

# RACJONALNA POLITYKA TRANSPORTOWA, KONIECZNA BY POZOSTAĆ LIDEREM

Pandemia COVID-19 będzie miała prawdopodobnie długotrwałe skutki gospodarcze w skali globalnej. Przez następne miesiące, a może i lata, musimy liczyć się ze spadkiem światowego PKB o co najmniej kilka procent. Będzie to szczególnie odczuwane w państwach wyżej rozwiniętych pod względem gospodarczym, do których zaliczyć możemy kraje Unii Europejskiej, w tym Polskę. Musimy się liczyć z ograniczeniem produkcji, wymiany towarowej i tym samym ze znacznym zmniejszeniem popytu na usługi transportowe.

**T**ymczasem potencjał polskiej branży transportu drogowego przez ostatnie lata stale wzrastał. Dlatego w post-epidemicznej rzeczywistości, gdy liczba zleceń przewozowych spadnie o kilkanaście procent, część taboru samochodowego i pracowników pozostanie bez pracy, a sam rynek transportu drogowego zostanie zdewastowany. Skrajnym przykładem do czego może prowadzić drastyczne załamanie popytu są ujemne ceny ropy naftowej.

Nie martwiłbym się jednak losem naftowych gigantów. Mają oni zdolność finansową do przetrwania okresowych problemów i do koniecznej adaptacji w nowej rzeczywistości. Niestety nie można tego powiedzieć o polskich przewoźnikach. Większość z nich to mikro-przedsiębiorcy, a sporo z nich spełnia wymagania do uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jedynie na papierze. W szczególności nie posiadają kapitału i rezerw na poziomie pozwalającym działać w okresie długotrwałego załamania koniunktury.

A to oznacza, że chęć przetrwania za wszelką cenę (zachowania płynności finansowej) sprowadzi się do zgody części przewoźników na coraz niższe wynagrodzenie za świadczone usługi, a także na naruszanie obowiązujących przepisów. Nie uratuje to firm, które podejmą taką ryzykowną strategię, a jedynie przedłuży ich agonię i pogorszy sytuację wszystkich innych przedsiębiorców. Już dziś solidny przewoźnik przystępujący do przetargu musi się liczyć z tym, że konkurent lub firma spedycyjna zaoferują stawki frachtu poniżej rynkowych kosztów. W tej sytuacji, aby cała polska branża transportowa nie poszła pod wodę, potrzebna jest racjonalna i aktywna polityka transportowa. Szczególnie, że już niedługo (bo za 18 miesięcy) na załamanie popytu nałożą się problemy wynikające z wdrożenia postanowień Pakietu Mobilności, które ograniczą możliwość wykonywania przez polskich przewoźników wewnątrzunijnego eksportu usług przewozowych.

Paradoksalnie zwiększanie pomocy finansowej dla przewoźników niekoniecznie jest najbardziej efektywnym kierunkiem możliwych do podjęcia działań. Pomoc finansowa powinna mieć jedynie charakter doraźny, służący ochronie miejsc pracy w trakcie pandemii. Nie rozwiąże ona jednak podstawowego problemu, jakim jest i wciąż będzie zbyt mały popyt na usługi przewozowe w stosunku do ich dużej podaży.

Oczywiście w gospodarce rynkowej nikt nie oczekuje od rządu wykreowania popytu na przewozy drogowe. Natomiast odblokowanie lub umożliwienie dostępu do dotychczas zamkniętych rynków leży jak najbardziej w kompetencji polskich władz. Najbardziej obiecującym – pomimo odległości – może być dla nas rynek chiński. Możliwość wykonywania przewozów na tej relacji z naddatkiem zrekompensowałaby zmniejszenie pracy przewozowej w Unii Europejskiej.

Być może nadszedł też już czas, aby rozpocząć także dyskusję nad zgodnym z unijnym prawem ograniczeniem dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Urealnienie kryteriów oceny zdolności finansowej, sprecyzowanie i egzekwowanie wymagań w zakresie posiadania bazy eksploatacyjnej oraz podniesienie wymagań w zakresie kompetencji zawodowych miałyby dobroczynny wpływ na rynek, nie pozwalając na obniżenie jakości usług transportowych i nieracjonalny wzrost ich podaży.

Dlatego też, zamiast narzekać, rozpocznijmy szeroką debatę z udziałem środowisk naukowych nad możliwymi do podjęcia działaniami, które nie tylko pozwoliłyby przetrwać nam nadchodzące chude lata, ale także umocnić pozycję lidera w Europie, a może i nawet na kontynencie euroazjatyckim. A po dyskusji weźmy się wspólnie z rządem do ciężkiej pracy, aby osiągnąć wspomniane cele.

MACIEJ WROŃSKI

prezes związku pracodawców  
Transport i Logistyka Polska

