

Jarosław Brach
Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu

Polski międzynarodowy zarobkowy transport samochodowy na przestrzeni ostatnich 17 lat ze szczególnym uwzględnieniem przystąpienia do UE – szanse, wyzwania, zagrożenia (cz. 1)

Rola polskiego transportu samochodowego w obsłudze handlu zagranicznego na przestrzeni ostatnich 50 lat systematycznie wzrastała. Duży przyrost odnotowano po przemianach społeczno – polityczno – ekonomicznych okresu 1989 – 1990. Niemniej prawdziwy boom przewozowy nastąpił w ciągu ostatnich dwóch lat. Należy go wiązać z przystąpieniem naszego kraju do Unii Europejskiej 1 maja 2004 r.

W okresie PRL dominującą, wręcz monopolistyczną pozycję w obszarze międzynarodowego transportu drogowego zajmowała firma PEKAES. Powstała ona w 1958 r. jako Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych (PMPS – „PEKAES”)¹, celem świadczenia usług właśnie międzynarodowego transportu drogowego na rzecz polskiego handlu zagranicznego. W 1982 r., ze względu na ówczesną sytuację międzynarodową (groźba zajęcia przez obcych wierzycieli majątku państwowego na skutek niespłacania przez nasz kraj długu zagranicznego), powołano do życia spółkę akcyjną PEKAES Auto-Transport SA, która przejęła od PMPS „PEKAES” pełen zakres świadczonych przez niego usług, w tym wykonywanie międzynarodowych przewozów towarowych samochodami ciężarowymi. W 1988 r. PEKAES Auto-Transport SA dysponował około 1 300 jednostkami taboru ciągnącego przystosowanymi do obsługi ruchu międzynarodowego, szczególnie w kierunku zachodnim. W kraju takich jednostek było około 2 000, czyli do PEKAES-u należało aż 65% z nich. Liczba podmiotów posiadających takie pojazdy była bo-

wiem wówczas bardzo ograniczona. Do znaczących właścicieli należały jeszcze Polskie Linie Oceaniczne, skupione jednak na przemieszczaniu kontenerów, oraz dopiero rozbudowujący swój dział transportu spedycyjny C. Hartwig. Poza tym pewna ilość nowoczesnego, specjalistycznego sprzętu była we władaniu firm eksportujących na Zachód swe produkty i w związku z tym potrzebujących specjalnych pojazdów. Z tej grupy warto m.in. wymienić Zakłady Chemiczne „Błachownia” czy Okręgowe Przedsiębiorstwa Handlu Zwierzyną Hodowlaną.

Liberalizacja w dostępie do rynku przewozów międzynarodowych, dokonana po 1988 r., doprowadziła do znacznego zwiększenia liczby pojazdów wykorzystywanych do transportu tego rodzaju. W 1992 r. liczba ta doszła do aż 35 000 egzemplarzy, co oznaczało ponad 17-krotny wzrost w stosunku do sytuacji wyjściowej (1988 – 1989). Oczywiście tak duży przyrost po części wynikał ze znacznego zwiększenia eksportu i importu przez krajowe podmioty². Po części jednak nie miał on realnego uzasadnienia w naszym handlu zagranicznym. Łatwość dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych powodowała, że wielu, bez należytego doświadczenia i taboru, zajęło się taką działalnością. Dlatego przewozy nieraz były wykonywane sprzętem w opłakanym stanie technicznym, przeważnie nabywanym z drugiej ręki na Zachodzie. Do tego doszła nieuczciwa konkurencja ze strony przewoźników zagranicznych, nie tylko z krajów EWG, lecz nawet byłych państw socjalistycz-

nych. Dość stwierdzić, że przewoźnikami z Polski i do Polski zainteresowali się nawet Rumuni. Stąd widok przemierzających się po naszych drogach kilku-, kilkunastoletnich, zdezelowanych ROMAN-ów nie należał wcale do rzadkości. Ta nadpodaż i nieuczciwa konkurencja doprowadziły do spadku cen frachtu i, co niestety się z tym wiązało, znacznego spadku jakości świadczonych usług. Dlatego w 1992 r. Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wprowadziło koncesjonowanie międzynarodowego transportu drogowego. W efekcie ilość krajowych aut obsługujących międzynarodowy transport drogowy zaczęła się stopniowo zmniejszać. Wprowadzona w 1995 r. weryfikacja wydanych koncesji doprowadziła do redukcji uprawnień do 19 400 pojazdów w roku 1996. Należy stwierdzić, iż z tym zmniejszaniem wiązało się szereg pozytywnych elementów, np.:

- ponowna regulacja rynku, z jednej strony umożliwiająca powstawanie firm silniejszych, mogących dalej zwiększać swój potencjał przewozowo – spedycyjny, z drugiej zaś pozwalająca na szybszą eliminację firm najsłabszych kapitałowo, których nie było stać na inwestycje w nowy, nowocześniejszy tabor
- odchodzenie przez klientów od ceny jako głównego kryterium wyboru – wielu zamawiających zaczęło zwracać się do przewoźników proponujących bardziej kompleksową ofertę o wyższej jakości. Przewoźnicy ci mogli powstawać, gdyż (o czym wspomniano w poprzednim punkcie) pozwalały na to wyższe stawki za przewozy

¹ PEKAES Auto-Transport – prospekt emisyjny sporządzony w Warszawie 26 czerwca 1998 r.

² Czynniki ten nie jest szczegółowo omawiany ze względu na skupienie się w tym artykule wyłącznie na sytuacji przewoźników

- zaczynająca się zależność mniejszych firm od dużych podmiotów, czy to transportowych stosujących outsourcing, czy czysto spedycyjnych i wobec tego nie dysponujących własnym taborem. Dzięki temu wielu małych, miast psuć rynek, znalazło na nim swoje miejsce
- dostosowanie liczby pojazdów do ograniczonej liczby zezwoleń zagranicznych, pozwalających na wykonywanie kursów do innych, konkretnych krajów.

Wprowadzone w 1992 r. koncesjonowanie zostało utrzymane także w kolejnej ustawie – obowiązującej od 12 grudnia 1997 r. ustawie z 2 sierpnia 1997 r. o „Warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego” (Dz. U. Nr 106, poz. 677)³. Przy czym w nowelizacji tej ustawy, która weszła w życie 30 kwietnia 1999 r., zliberalizowano warunki przenoszenia uprawnień koncesyjnych. W głównej mierze odstąpiono od wymogu przejmowania wszystkich licencji i pojazdów od dotychczasowego koncesjonariusza.

System koncesjonowania międzynarodowego transportu drogowego istniał do 31 grudnia 2001 r. 1 stycznia 2002 r. zaczęła obowiązywać następna ustawa – ustawa z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371). Ten nowy akt prawny, dostosowujący nasze ustawodawstwo do standardów unijnych⁴, wprowadzał wiele rozwiązań o wręcz rewolucyjnym charakterze. W pierwszym rządzie w pełni zliberalizowano dostęp do uprawnień, zastępując koncesje licencjami. Zmniejszono też szereg dotychczasowych, poniekąd pozytywnych ograniczeń, jak wymóg posiadania ekologicznych ciężarówek. W rezultacie transport międzynarodowy można już było wykonywać autem nie spełniającym coraz bardziej wyśrubowanych norm hałaśliwości i czystości spalin – w kolejności Euro 1, Euro 2 i Euro 3. By wykonywać przewozy za granicę wystarczyło jedynie spełniać

określone wymogi jakościowe, w tym dotyczące: dobrej reputacji, prawa do dysponowania pojazdem, odpowiedniego zabezpieczenia finansowego (wymogi wyższe niż we wcześniejszych ustawach) oraz legitymowania się certyfikatem kompetencji zawodowych. Poza tym przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy i zatrudnieni przez tego przedsiębiorcę kierowcy oraz inne osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, a wykonujące osobiście przewozy na jego rzecz, musiały spełniać wymagania określone w przepisach ustawy, przepisach ustawy z 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym”, jak również w innych przepisach definiujących wymagania w stosunku do kierowców. Utrzymano także wymóg niekaralności wymienionych wyżej osób, tzn. nie bycia skazanym prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów lub środowisku.

Wymienione wyżej ułatwienia spowodowały bardzo szybki wzrost zainteresowania międzynarodowym drogowym transportem samochodowym. Wzrost ten wynikał z kilku przesłanek. Po pierwsze – na skutek istniejących dotychczas ograniczeń stawki płacone w transporcie międzynarodowym były wyższe niż w krajowym, zapewniając tym samym działającym tu przedsiębiorstwom wyższe zyski. Po drugie – przewidywano, iż przed naszym wstąpieniem do Unii i po samym wstąpieniu nastąpi znaczny przyrost krajowego eksportu i importu, generujący automatycznie większe zapotrzebowanie na przewozy. Ponieważ temu prognozowanemu rosnącemu zapotrzebowaniu nie byłaby w stanie podołać kolej, ze względu na swe niekonkurencyjne ceny i niską elastyczność, większa część masy towarowej miała zostać przemieszczona samochodami. Po trzecie – w momencie przystąpienia do Unii zniknęły zezwolenia

do państw tworzących to ugrupowanie, dotąd skutecznie ograniczające ilość wykonywanych tam kursów. Po czwarte – od dnia naszego członkostwa we Wspólnocie nasi przewoźnicy, na zasadzie wzajemności, uzyskiwali dostęp do tamtejszego rynku, z wyłączeniem jednak tzw. dużego kabotażu. Tzn. możliwym stał się przewóz z jednego państwa unijnego do drugiego, natomiast wciąż zakazany było wykonywanie przewozów w ramach jednego, obcego państwa (punkt załadunku i rozładunku w tym samym kraju, innym niż kraj pochodzenia przewoźnika). Zakaz ten wprowadzono na okres 3 lat, z możliwością przedłużenia do maksimum 5. Przy czym zakaz ten dotyczy nie tylko polskich przewoźników na terenie innych państw UE, ale i przewoźników z tych państw na terytorium RP. Jednocześnie nasz kraj uzyskał zapewnienie o możliwości zawarcia dwustronnych umów z krajami członkowskimi UE w kwestii stopniowej liberalizacji usług kabotażowych. Oczywiście przystąpienie do Wspólnoty dla rodzimych firm transportowych, poza nowymi szansami i możliwościami, oznaczało także pojawienie się nowych zagrożeń. Za główne należało uważać działalność na naszym rynku obcych podmiotów. Kwestia ta dotyczy nie tylko firm zachodnich, dysponujących dużym kapitałem, doświadczeniem, kontaktami, licznym taborem oraz rozwiniętym zapleczem logistycznym – informatycznym, ułatwiającym zarządzanie pojazdami i ładunkami. Tym bardziej, iż niektóre z nich – przykładowo Raben, Ricö – już od dawna mają u nas swe spółki córki. Możliwa była też ekspansja przez transportowców z innych byłych krajów socjalistycznych. W pierwszym rządzie, co ciekawe, najbardziej obawiano się nie Czechów czy Węgrów, lecz Litwinów, którzy w ostatnich latach mocno inwestowali w nowe środki transportu.

³ Informacja na temat funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego w 2001 r., ze szczególnym uwzględnieniem zasad udzielania licencji i gospodarki zezwoleniami zagranicznymi – BOTM Warszawa, 28 luty 2002.

⁴ Oprócz prawa krajowego międzynarodowy transport drogowy podlega też prawodawstwu międzynarodowemu. W pierwszym rządzie kwestia dotyczy konwencji CMR oraz Rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 czerwca 1992 r. „w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium państwa Członkowskiego lub w transzycie przez jedno lub więcej Państw Członkowskich” (Dz. U. UE. L.92.95.1), zmienione Rozporządzeniem (WE) Nr 484/02 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 r. Ponieważ jednak z punktu widzenia rozpatrywanego w tym artykule tematu akty te mają neutralny charakter, nie omówiono ich wpływu na funkcjonowanie polskiego międzynarodowego transportu drogowego w ostatnich latach.