



**Rozmowa  
„Polskiego Trakera”  
z Piotrem Litwińskim,  
przewodniczącym  
Ogólnopolskiego Związku  
Pracodawców Transportu  
Drogowego**

**Jak ocenia Pan obecny stan polskiego transportu?**

– Czas są tragiczne, choć być może niektórzy sobie jeszcze z tego nie zdają sprawy. Faktem jest, że polskie firmy transportowe upadają i ogólnie jest coraz gorzej. A jeśli chodzi o najbliższą przyszłość, to również nie jestem pod tym względem optymistą.

**Jeszcze niedawno mówiono o nas „Tygrys Europy”...**

– To już dawno nieaktualne. Wszystko natomiast wskazuje na to, że niedługo tak będziemy mówić o przewoźnikach litewskich. Wystarczy rzucić okiem na wycinki prasowe, by dowiedzieć się, że litewski rynek transportowy odnotowuje obecnie kryzys związany z projektem reformy wynagrodzeń dla kierowców zawodowych. Niezadowolone przewoźników potęgują również wysokie podatki i drażniące składki OCP. Dlatego tamtejsi przedsiębiorcy zaczęli rozważać możliwość przeniesienia biznesu do Polski, gdzie będą mogli liczyć na ulgi podatkowe nawet do 15 lat od dnia założenia działalności. Delegacja Litewskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych „Linava” pod koniec kwietnia br. gościła już w naszym kraju i zbadała warunki przeniesienia prowadzonej działalności na teren Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Delegaci wrócili do domów z dobrymi informacjami.

# Tygrys już

**Ale już dziś samochodów litewskich na naszych drogach nie brakuje...**

– Oczywiście. Wystarczy przejechać się krajową „ósemką”, by zobaczyć, że praktycznie co druga ciężarówka jest właśnie z Litwy. Ale za tym stoi kapitał rosyjski. Bo to właśnie Rosjanie atakują cały Zachód tak jak my to zrobiliśmy przed laty. Udało się nam wówczas zdobyć rynki zachodnie i obawiam się, że teraz sytuacja się powtórzy i to Rosjanie, Litwini, Białorusini będą rządzić transportem w Unii Europejskiej. Pamiętajmy również, że oni mają paliwo o połowę tańsze od naszego, a przecież to właśnie paliwo jest podstawowym kosztem w transporcie. Widać wyraźnie, że nie mamy najmniejszych szans, by z nimi konkurować. Polskie władze też nam nie pomagają i nasze służby nie kontrolują rzetelnie kierowców ze Wschodu. Sytuacji nie poprawia również fakt, że w Polsce kierowców brakuje. Przez 10 lat apelowaliśmy, pukaliśmy do różnych drzwi z postulatem otwierania klas o profilu kierowca mechanik i doprosiliśmy się o to trzy lata temu. Z tym tylko, że dziś już nie ma kandydatów na kierowców i w mało której szkole udało się powołać do życia jedną pełną klasę, a w większości nie udało się zebrać tylu kandydatów, by można było utworzyć chociaż jedną klasę łączoną. Czyli w danym mieście nie ma nawet 15 młodych osób, które by chciały w przyszłości zawodowo jeździć w transporcie drogowym!

**Niemniej taką sytuację można było przewidzieć...**

– Oczywiście, że tak. Tym bardziej że Niemcy ostrzegali nas już dawno, że u nich skończyli się kierowcy, kiedy przestała szkolić Bundeswehra. U nas wojsko także od wielu lat nie szkoli kierowców. Kiedyś były kursy nauki jazdy dla przedpoborowych. Potem w czasie służby była możliwość podniesienia kwalifikacji i w efekcie po wyjściu do cywila młody mężczyzna miał odpowiednie uprawnienia. Nie tylko stosowne papiery, ale wiedzę i doświadczenie. Bo oni częstokroć zaczy-

nali od Żuka i dopiero potem stopniowo przesiadali się na coraz to większe pojazdy. Więc byli naprawdę fachowcami, ale dziś praktycznie już ich nie ma, poodchodzili na emeryturę.

**Młodzi ludzie nie garną się do tego zawodu...**

– Bo to jest trudny zawód, który wymaga bardzo silnego charakteru, zwłaszcza gdy się chce pracować w transporcie międzynarodowym. Jest to ogromne pasmo codziennych wyrzeczeń i rozłąka z rodziną. Ja sam zakładałem swój biznes 41 lat temu i wiem, jaką cenę musiałem za to zapłacić. W domu nie było mnie całymi dniami, ale by pilnować interesu, trzeba się było w całości oddać i poświęcić tej sprawie. Nawet bardziej niż rodzinie.

**Ostatnio przewoźnicy żyją „Pakiem mobilności”. Czy, Pana zdaniem, uda się im coś ugrać w tym temacie?**

– Ja ujmę to w ten sposób. Wspomniany pakiet, Ustawa Macrona czy Brexit są rzeczywiście dla polskich przewoźników poważnym zagrożeniem. Ale nie tak wielkim jak konkurencja ze Wschodu i na dziś to właśnie Wschód jest dla nas najbardziej niebezpieczny. Nie jestem prorokiem, ale od dwóch lat mówię, że Brexitu nie będzie, bo Anglicy już dobrze wiedzą, że sami sobie „strzelili w kolano”, co widać choćby po dokonujących się zmianach w obozie rządzącym. Dla nich ta decyzja wiąże się z olbrzymimi kosztami i, moim zdaniem, będą się bać to ryzyko podjąć. Walczymy też z MiLoG-iem. W tym temacie rząd polski starał się nam pomóc i minister Andrzej Adamczyk mocno nas wspierał, z tym tylko, że on sam nic nie zrobi. Jeżeli odwracają się od nas sojusznicy, tzn. Czesi, Słowacy czy Węgrzy, to z kim my możemy zawiązywać sojusz? I dlatego Unia Europejska się z nami nie liczy i robi, co chce.

**Czy wobec tego polski transport może wyjść z tych opresji obronną ręką?**

# bez zębów

– Sami się nie obronimy i bez pomocy władz nie damy rady. Do tej pory jakoś sobie jeszcze radziliśmy, ale obecnie sytuacja jest bardzo trudna. Dziś obserwujemy, że jako tako u nas w kraju radzą sobie te firmy transportowe, które mają jakieś wsparcie, czyli najczęściej jest to równoległe prowadzenie innej działalności. I to właśnie z tej drugiej dochodowej firmy bierze się wypracowany zysk, który pokrywa straty w transporcie. Ale na dłuższą metę tak się nie da prowadzić biznesu.

**Liczyte więc mimo wszystko, że wsparcie nadejdzie od strony państwa, naszego rządu?**

– Praktycznie wszystkie państwa europejskie mają zwrot akcyzy za paliwo, a my jako jedni z nielicznych nie mamy. A gdyby tak się stało, byłoby to dla nas bardzo odczuwalne. Druga sprawa, która by nam bardzo pomogła, to powstrzymanie najazdu na Polskę naszych wschodnich sąsiadów. A powstrzymać ich możemy jedynie ograniczeniem zezwoleń i ograniczeniem wwozu paliwa do naszego kraju. Bo jak ktoś ma bakiem na całą Europę, to jest to dla nas nieuczciwa konkurencja. Prosty przykład. Kiedyś jeździliśmy do Holandii po 1200 euro, potem po 1000, a obecnie proponują nam 400 euro. I niech mi ktoś wytłumaczy, jak można jechać prawie 2000 km za 400 euro? Prawdopodobnie za przejazd taksówką trzeba by zapłacić więcej...

**Mimo że sytuacja już od pewnego czasu nie jest dla naszych przewoźników różowa, to widać, że nadal inwestują oni w tabor...**

– Tak, ale robią to wyłącznie z konieczności. Prawie wszyscy kupują już pojazdy spełniające normy Euro-6, ale jest to związane z mniejszymi opłatami za drogi. Szkoda tylko, że nie wszyscy to widzą i doceniają. Cała Europa chwali nas za tabor, a polski minister środowiska nawołuje, by zlikwidować „kopciuchy”. Czy on w ogóle wie, o czym mówi? Czy słyszał kiedyś, jakie normy emisji musi spełnić ciężarówka nawet Euro-4, że o tych Euro-5 i Euro-6 nie wspomnę. Czyli proszę zobaczyć, w jakiej sytuacji jest obecnie polski przewoźnik. Ma kłopoty na Zachodzie, że Wschodu deptają mu po piętach, a dodatkowo nie tylko nie może liczyć na wsparcie polskiego rządu, to jeszcze jego przedstawiciele „wałą nas po grzbiecie”. To też świadczy, jakie jest globalne podejście rządu do naszych problemów. Mówią „kopciuchy” i zarzucają, że stacje diagnostyczne fałszują badania ciężarówek. Ale ja osobiście nie znam przewoźnika, który by się odważył pojechać dymiącym zestawem na Zachód. Tam za takie coś grozi wysoka kara.

**Czyli jakie perspektywy są przed polskim transportem?**

– Kiedyś sam byłem odważniejszy, a dziś mam zdecydowanie mniej tej odwagi i może dlatego polski transport widzę w czarnych kolorach. Jak już mówiłem, jest to jedynie kwestia czasu, by na nasze miejsce w Europie Zachodniej wkroczyli: Litwini, Białorusini, Ukraińcy i Rosjanie. Bo już to widać. Na kontyngent 200 tys. zezwoleń np. z Ukrainą kiedyś Polacy wykorzystywali wszystkie, a Ukraińcy ok. 10%. Dziś jest praktycznie odwrotnie. Polacy wykorzystują ok. 15% zezwoleń ukraińskich, a Ukraińcom jesienią już ich brakuje. Wniosek jest prosty. To oni rządzą rynkiem transportowym w naszym kraju! To oni nam zabierają ładunki i to oni z nimi jeżdżą. To samo jest z Rosją. Wszyscy pamiętamy, jakie kiedyś były kłopoty z rosyjskimi zezwoleniami. Obecnie nie ma z nimi najmniejszego problemu, każdy, kto tylko chce może dostać zezwolenie. I, podobnie jak z Ukrainą, to Rosjanie nas proszą, byśmy dali im więcej zezwoleń. Polski przewoźnik w Rosji czy na Ukrainie nie otworzy swojej firmy, natomiast Rosjanin w naszym kraju zrobi to bez najmniejszego problemu, a na dodatek transport wykonuje na swoim tańszym paliwie. I jak tu być w tej sytuacji choć umiarkowanym optymistą?

**Dziękuję za rozmowę.**

*Rozmawiał Grzegorz Ramza*