r.

ta liczba zmalała do 15 przedsiębiorstw i tym samym ich udział w rynku wyniósł tylko 0,06%⁴.

Do roku 2007 rynek usług transportowych funkcjonował bez większych problemów. Jednak z chwilą nadejścia kryzysu wiele przedsiębiorstw w znacznym stopniu odczuło spowolnienie działalności, wynikające z braku nowych zamówień lub ograniczenia dotychczasowych. Wiadome jest, iż część przyczyn, które doprowadziły do zachwiania branżą transportową, nie wynikało bezpośrednio z polityki poszczególnych przedsiębiorstw, lecz niektóre zależą wyłącznie od ich sposobu funkcjonowania na rynku. Wielu przewoźników przeceniło walory rynków otwartej dla nas Unii Europejskiej, byli oni przekonani o rentowności międzynarodowych przewozów drogowych, co doprowadziło następnie do ponad dwukrotnie zwiększonej liczby wydanych licencji. W dalszej kolejności spowodowało to pojawienie się nowych, średnio lub mało wykwalifikowanych przewoźników posiadających nieliczny tabor. Okres prosperity spowodował też zwiększenie liczby nowych inwestycji (zakup lub leasing nowych pojazdów, kredyty obrotowe na rozwój firmy lub poszerzenie spektrum jej działalności, zwiększane zatrudnienia). Skutkiem tego było przeinwestowanie polskiego rynku usług transportowych, a liczba taboru rosła o wiele szybciej niż realny popyt na usługi transportowe. Rozrastające się firmy potrzebowały nowych pracowników – to też przekładało się na zwiększenie płac, a następnie wpłynęło na wzrost kosztów stałych. Również wzrastająca w 2007 r. cena paliwa (którego udział stanowi 40–50% ogółu kosztów przedsiębiorstw transportowych) i umacniający się kurs złotego wobec euro (powodujący zmniejszenie przychodów firm rozliczających się w euro o 10%) powodowały pewne problemy finansowe oraz wzrost cen za fracht. Tym samym przewozy międzynarodowe nie były już tak opłacalne, jak tuż po wstąpieniu Polski do UE i sukcesywnie ich liczba się zmniejszała. Dodatkowym negatywnym aspektem był i jest zły stan infrastruktury w Polsce, głównie drogowej, powodujący ograniczenie liczby przejechanych kilometrów w danej jednostce czasu. Wzrastające koszty nie mogły być w pełni pokrywane przez wzrost cen przewozów, brakowało ładunków powrotnych w relacjach międzynarodowych, rosnące w szybkim tempie ceny paliwa oraz mocna pozycja złotówki w głównej mierze przyczyniły się w połowie 2008 r. do załamania na rynku przewozów ładunków, co w dalszej kolejności, w połączeniu z ogólnosiwiatowym kryzysem ekonomicznym, negatywnie wpłynęło na działalność większości przedsiębiorstw przewozowych.

⁴ W. Rydzkowski, A. Gus-Puszczewicz, *Międzynarodowy transport drogowy po wejściu Polski do Unii Europejskiej*, „Przegląd Komunikacyjny” 2009, nr 5.

Pogłębienie kryzysu na krajowym rynku przewozów

Wspomniane czynniki spowodowały upadek wielu małych firm przewozowych. Głównie dotknęło to firmy świadczące usługi niskiej jakości, mało elastyczne oraz o wąskiej specjalizacji, niedostosowane do potrzeb rynku. Sytuacja wymagała od przedsiębiorstw, które pozostały na rynku, optymalizacji swoich działań (w tym także korzystania z outsourcingu, który może zredukować koszty zmienne), efektywnych decyzji w zakresie administrowania taborom, posiadanymi środkami czy nawet zwiększenia wydajności. Nieuniknione są w wielu przypadkach redukcja taboru lub podjęcie działań mających na celu rozszerzenie działalności firmy poprzez oferowanie szerokiego wachlarza usług, m.in. takich, jak łączenie przewozów z usługami logistyczno-magazynowymi lub możliwość świadczenia usług w ramach całego łańcucha dostaw. W mniejszym stopniu dotknięte kryzysem są przedsiębiorstwa zajmujące się transportem wyspecjalizowanym, np. przewozami wielkogabarytowymi czy przewozem substancji niebezpiecznych. Niewykluczona jest też możliwość współpracy, która w dłuższym okresie pozytywnie wpływa na działalność firmy. Duże firmy są solidniejsze, a tym samym stabilniejsze w oczach obecnych czy potencjalnych klientów. Powszechnie staje się łączenie firm przewozowych z operatorami logistycznymi dla zapewnienia stałości zleceń, co związane jest bezpośrednio z ciągłością działalności na rynku⁵.

Niezależnie od występowania kryzysu widoczne są na rynku pewne bariery, które utrudniają rozwój i sprawne funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu samochodowego. Ale właśnie w czasie spowolnienia gospodarczego bariery te w jeszcze większym stopniu są odczuwalne i prowadzą do pogorszenia działalności poszczególnych firm. Można tutaj zaliczyć przede wszystkim⁶:

- wysokie koszty prowadzenia działalności transportowej,
- odczuwalne zwiększenie nadwyżki podaży usług transportowych nad popytem,
- trudności związane z zatrudnieniem kierowców i spedytorów,
- rosące trudności w pozyskiwaniu kredytów obrotowych i inwestycyjnych,
- zjawisko nieuczciwej konkurencji w branży transportowej,
- niewłaściwą organizację procesu załadunku/rozładunku towarów, powodującą wydłużenie czasu postoju samochodów,

⁵ R. Przybylski, *Współpraca na niepewne czasy*, „Rzeczpospolita”, 19.06. 2009.

⁶ I. Balke, *Badania koniunktury w transporcie samochodowym*. „Przegląd Komunikacyjny” 2009, nr 4.

- korupcję na granicy wschodniej,
- zbyt rozbudowany system przepisów prawnych,
- brak radykalnych działań rządu i władz lokalnych na rzecz usprawnienia transportu.

Sytuacji w przewozach drogowych nie ułatwiają także stosunki z krajami zza wschodniej granicy, głównie z Rosją i Ukrainą. Główny problem dotyczy liczby zezwoleń rosyjskich i ukraińskich. Polscy przewoźnicy nie otrzymali na czas ustalonej w dwustronnym porozumieniu między Rosją a Polską liczby zezwoleń na przewozy drogowe. Porozumienie, które dotyczyło liczby tych zezwoleń, zostało zawarte dopiero w marcu 2008 r. Wielkość ich pozostała na niezmiennym poziomie: 160 tys. plus 30 tys. zezwoleń na tranzyt. Mimo podpisania tego porozumienia polscy przewoźnicy nadal czują niedosyt, głównie z powodu opóźnionego terminu podpisania porozumienia, co spowodowało zmniejszenie liczby kontraktów długoterminowych, które są podpisywane z krajami wschodnimi. Dodatkowo Rosja wprowadziła opłaty drogowe, mające dotyczyć tylko przewoźników zagranicznych. Jednocześnie też Ukraina postanowiła zmienić zasady dotyczące wydawania zezwoleń. Ważnym problemem są również długie postoje na wschodnich granicach oraz mozolne działania na rzecz ożywienia Jedwabnego Szlaku, czyli zwiększenia wartości i ilości transportu drogowego na Daleki Wschód.

Problem cen minimalnych oraz potrzeba interwencjonizmu państwa

Kolejnym z problemów będących skutkiem nie tyle kryzysu, ile rozdrobnienia rynku przewozów drogowych na dużą liczbę małych firm, jest dumping frachtowy (czyli cena za fracht sztucznie zaniżona i niepokrywająca nawet kosztów własnych przewoźnika). Sporo niewielkich przedsiębiorstw z liczbą taboru maksymalnie do pięciu pojazdów, które uzyskały zezwolenia na wykonywanie przewozów, a nie mają doświadczenia w branży, spowodowało, w ocenie praktyków, tzw. psucie rynku. Firmy te, świadcząc usługi wątpliwej jakości, oferują jednocześnie minimalną stawkę, dochodzącą nawet do 40 eurocentów za kilometr⁷. Powoduje to duże zachwiania cenowe na rynku. Powszechnie uznaje się, że tego typu firmy nie potrafią dokonać analizy zmian poziomu kosztów i ich struktury oraz przeprowadzić symulacji na najbliższy okres. Z tytułu swojej działalności firmy te nie prowadzą pełnej księgowości, a z urzędami skarbowy-

⁷ K. Madeja, *Firmy transportowe – szkoła przetrwania*, „Spedycja Transport Logistyka” 2009, nr 4.

mi rozliczają się w formie ryczałtu. Nie dysponują kompletną wiedzą na temat tego, jak maleje wartość rynkowa posiadanego taboru, gdyż nie uwzględniają odpisów amortyzacyjnych. Tego typu działania powodują w pierwszej kolejności błędy przy negocjowaniu cen z kontrahentami, brak podstaw do szukania sposobów poprawy lub utrzymania kondycji finansowej firmy, a następnie zafałszowanie obrazu faktycznych cen za fracht (mylne informowanie klientów o tanich usługach transportowych) i co za tym idzie – wymuszanie na firmach z długą tradycją na rynku zmniejszania stawek za kilometr, co jest nieopłacalne, gdyż na dłuższych odcinkach transportu (głównie w przewozach międzynarodowych) prowadzi to do dokładania do działalności. Dla firm, które mają tabor w leasingu, gdzie każdy przejazd umożliwia spłatę kolejnej raty, powoduje to duże problemy finansowe, gdyż kursy po tak niskiej cenie najzwyczajniej nie są opłacalne. Rozbieżności w ujęciu kosztów i cen wozokilometra pozwalają wysnuć wnioski, że bardzo duża liczba firm transportowych balansuje obecnie na granicy opłacalności. W chwili akcesji do UE ceny usług miały tendencję spadkową, jednak w pewnym momencie ich poziom się ustabilizował. Obecne wydarzenia spowodowały ponownie walkę cenową, która powoli zaczyna przynosić szkody. Stosowane coraz częściej ceny dumpingowe są najczęściej naruszeniem reguł uczciwej konkurencji. Najbardziej poszkodowane są na tym uczciwe firmy, które opierają swoje ceny na rzetelnym rachunku kosztów własnych, ale sukcesywnie tracą klientów na rzecz nieuczciwych konkurentów⁸.

Od wielu lat wskutek polityki liberalizacji państwo nie ingeruje bezpośrednio w wysokość stawek za usługi przewozowe, niemniej jednak ma pośredni wpływ na ich poziom poprzez politykę podatkową i inne narzędzia kształtowania kosztów przewoźników. Jednakże nagminne stosowanie cen dumpingowych wymaga pewnej zmiany polityki rządu w tej dziedzinie oraz bezpośredniej interwencji o charakterze regulacyjnym w stosunku do cen na rynku usług przewozowych. Tym razem głównym zadaniem nie jest ochrona interesów konsumentów, mająca na celu ustalenie cen maksymalnych, lecz ochrona uczciwych przewoźników za pomocą wprowadzenia cen minimalnych. Ma to spowodować przywrócenie zasad uczciwej konkurencji. W dłuższej perspektywie doprowadziłyby to do wzmocnienia sektora transportu przez usunięcie praktyk dumpingowych, pozbycie się nieuczciwych firm psujących zasady zdrowej konkurencji oraz zbudowanie rynku na konkurencji jakościowej i równoważeniu interesów klientów, przewoźników i państwa, co nie zawsze jest wynikiem weryfikacji na podstawie

⁸ K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, *Problematyka cen minimalnych w transporcie samochodowym*, „Przegląd Komunikacyjny” 2009, nr 3.

udzielanych licencji. Można do tego dodać jeszcze politykę transportową UE, która realizując politykę zrównoważonego rozwoju, dąży do wzrostu cen usług przewozowych w myśl zasady „użytkownik płaci”⁹. Ma to w konsekwencji doprowadzić do stopniowego ograniczania roli transportu samochodowego¹⁰.

Polscy przewoźnicy nie pozostają bierni wobec sytuacji na rynku i podejmują działania mające na celu poprawę warunków funkcjonowania rynku samochodowego. Rozpoczęto negocjacje z rządem, dotyczące wcielenia w życie postulatów przewoźników. Dotąd postulatów było 11, jednak po obradach nowo powstałego Forum Transportu Drogowego postulaty zaktualizowano, niektóre żądania usunięto, a w ich miejsce dodano nowe (tab. 4).

Tabela 4

Postulaty przewoźników drogowych

Adresat	Cel	Działanie
1	2	3
1. Obniżenie cen oleju napędowego używanego do profesjonalnego transportu drogowego		
Minister Finansów	<ul style="list-style-type: none"> – Możliwość zwrotu oraz obniżenia akcyzy. – Zwrot akcyzy i VAT w relacjach z państwami Europy Wschodniej (głównie z Federacją Rosyjską, Białorusią i Ukrainą). 	<ul style="list-style-type: none"> – Zmiany ustawowe w aktach prawnych regulujących sprawę poboru akcyzy oraz VAT. – Zawarcie umów dwustronnych w sprawie zwrotu podatku VAT.
Minister Skarbu Państwa	Obniżenie ceny oleju napędowego.	Wpływanie na obniżanie marż przez producentów paliw w ramach nadzoru właścicielskiego.
2. Pozostawienie dotychczasowego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej		
Minister Infrastruktury	<ul style="list-style-type: none"> – Pozostawienie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej na dotychczasowym poziomie. – Ewentualna podwyżka stawek powinna objąć winietę krótkoterminową (dobową, tygodniową) <ul style="list-style-type: none"> – korzystają z niej głównie przewoźnicy zagraniczni. 	<ul style="list-style-type: none"> – Renegocjowanie stawek za przejazd po autostradach z koncesjonariuszami. – Zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie stawek opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej.

⁹ Obciążenie transportu drogowego pełnymi kosztami: utrzymania infrastruktury drogowej, ochrony środowiska w otoczeniu dróg, skutków wypadków drogowych i kongestii. Ma to powodować wzrost kosztów całkowitych przedsiębiorstw, które będą się domagały od zleceniodawców wyższych cen, aby można było te koszty pokryć i osiągnąć jednocześnie określony zysk.

¹⁰ K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, *Problematyka cen, ...*, s. 7.

1	2	3
3. Udrożnienie granicy wschodniej		
Minister Finansów	Usprawnienie odpraw celnych, w szczególności w zakresie organizacji pracy służb kontrolnych, wprowadzenie wspólnych odpraw celnych ze służbami państw sąsiednich, odpowiednia obsada personalna podczas służby (odpowiednia liczba funkcjonariuszy z uprawnieniami celnymi).	Podjęcie działań zmierzających do usprawnienia pracy podległych służb po: – wskazaniu przez MI potrzeb w zakresie przepustowości przejść granicznych, wynikających z wymiany zezwoleń z innymi państwami, – przedstawieniu oczekiwań strony społecznej w zakresie dobowej przepustowości poszczególnych przejść granicznych.
Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji	– Usprawnienie organizacji pracy Straży Granicznej w zakresie kontroli dokumentów kierowcy i stanu technicznego pojazdów. – Budowa parkingów w ciągu dróg dojazdowych do przejść granicznych.	Podjęcie działań zmierzających do usprawnienia pracy podległych służb po: – wskazaniu przez MI potrzeb w zakresie przepustowości przejść granicznych, wynikających z wymiany zezwoleń z innymi państwami, – przedstawieniu oczekiwań strony społecznej w zakresie dobowej przepustowości poszczególnych przejść granicznych.
MSZ	Działania polityczne wspierające poprawę sytuacji na przejściach granicznych.	Rozmowy dwustronne (z Ukrainą, Białorusią i Federacją Rosyjską) wspierające poprawę przepustowości, szczególnie w przypadku, gdy organy administrujące granicą państwową nie pozostają w gestii administracji rządowej.
MF MSWiA MSZ	Podjęcie skoordynowanych działań zmierzających do likwidacji kolejek na granicy wschodniej, m.in. poprzez wprowadzenie wspólnych odpraw i harmonizację ważenia pojazdów.	Zapewnienie przepustowości następujących przejść: Bobrowniki – do 800 pojazdów na dobę, Kuźnica – do 600 pojazdów, Kukuryki (Koroszczyń) – do 1200 pojazdów, Dorohusk – 1200 pojazdów, Hrebenne – do 300 pojazdów, Korczoza – 1200 pojazdów, Medyka – 600 pojazdów, Bezledy – 200 pojazdów.
4. Zniesienie ograniczeń w wwozie paliwa (200 l) do Polski		
MF	Zniesienie ograniczania w zakresie wwozu paliwa bez cła i innych należności.	Procedowanie nad zmianą ustawy Prawo celne i innych ustaw oraz przygotowanie rozporządzenia znoszącego VAT i akcyzę od wwożonego paliwa.

1	2	3
Minister Infrastruktury	Działania wspierające zniesienie ww. ograniczeń.	<ul style="list-style-type: none"> – Pozyskanie z MF informacji na temat stanu prac nad rozporządzeniem w sprawie VAT i akcyzy od paliwa w celu przedstawienia informacji stronie społecznej. – Procedowanie ze stroną rosyjską w sprawie zmiany zapisów umowy dwustronnej o międzynarodowych przewozach drogowych w celu zniesienia ograniczenia w relacji dwustronnej.
5. Pomoc finansowa państwa dla likwidowanych bądź restrukturyzowanych przedsiębiorstw przewozowych		
Minister Finansów	Pomoc finansowa dla przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji finansowej.	<ul style="list-style-type: none"> – Rozważenie możliwości częściowego wsparcia budżetowego dla przedsiębiorstw transportowych (nisko oprocentowane lub nieoprocentowane kredyty pomocowe na regulowanie zobowiązań komercyjnych). – Propozycja ustanowienia wprowadzenia funduszu, w którym część środków finansowych będzie pochodziła z budżetu państwa, a część ze składek przedsiębiorców; rozważenie możliwość odliczania składki od podatku.
6. Wprowadzenie cen minimalnych na przewozy		
MI oraz strona społeczna	Ustanowienie cen minimalnych za usługi przewozowe w transporcie drogowym na terenie Wspólnoty.	<ul style="list-style-type: none"> – Badania koniunktury w zakresie ustalenia poziomu ceny gwarantującej rentowność przewozów. – Analiza prawnej możliwości wprowadzenia cen minimalnych. – Działanie administracji rządowej w Radzie UE. – Działanie organizacji społecznych w Komisji Europejskiej. – Działanie polskich europarlamentarzystów w Parlamencie Europejskim.
MI	Ustanowienie cen minimalnych za usługi przewozowe w transporcie drogowym na terenie Wspólnoty.	Wystąpienie przez MI na forum Rady Ministrów Transportu Wspólnoty z inicjatywą ustanowienia cen minimalnych na przewozy na terenie UE.
Strona społeczna		<ul style="list-style-type: none"> – Wystąpienie na forum IRU z wnioskiem o rozpoczęcie przez organizację rozmów i współpracy z Komisją Europejską w celu wprowadzenia cen minimalnych. – Wystąpienie do europarlamentarzystów z wnioskiem o podjęcie na forum PE inicjatywy zmierzającej do wprowadzenia cen minimalnych.

1	2	3
7. Emerytury pomostowe dla kierowców pojazdów ciężkich		
Minister Pracy i Polityki Społecznej	Ustanowienie emerytur pomostowych dla kierowców pojazdów ciężkich.	<ul style="list-style-type: none"> – Wniosek do MPiPS, aby w projekcie ustawy o emeryturach pomostowych w wykazie zawodów objętych tym systemem utrzymać obecnie obowiązujący zapis umożliwiający korzystanie przez kierowców samochodów ciężarowych z emerytur pomostowych. – Wniosek o dodanie do odpowiedniego wykazu w projekcie ustawy o emeryturach pomostowych (zał. nr 2 pkt 8) kierowców pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton.
8. Skrócenie czasu szkolenia kierowców z 280 do 140 godzin		
MI	Wprowadzenie dodatkowego szkolenia kierowców w wymiarze 140 zamiast 280 godzin.	W projekcie ustawy o kierujących pojazdami wprowadzono kwalifikację wstępną przyspieszoną, zgodnie z wnioskiem strony społecznej.
9. Obniżenie o 50% podatku od środków transportu		
Minister Finansów	Likwidacja podwójnego opodatkowania podatkiem od środków transportu naczep pojazdów ciężarowych.	Inicjatywa legislacyjna do ustawy o podatkach lokalnych, aby w pełni dostosować przepisy do rozporządzenia Rady UE nr 99/62 (wykreślenie z obecnie obowiązujących przepisów obowiązku wnoszenia podatku od naczep).
10. Ogłoszenie sytuacji kryzysowej w transporcie drogowym na podstawie rozporządzenia 3916/90		
MI wraz ze stroną społeczną	Wniosek do Komisji Europejskiej o ogłoszenie sytuacji kryzysowej w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce.	<ul style="list-style-type: none"> – Ze względu na brak precedensu w UE w zakresie ogłoszenia sytuacji kryzysowej, zachodzi konieczność szczegółowej analizy zapisów rozporządzenia i określenia skutków ewentualnego ogłoszenia sytuacji kryzysowej dla przedsiębiorstw transportowych w Polsce. – Szczegółowa ocena eksperta/ekspertów (polskich oraz/lub zagranicznych) na temat zasadności ogłoszenia sytuacji kryzysowej i skutków, jakie wynikają z jej wprowadzenia. – Wymiana poglądów i opinii administracji rządowej i środowiska przewoźników po uzyskaniu stosownych analiz. – Wypracowanie stosownej propozycji w tej sprawie.
11. Wstrzymanie obowiązku szkoleń kierowców przez okres najbliższych 2 lat. W tym czasie powinny być przygotowane przepisy szczegółowo regulujące ten problem		

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Loos, *Reprezentacja wszystkich przewoźników*, „Truck & Business Polska” 2009, nr 14 oraz <https://zmpd.pl/aktualnosc> (czerwiec 2009).

Wprowadzenie cen minimalnych nie byłoby lekarstwem na główne problemy, z jakimi borykają się firmy transportowe. Jednak ich stosowanie usprawniłoby działanie firm na rynku oraz efektywność jego działania.

Szanse na ożywienie

Od połowy 2008 r. ceny paliwa zaczęły się obniżać, nastąpiła także zmiana kursów walut złoty – euro, w efekcie unijna waluta ponownie się umocniła. Powinno się to częściowo przyczynić do poprawy sytuacji firm transportowych świadczących usługi przewozów zarówno krajowych, jak i międzynarodowych. Dekoniunktura spowodowana światowym kryzysem mocno wpłynęła na wyniki finansowe firm, a ponowne ożywienie gospodarcze, które już jest dostrzegalne, będzie według prognoz postępowało powoli. Transport jako pierwszy spośród wielu działów gospodarki odczuwa spowolnienie gospodarcze, ale także jako jeden z pierwszych reaguje na ożywienie. Według analiz rynkowych kwiecień i maj 2009 r. charakteryzowały się wzrostem popytu na usługi transportowe. Wiele firm zauważa poprawę, która się zaczęła na początku roku, a koniec pierwszego kwartału wykazuje ustabilizowanie popytu. Mimo optymistycznych prognoz mało kto odważnie mówi o odwróceniu koniunktury¹¹.

Na podstawie informacji o zjawiskach przedstawianych w artykule warto się zastanowić, w jakim stopniu za obecną sytuację w transporcie jest odpowiedzialny kryzys, a w jakim funkcjonowanie oraz strategia działania firm przewozowych. Najłatwiej przypisać wszystkie negatywne skutki kryzysowi, ale takie myślenie mija się z celem. W pewnym sensie dostrzegane są pozytywne aspekty wszystkich tych wydarzeń, gdyż doprowadzi to do „samooczyszczenia się” rynku i – zgodnie z życzeniem wielu ceniących się firm transportowych – jest szansa na powrót do takiego rynku usług przewozowych, gdzie na pierwszym miejscu stawia się wymagania klienta, a usługi mu świadczone odbywają się w środowisku zdrowej konkurencji.

Streszczenie

Skutki kryzysu odczuwa w Polsce ok. 83% firm krajowych, w tym duża część firm związanych z transportem. Poza oczywistymi negatywnymi skutkami, takimi jak zmniejszenie liczby zleceń transportowych (w tym głównie w spedycji krajowej), ponowny wzrost cen paliw, odczuwalne są też skutki pozytywne, np. wzrost przewozów

¹¹ A. Stefańska, *Rynek transportowy powoli odżywa*, „Rzeczpospolita”, 17.06. 2009.

drobnicowych oraz wielkości kursu euro, co rekompensuje małą liczbę zleceń. Celem artykułu jest udowodnienie, że sytuacja na rynku usług transportowych nie zależy wyłącznie od szeroko pojętego wpływu kryzysu, lecz także w dużej mierze od polityki zarządzania firmą transportową i różnorodnych zmian, które zachodzą na rynku przewozów krajowych i międzynarodowych.

Summary

INFLUENCE OF AN ECONOMIC CRISIS ON FUNCTIONING OF THE MARKET OF TRANSPORT SERVICES IN POLAND

Effects of global crisis in Poland is felt by 83% of national companies, including the majority of companies connected to transport. Apart from obvious negative effects, as the reduction in the number of transport orders, mainly in the domestic freight forwarding and increase of petrol prices – also positive effects are being noticed, like the rise in general cargo and the value of euro exchange rate which is compensating small number of orders. Main object of this article is to prove that the situation on the market of transport services does not depend exclusively on the widely comprehended influence of the crisis, but also largely from the managing politics of a transport company and diverse changes which are taking place on the market of domestic and international transports.