



KONFEDERACJA ZWIĄZKÓW I ORGANIZACJI
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
TRANSPORTOWCY

Warszawa, dn. 13 .02.2013 r.

**Stanowisko Konfederacji Związków i Organizacji
Przewoźników Drogowych „TRANSPORTOWCY” na
posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej w dniu 13.02.2013 r.**

*dane liczbowe zawarte w załączonej informacji oparte są na badaniach statystycznych prowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie i Wyższą Szkołę Gospodarki w Bydgoszczy.

Transport drogowy w polskiej gospodarce ma ogromne znaczenie dla jej funkcjonowania.

Liczba polskich przedsiębiorstw transportowych pozostających w aktywności gospodarczej tworzy aż **8%** naszego całego PKB. **Niepewna przyszłość rodzi jednak stagnację.**

Znaczna część firm transportowych znajduje się w obszarze MŚP. Analizując strukturę przedsiębiorstw transportowych, warto zwrócić uwagę iż procentowo liczba mikro i małych przedsiębiorstw zdecydowanie maleje natomiast odwrotna sytuacja ma miejsce w przypadku średnich przedsiębiorstw. Mają na to wpływ czynniki zewnętrzne jak polityka państwa i strefa konkurencji jak również czynniki wewnętrzne związane z kondycją finansową i umiejętnościami w zarządzaniu.

Właściwym stwierdzeniem jest że dekonstrukcja w transporcie samochodowym powoduje pogorszenie sytuacji ekonomicznej głównie małych przewoźników, którzy ze względu na bariery kapitałowe i organizacyjne nie są w stanie sprostać oczekiwaniom klientów i wyzwaniom konkurencji. Dlatego średnio w roku rezygnuje z prowadzenia działalności transportowej 10-12tyś przedsiębiorstw całej populacji takich firm. Można uznać że spadek liczby mikro i małych przedsiębiorstw został wywołany globalnym kryzysem gospodarczym jak również słabą dostępnością źródeł finansowania owej działalności.

Koniunktura w transporcie drogowym w drugim kwartale 2012 r.

Średnia wartość wskaźnika koniunktury w transporcie międzynarodowym w czterech kwartałach (są to kolejno: trzecim i czwartym kwartale 2011 r. oraz pierwszym i drugim kwartale 2012 r.) wynosiła -22,5. Była więc niższa od średniej jego wartości w całym okresie badań (ma on wartość -3,85). We wspomnianych kwartałach wartości wskaźnika koniunktury w przewozach międzynarodowych były następujące (kolejność chronologiczna): -8,9, -28,6, -26,0, -26,6. Warto porównać te wielkości ze średnimi wartościami tego wskaźnika z kilku ostatnich lat. Były one następujące: -39,9 (rok 2008), -36,9 (rok 2009), 9,0 (rok 2010), -12,1 (rok 2011).

Wyniki za drugi kwartał 2012 r. nie wskazują na poprawę sytuacji. Trzy ostatnie kwartały to okres stagnacji, która jednak nie nastraja zbyt optymistyczne. Wśród przewoźników wciąż dominują obawy o przyszłość wynikające z niepewności sytuacji.

Prognozy na następny kwartał, zarówno w odniesieniu do wielkości przewozów, jak i kwestii finansowych, czy zadłużenia, a także działalności inwestycyjnej, wskazują na przewagę tendencji pesymistycznych w przewidywaniach odnoszących się do sytuacji badanych przedsiębiorstw w nadchodzących miesiącach.

Bariery wzrostu

W drugim kwartale 2012 r. przedsiębiorcy pytani o bariery ograniczające rozwój ich przedsiębiorstw wymieniali najczęściej:

- Bariery finansowe:

Bariery finansowe są szczególnie uciążliwe dla transportu drogowego, który jest obciążony relatywnie wyższą liczbą opłat i podatków niż pozostałe sektory gospodarki. Nierzadko obciążenia fiskalne nakładane są na przedsiębiorstwo kilkakrotnie z tego samego tytułu. Chodzi tu o akcyzę w paliwie, opłatę drogową zawartą w paliwie, opłaty ekologiczne, podatek od środków transportu, opłaty za korzystanie z dróg w systemie viatoll, opłaty za licencje i zezwolenia. Problem stanowi również wysokość kursu złotego, którego wzmacnianie się w stosunku do kursu euro oznacza mniejszy dochód dla firm zajmujących się transportem międzynarodowym rozliczanych w europejskiej walucie.

- Bariery administracyjne :

Bariery administracyjne odnoszą się przede wszystkim do przewozów wykonywanych w kierunku wschodnim. Niedrożność przejść granicznych i nadmiar formalności podczas czynności kontrolnych oraz niedostateczny brak zezwoleń na wykonywanie przewozów do Rosji, Białorusi i Ukrainy powinno być sygnałem do działania i rozważenia nowych strategii w których uwzględni się te ograniczenia.

- Bariery infrastrukturalne:

Problem związany ze złym stanem dróg krajowych i wojewódzkich nie tylko obniża konkurencyjność wymiany międzynarodowej ale wpływa na wzrost kosztów transportu. Brak obwodnic miast, okresowe ograniczenia w ruchu brak wystarczającej ilości autostrad i dróg szybkiego ruchu powodują wydłużenie czasu przejazdu a niekiedy nawet przestoje czego efektem jest utrata zarobku.

- niedostateczny popyt na usługi transportowe,
- wysokie koszty prowadzenia działalności,
- trudności w pozyskiwaniu kredytów,

Wśród pozostałych czynników utrudniających działalność gospodarczą w transporcie drogowym respondenci najczęściej wymieniali: dużą, zbyt wysokie oprocentowanie kredytów obrotowych i inwestycyjnych, zbyt duże obciążenie przedsiębiorstw różnego rodzaju podatkami, niespójne przepisy wykonawcze, w szczególności prawo przewozowe, bardzo wysokie koszty paliwa, zbyt dużą liczbę różnego rodzaju opłat transportowych, niebezpiecznie wysoki koszt eksploatacji taboru, niezbyt dobrą organizację w wielu punktach załadunku i rozładunku, a w

konsekwencji mniej czasu na jazdę oraz znaczące utrudnienia drogowe w miejscu prowadzenia działalności transportowej. Respondenci zwracali również uwagę na nieterminowe regulowanie przez klientów płatności za świadczone na ich rzecz usługi przewozowe oraz nieuczciwą konkurencję, w tym zaniżanie stawek za usługi transportowe.

Proponowane przez Konfederację „Transportowcy” kierunki działań rządu mające na celu ratowanie sektora transportu drogowego.

Celowość i możliwość wprowadzenia cen minimalnych.

W Polsce rozstano się z urzędowymi taryfami w transporcie samochodowym z dniem 1 listopada 1989r. Minister odpowiedzialny za transport uchylił wtedy taryfę towarową min. dla transportu towarowego i spedycji.

Od tej chwili ceny usług ciężarowego transportu drogowego są ustalane i negocjowane w umowach między przewoźnikami a zleceniodawcami na ogólnych prawach kodeksu cywilnego.

Od ponad 20 lat Państwo nie ingeruje bezpośrednio w wysokość stawek, ale ma bezpośredni wpływ poprzez politykę podatkową. Jednak sytuacja, w jakiej znalazł się polski transport drogowy wymaga jak się wydaje zmiany polityki rządu w tej dziedzinie i bezpośredniej interwencji regulacyjnej w stosunku do cen na rynku przewozów. Celem jest ochrona przewoźników, uspokojenie rynku i przywrócenie uczciwej konkurencji. W trudnych warunkach kryzysu ceny mogłyby wzmocnić ten sektor gospodarki, ukrócić praktyki dumpingowe przyczynić się do budowy rynku opartego konkurencji jakościowej i równoważeniu interesów klientów, przewoźników i państwa, jako reprezentanta ogółu społeczeństwa! Mam nadzieję, że wreszcie argumenty rzeczowe zwyciężą, zwłaszcza, że w tym przypadku ścieżka legislacyjna jest stosunkowo prosta, ponieważ pojęcia ceny minimalnej czy urzędowej występują w istniejącym prawie polskim. Znaczną pomocą w ustalaniu wysokości cen minimalnych mogą być badania prowadzone przez Instytut Transportu Samochodowego. Oczywiście wprowadzenie cen minimalnych nie jest remedium na wszystkie problemy funkcjonowania i efektywności transportu drogowego.

Częściowy zwrot podatku akcyzowego zawartego w cenie oleju napędowego.

Zakup paliw przez przewoźników drogowych stanowi około 60% ogółu kosztów ponoszonych w związku z prowadzoną działalnością. Ceny oleju napędowego, zatem mają decydujący wpływ na ustalanie stawek przy podpisywaniu kontraktów transportowych bardzo często wieloletnich. Przewoźnicy w ten sposób zabezpieczają sobie swoje kilku letnie zobowiązania z tytułu umów leasingowych, kredytowych inwestując w nowoczesny sprzęt umożliwiający konkurowanie na rynkach całej Europy. Jak się okazuje w perspektywie czasu pojawia się poważne zagrożenie mianowicie znacznie szybszy wzrost ceny paliw w stosunku do wzrostu cen przewoźnego.

W tej sytuacji po raz kolejny niezbędna jest ingerencja państwa polegająca na częściowym zwrocie podatku akcyzowego od zakupionego oleju napędowego na rzecz przewoźników drogowych wykonujących zarobkowy przewóz drogowy. Rozwiązanie takie wprowadziło już, bowiem kilka krajów Unii Europejskiej takich jak: Francja, Hiszpania, Belgia czy nawet Słowenia. Stawki zwrotu wahają się od 3 do 8 euro centów za każdy zakupiony w tym kraju litr paliwa.

Wprowadzenie takiego sprawdzonego już modelu rozwiązania w znaczący sposób pozwoli naszym przewoźnikom obniżyć koszty funkcjonowania bez sztucznego oszczędzania poprawiając konkurencyjność i obronę mocnej pozycji na rynku europejskim poprzez pozyskiwanie nowych kontraktów. Uchroni też wiele zagrożonych miejsc pracy tego sektora. Spowoduje także wzrost ilości sprzedawanego oleju napędowego z uwagi na jego atrakcyjną cenę w stosunku do wykorzystywanego coraz częściej przez szarą strefę oleju opałowego jako paliwa zasilającego silniki diesla. Skorzysta na tym polska gospodarka, której wizytówką będzie stabilna sytuacja w przewozach drogowych towarów jako ważny czynnik analizowany przez potencjalnych zagranicznych inwestorów. Takie argumenty nie powinny zostać obojętne i jesteśmy przekonani, że w perspektywie czasu taka inwestycja w ten sektor gospodarki opłaci się dla polskiego budżetu zasilanego w dużej mierze przez przewoźników oraz infrastrukturze drogowej, na którą transportowcy płacą przecież najwięcej!!!

W rezultacie naszych działań, w dniu 14-01-2013r. Poseł Tomasz Szymański z Klubu Parlamentarnego PO złożył interpelację skierowaną do Ministra Transportu Budownictwa i Gosp. Morskiej dotyczącą zwrotu części podatku akcyzowego zawartego w oleju napędowym dla przewoźników drogowych.