

Dodatek specjalny Namiarów na Morze i Handel

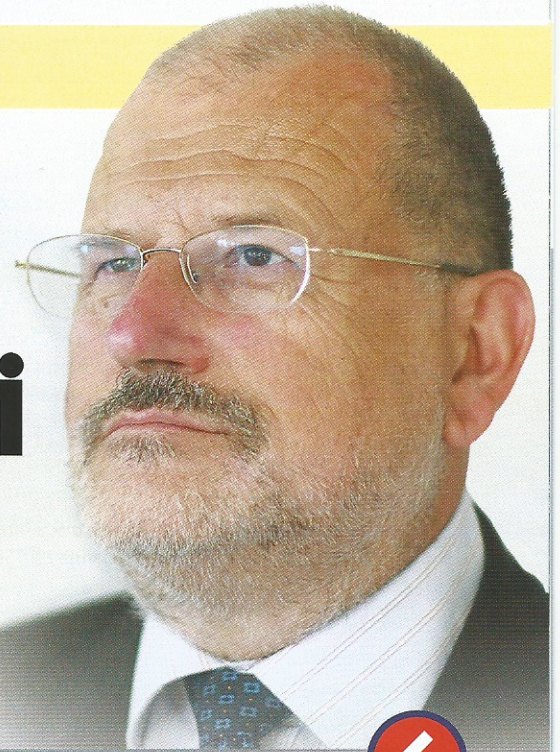
# LOGISTYKA

## w obrocie portowo-morskim



# W normalnym świecie logistyki

Z prof. dr. hab. **Wojciechem Paprockim**, kierownikiem Zakładu Ekonomiki Przedsiębiorstwa Transportowego Katedry Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, rozmawia **Piotr Frankowski**.



- W jakiej kondycji jest obecnie, pana zdaniem, branża TSL w Polsce?

- To jest dobre pytanie. Tylko co rozumiemy pod pojęciem: w Polsce?

- Rozumiem, że nawiązuje pan do swojego wystąpienia na Kongresie Spedytorów, kiedy zwrócił pan uwagę, że decyzje odnośnie gestii transportowej są podejmowane poza granicami Polski.

- Właśnie. Musimy sobie uświadomić, że mamy 2 problemy w spojrzeniu na tę branżę. Po pierwsze: kto rozdaje karty, a po drugie: kto gra w karty. Z różnych powodów, głównie dlatego, że Polska prawie nie istniała w gospodarce międzynarodowej przez cały okres socjalizmu, przystąpiliśmy do działania na rynku krajowym i międzynarodowym w 1990 r., budując kapitalizm bez kapitału i tradycję nie mając tradycji. Spowodowało to, że w branżach, które nie wymagają kapitału ani działania sieciowego, dotyczy to np. TSL, a przede wszystkim przewoźników drogowych, mogliśmy dokonać cudu nad Wisłą. Postawiliśmy całą branżę na nogi, gdyż transport drogowy praktycznie nie istniał w socjalizmie, bo podobno nie był potrzebny. Można więc powiedzieć, że mamy dzisiaj silną pozycję słabych przewoźników, którzy niestety zajmują najniższe miejsce w całym pionowym łańcuchu, co powoduje, że pracują z najniższymi marżami.

Obecnie możemy jednak powiedzieć, że odnotowujemy pewien sukces gospodarki polskiej. Tylko czy jest to sukces polskiej gospodarki, czy polskich przedsiębiorców? Jeśli np. mamy fabrykę Fiata w Tychach, to jest to zakład polski, ale decyzje dotyczące łańcuchów logistycznych nie są podejmowane w Tychach. W związku z tym gestia transportowa nie jest rozstrzygana na terytorium polskim, a skoro tak, to nie mamy możliwości, aby przy równej cenie usługi faworyzowany był własny przewoźnik. To są obiektywne okoliczności.

Pojawiła się jednak pewna szansa na zmianę tego stanu rzeczy. Jest kilka przedsiębiorstw polskich, z polskim kapitałem, z polskim managementem, jak np. LPP z Pomorza, które mają do wyboru budować globalne łańcuchy dostaw

mi, którzy są silni, czy może stworzyć silnego, polskiego gracza. I nie należy tego odbierać w kategoriach nacjonalizmu, gdyż konkurencja na rynku globalnym jest mocno zakorzeniona w powiązaniach narodowych i trudno tego nie zauważyć. Istnieje jeszcze jedno zjawisko. Otóż większość nowych operatorów w polskich portach morskich jest w rękach inwestorów zagranicznych. W związku z tym z jednej strony to nie my rozdajemy karty i gramy tak, jak nam się one trafiają (raz mamy dziewiątki, raz waleta, a o asach możemy pomarzyć, ale też nie muszą to być same trójki), z drugiej strony jest pytanie: czy gramy przy dużym stoliku?

...czy też może jesteśmy na peryferiach?

- Otóż to. W 1990 r., zresztą jak całemu basenowi Morza Bałtyckiego, także i Polsce groziła peryferyzacja. Ale wydarzyło się coś, co jest niezwykle ważne dla portów polskich, szczególnie dla Gdańska, ale Gdynia też w tym się odnajduje. Mianowicie uruchomiono bezpośrednie połączenia oceaniczne. I co się okazuje? Jesteśmy nagle w II lidze. Nie należy tego odbierać negatywnie. Stwierdzenie to oznacza bowiem, że jesteśmy bardzo wysoko.

Okazało się, że Gdańsk i Gdynia przestały być jedynie portami po drodze do St. Petersburga, tylko zaczynają być pełnowartościowymi węzłami w globalnym łańcuchu dostaw. Zaczynamy budować łańcuchy logistyczne właśnie pod te możliwości, które dają nam porty. Tylko czy pojawia się dostatecznie dużo nowych podmiotów wśród załadowców, nie mówię o branży TSL, którzy dostrzegą tę szansę? Mamy bowiem bardzo ciekawe zjawisko. Od 10 lat, czyli od kiedy jesteśmy członkiem Unii Europejskiej, kiedy rośnie nam eksport do krajów unijnych, w niemal tym samym tempie rośnie nam również eksport do krajów spoza UE. Jest to bardzo pozytywny prognostyk, bo o ile wchodzenie w kooperację wewnątrzunijną zaczyna wyglądać jak wymiana dobrosąsiedzka, to wychodzenie z oferta dla krajów trzecich pozwala nam penetrować zupełnie nowe rynki. I nawet obecne trudności w handlu z Rosją nie deformują nam statystyki. Jeśli trend ten się utrzyma, będziemy mieli nową jakość. Będziemy też bliscy



„Logistyka morska” będzie jednym z tematów poruszanych na Forum Gospodarki Morskiej GDYNIA 2015. Moderatorem panelu poświęconego tym zagadnieniom będzie prof. Wojciech Paprocki.



partnerami w wymianie globalnej. Już nie tylko mamy do czynienia z fabryką któregoś ze światowych producentów, który działa w Polsce, ale widzimy, że jest wielu producentów polskich, którzy wchodzą na rynek światowy.

- I przestajemy być tylko rynkiem tanich przewoźników drogowych.

- Dokładnie. Powoduje to, że powstaje potrzeba transportowa, logistyczna i wówczas branża podąża za gospodarką. Usługa zawsze idzie za gospodarką. Najpierw musi być handel, a dopiero potem jest transport. Transport nie kreuje biznesu.

Tylko czy polska branża TSL jest przygotowana do zwiększenia swojej produktywności? Sukces przewoźników polskich polega na tym, że są w stanie funkcjonować w wielu obszarach, czyli między normalnym biznesem a szarą strefą. Funkcjonowanie w szarej strefie wcale nie jest niczym negatywnym. W wielu przypadkach jest to taki obszar, w którym trzeba wykazać większą elastyczność, co sprzyja przedsiębiorczości. Ale to jest tak, że jeśli chłopcy na podwórku ciągle grają w szmacianą piłkę, to kiedy wreszcie zarobią, żeby kupić prawdziwą, skózaną, okazuje się, że ich nawyki nie pasują do takiej poważnej gry. O ile bowiem *small business* może działać na pograniczu szarej strefy, to średni biznes już nie. Więc trzeba zmienić reguły gry i dostosować się

❖ w II lidze, to rosną także wymagania. Trzymając się porównania do sportu, jeśli zawodnicy są coraz lepsi, to czy mogą zostać starzy trenerzy? Kto jest tym trenerem w gospodarce? Jest nim państwo, bo to ono ustala reguły gry. Mój niepokój budzi fakt, że polscy trenerzy, czyli politycy, nie zauważyli, że zawodnicy awansowali do wyższej ligi i wciąż po staremu mówią im w szatni: podejtnij go, a nie mówią: strzel bramkę. Z takim podejściem nie uda się wygrać w wyższej lidze. Na podwórku nie ma sędziego i wygrywa ten, kto jest silniejszy, ale w lidze są już jasno określone reguły i sędzia, który ma zawsze rację. Dlatego konieczne są działania polskiej administracji, aby otoczenie, które bezpośrednio oddziałuje na TSL, poprawiło się.

Takim przykładem jest wydarzenie, które nazywa się: normalne funkcjonowanie urzędu celnego w portach polskich. Nikt nie wierzył, że coś takiego może się wydarzyć. A teraz cała branża, jak również celnicy, mówi: słuchajcie, to jest normalny świat. Oznacza to, że trener musi mieć więcej pomysłów niż zawodnicy. W związku z tym, jeśli mamy pozytywne zjawisko, czyli urząd celny, który poszedł krok do przodu, jest sprawniejszy, lepszy, kompetentniejszy, to takie same działania należy wykonać także w innych obszarach.

#### - Czyli oczekujemy na następnego typu regulacje w odniesieniu do całego otoczenia logistycznego.

- Tak jest. I pierwszym takim posunięciem powinno być uporządkowanie polskiego systemu podatkowego. Dlaczego w urzędach celnych jest porządek? Bo w cie nie ma przepisów polskich, tylko unijne. Nie ma ciągłych zmian, jak w przypadku przepisów krajowych. Dlatego służba celna ma punkt odniesienia do sprawnego działania. Natomiast w systemie podatkowym każdy kraj ma swoje własne regulacje i tu jest problem: mamy bardzo słabe ustawodawstwo, fatalne przepisy wykonawcze i jeszcze gorszą interpretację. A najgorsze jest to, że orzecznictwo sądowe *de facto* nie istnieje. Weźmy np. sławny ryczałt dla kierowców międzynarodowych za nocleg w kabinie. Sąd Najwyższy wydaje orzeczenie w tej sprawie, po czym sądy powszechne orzekają inaczej. Jak przedsiębiorca ma się w tym wszystkim odnaleźć? Przepisy mają być klarowne, stabilne i muszą być restrykcyjnie stosowane. Bo sytuacja w branży TSL jest taka, jakie jej otoczenie. I to jest największy problem. Mimo że wpuściliśmy na nasze boisko prawie głównie zagranicznych zawodników, potrafimy się w tym odnaleźć, tylko niestety sami sobie przeszkadzamy. Ale są to kwestie, które w miarę łatwo można poprawić, czego przykładem jest właśnie przypadek administracji celnej.

#### - Z tego, co pan mówi, wynika, że punkty zwrotne dla polskiej branży logistycznej, czyli oceaniczne zwinięcia do Gdańska oraz system celny w portach, związane są z portami morskimi. Czy porty i logistyka morska mają kreować zmiany na rynku polskim?

- Światowy handel opiera się przede wszystkim na morzu. Polska zaś ma to szczęście, że posiada dostęp do morza i swoje porty. Jeśli wykorzystamy więc tę szansę i w oparciu o polskie porty stworzymy własne łańcuchy dostaw

oparte na handlu morskim, co robi cały świat, to mamy perspektywę zadowalającego rozwoju. Są to dwie podstawowe kwestie, które determinują dyskusję o TSL - rozwój transportu morskiego oraz nie do końca zrozumiałe decyzje UE, jeśli chodzi o transport lądowy. Urzędnicy w Brukseli nie wiedzą, co czynią, jeśli chodzi o kolej.

#### - Rozwój kolei to teraz największy unijny priorytet.

- Sytuacja jest taka, że cały czas nie wiemy dlaczego kolej ma być dobra. W 1991 r. powstała sławna dyrektywa 91/440, która miała doprowadzić do rozdziału zarządcy infrastruktury od przewoźników. Taki dokument musiał być dyskutowany wcześniej i przypuszczam, że pomysł powstał jeszcze przed przemianami w Europie Środkowo-Wschodniej. Czyli był to pomysł dla Europy Zachodniej, szczególnie nastawiony na rozbięcie silnych związków zawodowych w kolejowych przedsiębiorstwach państwowych działających w tamtych krajach. Potem problem ten częściowo przestał istnieć, ale decyzja jest cały czas wdrażana. Jednak w ostatnich latach Francja i Niemcy oświadczyły, że nie będą tych regulacji stosowały. A Polska, prymus na skalę europejską, wprowadziła wszystkie przepisy bez zastrzeżeń. I teraz przewoźnicy kolejowi nie mają wpływu na sytuację na torach, na remonty infrastruktury wykonywane bez uzgodnień z nimi i bez tras zastępczych, ale jednocześnie wszyscy głośno deklarują, że preferują kolej. W moim odczuciu UE deklaruje głośno, że popiera kolej, po czym robi wiele, żeby klienci jej nie lubili.

#### - Jak więc to, co pan mówi, ma się do działań podejmowanych na rzecz rozwoju przewoźników intermodalnych w Polsce, szczególnie w ostatnim czasie?

- Niestety istnieje skłonność, żeby mówić o intermodalu w ogóle nie wiedząc, co to jest. W przypadku portów morskich kwestia jest jasna: im więcej kontenerów w porcie, tym transport intermodalny wozi ich więcej. Jeśli ktoś mówi, że chcemy w ogóle rozwijać transport intermodalny, nie patrząc na porty, to takiego rozwoju nie ma. W przypadku przewoźników w relacjach lądowych nie ma nawet liczącej się ilości ładunków, które można byłoby transportować w ten sposób. Hasło „tiry na tory” było niewypałem. Ciągłe odwoływanie się do przykładu Austrii czy Szwajcarii, gdzie system ten działa relatywnie aktywnie, nie ma sensu, bo tam są Alpy, które trzeba pokonać. U nas Alp nie ma. Mamy więc fatalne pomieszanie pojęć.

Obecnie rozwijają się przewozy intermodalne na zapleczu naszych portów, ale także portów Morza Północnego, natomiast tego biznesu w wydaniu lądowym prawie nie ma. Z bardzo prostej przyczyny - otóż samochód jest dobry. Ale w Brukseli politykom i urzędnikom nie przechodzi to przez gardło. A przecież jeśli np. 3-letnia ciężarówka przejdzie prawdziwy przegląd techniczny, to w dalszym ciągu będzie spełniała wyśrubowane normy ochrony środowiska, do jakich została przystosowana. To kosztuje pewnie nieco więcej, ale jest możliwe. Znowu więc powtarzam: nie ma potrzeby wprowadzania nowych przepisów, ale konieczne jest rygorystyczne egzekwowanie tych, które są.

- Spotkałem się z tezą, że przepisy o płacy minimalnej dla kierowców zagranicznych, które wprowadzili Niemcy i Norwegowie, a planują także Francuzi, mogą przyczynić się do zmian jakościowych polskiego rynku transportowego oraz stać się bodźcem do rozwoju transportu intermodalnego.

- Zastąpienie przewoźników drogowych intermodalnym oznaczałoby harakiri ze strony polskich przewoźników. W ogóle nie wchodzi to w rachubę. Jeśli np. mamy fabrykę silników w Polsce i zakład produkujący samochody w Wielkiej Brytanii, to moglibyśmy przygotować takie rozwiązania, że mały przewoźnik dostarcza kontenery na stację, ładunek trafia na wagony, które docierają na prom i są odbierane na miejscu. Ale może okazać się, że przy niesprzyjającej pogodzie promy mogą nie kursować regularnie i wtedy cały harmonogram przestaje funkcjonować. A kiedy mamy kierowcę, to zawsze możemy zasygnalizować mu zmianę godzin przewozu i odbioru ładunku. Jest to dynamiczne i bardziej elastyczne. Poza tym producentów, którzy podpisują kontrakt na 24 miesiące wcześniej, obecnie nie ma. Chcemy więc inwestować w bardzo kosztowne rozwiązania transportu intermodalnego, który działa nieelastycznie, a potem oczekiwać, że te rozwiązania codziennie będą działały inaczej. To się nie uda. Natomiast w transporcie drogowym kierowca jest w stanie wykonać zlecenie, które otrzymał z dnia na dzień, a nawet z godziny na godzinę.

Niestety, w niektórych krajach UE dochodzi do złamania podstawowych zasad wolnego rynku i blokowania swobody przepływu usług pod różnymi pretekstami. Ale przecież wszyscy wiedzą, że w Niemczech brakuje kierowców, więc jaki jest sens blokować pracę kierowcom polskim. Poza tym niemiecki kierowca zawsze będzie droższy od polskiego. Więc ktoś będzie musiał zapłacić za wdrażane regulacje, np. niemiecki MiLoG. W efekcie zdrożeje transport drogowy, ale nie tak bardzo, aby stał się mniej atrakcyjny w stosunku do innych gałęzi transportu. Ale, jak powiedzieliśmy na początku, gestia transportowa i tak nie jest w naszych rękach. Czyli kto zapłaci rachunek? Decydent gestii transportowej. Jeśli więc chce on ponosić wyższe koszty, to nie ma potrzeby mu w tym przeszkadzać.

Chyba że np. kierowcy polscy, którzy jeżdżą do Hiszpanii, staną się tak drodzy, że transport drogowy zostanie zastąpiony przez *short sea shipping*, który jest bardziej elastyczny niż transport kolejowy. Nie musimy przecież otwierać od razu połączenia z Gdyni do Bilbao, skoro taki serwis może być realizowany przez Rotterdam czy Antwerpię. Spodziewam się więc raczej szybszego rozwoju żeglugi morskiej w Europie niż kolei.

Trzeba sobie uświadomić, że nic nie jest dane raz na zawsze, a kolej jest ostatnim rodzajem transportu, który potrafi szybko dostosowywać się do zmian. Albo zostanie to dostrzeżone, albo niestety będziemy kontynuowali ścieżkę degradacji pozycji kolei w europejskim systemie transportowym. Bruksela żyje, niestety, w innym świecie niż załadowcy i operatorzy TSL reprezentujący prywatny, a nie państwowy sektor gospodarki.

- Dziękuję za rozmowę.