

ZARZĄDZANIE

Czy po polskim hydrauliku przyszedł czas na polskiego przewoźnika
Transportowy duch przedsiębiorczości

Rozmowa z Andrzejem Sadowskim, współtwórcą Centrum im. Adama Smitha

Ekspansja polskich firm transportowych na rynki tak zwanej Starej Unii dynamicznie się rozwija. Dowodem ich sukcesów jest zajmowane od 2012 r. pierwsze miejsce w Europie w liczbie zaliczonych tonokilometrów transportu. Zachodni przewoźnicy coraz bardziej obawiają się naszej konkurencji. Skąd te obawy?

Przede wszystkim biorą się one z naszej dużej przedsiębiorczości i determinacji. Polscy przedsiębiorcy myślą w kategoriach realizacji przedsięwzięcia, osiągnięcia sukcesu, a nie ustawowego dnia wolnego. Mentalność przedsiębiorców z Europy Zachodniej coraz bardziej przypomina sposób myślenia pracownika najemnego z dniami wolnymi od pracy niż właścicieli swojego biznesu, który trzeba poprowadzić, i w którym nie ma ośmiogodzinnego dnia pracy.

Elastyczność naszych przewoźników drogowych sprawia, że załadowca ma pewność, iż zlecenie powierzone polskiej firmie zostanie wykonane, niezależnie od tego, czy w jakimś kraju po drodze jest dzień wolny od pracy.

Tymczasem polska administracja państwowa rzuca firmom transportowym przeróżne kłody pod nogi, wymyślając kolejne obciążenia finansowe lub zmieniając przepisy w sposób nieprzewidywalny.

Branża transportowa rozwija się wbrew działaniom administracji rządowej, która stopniowo wprowadza nowe koszty dla firm funkcjonujących w tym sektorze. Taki wzrost mimo przeszkód odbywa się dlatego, że gros firm transportowych należy do sektora małych i średnich przedsiębiorstw (MSP), które są bardzo elastyczne. Grupa firm MSP wytwarza 70 proc. polskiego produktu krajowego brutto. Wyobrażenie sobie, że jakkolwiek administracja ma pomagać takiemu żywiołowi (planktonowi) gospodarczemu, jest nie do pomyślenia i dotyczyć by mogła tylko nielicznych, wybranych firm. Doświadczenie wskazuje, że najlepiej jeżeli rząd zachowuje się zgodnie z przysięgą Hipokratesa: „Po pierwsze nie szkodzić”. To byłoby najlepsze, co mogłoby spotkać firmy transportowe w Polsce.

Czy pana zdaniem Polska wykorzystuje atut swojego położenia na szlakach komunikacyjnych ze Wschodu na Zachód i z Południa na Północ. Ma to przecież niebagatelne znaczenie w transporcie i logistyce.

Ja bym nie używał słowa Polska, ale polscy i nie tylko polscy przedsiębiorcy. Zagraniczni operatorzy logistyczni chętnie lokują u nas swoje centra magazynowe. Natomiast nie możemy wykorzystać w pełni naszego potencjału przedsiębiorczości ze względu na brak należycie rozwiniętej sieci nie autostrad, ale zwykłych dróg krajowych o wysokich parametrach. To właśnie takie drogi są potrzebne do generowania szybkiego rozwoju kraju, a nie autostrady między Moskwą i Berlinem, które są bardziej potrzebne innym krajom. Polska bowiem potrzebuje przede wszystkim rozwoju wewnętrznego, a dla przewoźników drogowych – dobre drogi np. między Świnoujściem i Przemyślem – to podstawa ich funkcjonowania i rozwoju. Tymczasem rozwój infrastruktury transportowej – nie tylko drogowej – jest bardzo powolny. Ciągłe w naszej sieci kolejowej widać pozostałości okresu zaborów. Granice zaborowe oddzielają obszary o różnej gęstości tej sieci.

Jakie są obecnie główne bariery wzrostu branży transportowej?

Dwa zjawiska są szczególnie niekorzystne dla funkcjonowania każdej branży gospodarki, nie tylko transportowo-logistycznej. Jest to po pierwsze zmienność przepisów podatkowych, szczególnie dla procesów, które nie dzieją się z dnia na dzień, ale w dłuższych cyklach. Na przykład zmiana tych przepisów w trakcie budowy magazynu może spowodować utratę opłacalności takiego przedsięwzięcia. Po drugie **zmienność interpretacji istniejących przepisów sprawia, że żaden przedsiębiorca nie może być pewien ani istnienia swojej firmy, ani swojego majątku.**

Przedsiębiorcy transportowi mogliby mnożyć takie przypadki i przykłady konkretnych firm, których istnienie za sprawą zmiennej interpretacji przepisów zostało zachwiane lub które upadły z tego powodu.

Z każdych analiz ekonomicznych i badań wynika, że jest to chyba największe zagrożenie dla przedsiębiorczości. Dodatkową barierą wzrostu naszej gospodarki jest faktyczny brak wymiaru sprawiedliwości. Niedawno ukazała się kolejna analiza, z której wynika, że polskie sądy, mimo, iż zatrudniają największą w Europie liczbę sędziów na określoną liczbę mieszkańców kraju, to przeciąganie się spraw sądowych stanowi ogromne ryzyko dla prowadzenia działalności gospodarczej w Polsce.

Pewność obrotu gospodarczego, wynikająca ze stabilności przepisów, dzięki którym można wyegzekwować legalnie zawarty kontrakt, jest podstawą rozwoju każdej firmy i jej ekspansji. Polscy przedsiębiorcy transportowi udowodnili, że są sobie w stanie doskonale poradzić z konkurencją, również międzynarodową. Jednak wielu z nich nie jest w stanie sobie poradzić z arbitralnymi decyzjami organów administracji publicznej. Na błędną i niekorzystną decyzję urzędnika nie ma rady, jeżeli nie funkcjonują sądy.

Ostatnio przykładem tego, o czym pan mówi, jest dowolność interpretacji przez różnych sędziów, czy kabina ciężarówki jest w XXI wieku wystarczająco wygodnym miejscem do spania dla kierowcy, czy nie. Jeden bowiem kierowca z zebranych z kilku lat teoretycznie niewypłaconych mu ryczałtów za nocleg może zachwiać lub doprowadzić do upadku firmę transportową. W końcu wystąpiono do siedmiu sędziów Sądu Najwyższego o wiążącą interpretację tej sprawy.

To tylko świadczy o braku kompetencji do rozstrzygania przez sądy sporów, już nie tylko gospodarczych, ale związanych z rozwojem codziennej rzeczywistości. Rozwój techniczny poszedł tak daleko, że samochody ciężarowe już dawno nie przypominają tych ciężarówek, które niektórzy sędziowie pamiętają z filmu „Baza ludzi umarłych”, powstałego na podstawie powieści Marka Hłaski, gdzie te pojazdy były tak zrujnowane, iż stanowiły zagrożenie dla życia kierowców.

Jedną z największych bolączek właścicieli firm transportowych są bardzo wysokie obciążenia podatkowe. Wyliczają, że płacą kilkanaście różnych podatków. Czy sprzyjający biznesowi system podatkowy może ulżyć tej branży?

Nie ma w Polsce systemu podatkowego. Jest natomiast system przepisów dotyczących prowadzenia różnych aktywności, nakierowany przede wszystkim na karanie za prowadzoną działalność i przyłapywanie obywateli na nieznanym fakt, że przepisy podatkowe się zmieniły. Stąd zmiana tego zlepkę przepisów na system podatkowy, który gwarantowałby przewidywalność i stabilność, byłaby największym wkładem polskich polityków w rozwój nie tylko branży transportowo-logistycznej.

Potwierdzeniem tego, co pan mówi, są trzy powody, dla których polscy przewoźnicy drogowi wyprowadzają swoje floty pojazdów za granicę – stabilność tamtejszych przepisów, wyższe stawki frachtowe i bardziej stabilne zasady współpracy między

partnerami biznesowymi; nie ma prób zerwania zawartych kontraktów lub zmiany ich zapisów w trakcie obowiązywania.

Nie tylko kraje „Starej Unii” są wygodniejsze do prowadzenia działalności gospodarczej. Na przykład w Czechach obowiązuje pełny odpis podatku VAT od leasingowanych pojazdów i zakupionego paliwa. Wracając do prowadzenia działalności gospodarczej na Zachodzie, łatwiej jest działać w biznesie, jeżeli wiem, że w walce o nieuregulowaną płatność wymiar sprawiedliwości stanie po mojej stronie. Sądzę, że proces wyprowadzki polskich firm za granicę będzie się nasilał, o ile prawo i system podatkowy nie zostaną uporządkowane. Obawiam się jednak, że nie ma siły politycznej, której zależałoby na tym. Dlatego sądzą, że coraz częściej będziemy mówili o firmach polskiego pochodzenia, a nie polskich. Tak jak powszechnie wybierane są „tanie bandery” w przypadku statków, tak i polskie firmy transportowe wybierać zaczną inne jurysdykcje podatkowe, żeby obniżyć ryzyko administracyjno-podatkowe, które w Polsce jest bardzo wysokie.

Polscy przedsiębiorcy chcą się skupić na utrzymaniu i podnoszeniu swojej pozycji konkurencyjnej na rynku, a nie na studiowaniu nowych przepisów, co chwilę wchodzących w życie. Nie ma już barier mentalnych, a przede wszystkim formalnych utrudniających zmianę kraju prowadzenia działalności gospodarczej.

Jakie widzi pan perspektywy rozwoju polskiej branży transportowo-logistycznej? Może ma pan kilka wskazówek dla naszych czytelników – menedżerów sektora TSL.

Powinni wykorzystywać każdą okazję do podnoszenia swojej pozycji rynkowej. Udowodnili to, ponieważ podnieśli swoją pozycję do najwyższej w Europie i to w okresie kryzysu w Unii Europejskiej. Za sprawą tego kryzysu i ekspansywności naszego biznesu transportowego to co było dotychczas zarezerwowane tylko dla firm zachodnich, stało się udziałem naszych przewoźników. To oni przejęli znaczną część aktywności gospodarczej w Europie. Wszystko wskazuje na to, że będziemy dzierżyć pierwszą pozycję w sektorze transportu jeszcze przez długie lata. Wśród naszych właścicieli firm transportowych jest ciągle ten duch przedsiębiorczości, który uleciał z biznesmenów ze „Starej Unii”. Po naszej stronie są takie cechy jak: elastyczność, pracowitość i odpowiedzialność.

Dziękuję za rozmowę.

Marek Loos