

SZKOŁA PRZETRWANIA

Z Karolem Rychlikiem, prezesem Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach (Mazowieckie) rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Został pan prezesem stowarzyszenia „Podlasie”, co to dla pana znaczy?

Karol Rychlik: – Jest to dla mnie bardzo zaszczytna funkcja zaangażowania społecznego, w celu reprezentowania moich kolegów z branży i rozwiązywania wszystkich naszych problemów. Aktywnie biorę udział w wielu spotkaniach, obecnie głównie w formie wideokonferencji, przykładowo w mieszanych komisjach z Ukrainą, z Białorusią czy Rosją. Staramy się pilnować naszych wspólnych interesów. Wysokości kontyngentów zezwoleń międzynarodowych są negocjowane podczas tychże komisji mieszanych pomiędzy umawiającymi się stronami, dzieląc je w ustalonych limitach na rodzaje, odpowiednio do rodzaju przewozu oraz w niektórych przypadkach w kategoriach ekologiczności. Na przykład w przypadku Ukrainy obowiązują jeszcze zezwolenia Euro 3, moim zdaniem jest to niedopuszczalne. Już w zeszłym roku zaproponowałem, aby w 2021 zrezygnować z tej kategorii zezwoleń. Skoro inne kraje i dynamicznie rozwijający się rynek, wysoko stawiają nam poprzeczkę, musimy reagować podobnie, żeby się obronić. Nie możemy przecież tak łatwo oddać rynku. Jak firma posiadająca przykładowo 100 aut, które wymienia co cztery-pięć lat, może konkurować z przewoźnikami, którzy swoje usługi oferują zestawami wartymi po kilkadziesiąt tysięcy złotych? Natomiast z Białorusią i Rosją sprawa wygląda nieco inaczej. Tam, określając coroczny kontyngent, nie ma mowy o ekologiczności pojazdów przy wykorzystaniu takiego zezwolenia, co godzi w nasze interesy, eliminując nas z tamtego rynku, ze względu na większą konkurencyjność wschodnich firm transportowych. Dlaczego jest to dla nas tak ważne? Ponieważ umowy międzynarodowe oraz narzędzia w postaci kontyngentów zezwoleń są jedyną ochroną przed bardziej od nas konkurencyjnymi krajami, aktywnymi w zakresie transportu międzyna-

Eurotrans, firma Karola Rychlika w Nowym Opolu koło Siedlec, zajmuje się przewozami na Wschód i na Zachód



TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M



***Karol Rychlik:** – Wścigi motocyklowe, w których biorę udział to adrenalina!*

rodowego. Aby to zrozumieć, potrzeba mieć świadomość, jakie nakłady inwestycyjne przy zakupie środka transportu musi ponieść przewoźnik zza wschodniej granicy, biorąc pod uwagę opłaty celno-skarbowe.

JD: – Można powiedzieć, że nadchodzą ciężkie czasy dla branży?

KR: – Dla transportu drogowego bardzo ciężkie. Od początku lat 90. sąsiedzi bacznie nas obserwowali. Bazując na naszym doświadczeniu, sięgnęli także po to, w czym my Polacy jesteśmy najlepsi, biorąc pod uwagę ten sektor gospodarki. Można powiedzieć, że transport drogowy jest dziś naszym dobrem narodowym. Odnieśliśmy wielki sukces, do

tej pory jesteśmy jeszcze niekwestionowanym liderem, jeżeli chodzi o usługi transportowe, drogowe. Ale tak jak mówię, nasi sąsiedzi ze Wschodu też nie spali, zbierali dane, uczyli się od nas, często pracując w naszych firmach. Doszło do tego, że zaczęli otwierać u nas firmy i konkurować z nami, nie dość że na rynkach wschodnich i zachodnich, to jeszcze i na naszym rynku krajowym. Nauczyliśmy sąsiadów, a teraz tracimy tę pozycję, musimy się jakoś bronić. Niektóre kraje Wspólnoty Europejskiej także odrobiły starannie lekcje, wprowadzając nowe reguły zawarte w pakiecie mobilności, gdzie został zakłócony swobodny przepływ osób, usług, towarów i pieniądza. Krótko mówiąc, wolny rynek nie może być zbyt swobodny. Oczywiście, do swobody wolnego rynku mam także wiele zastrzeżeń, ale można byłoby zrobić to o wiele prościej. Wystarczyłoby bacznie obserwować i natychmiast reagować, regulując nazbyt swobodny dostęp do zawodu, w tym przypadku przewoźnika.

JD: – Być może taki los pionierów.

KR: – Jesteśmy w bardzo specyficznym położeniu geopolitycznym. Strategicznie na straconej pozycji, jeśli chodzi o konflikty międzynarodowe, co boleśnie pokazała nam historia, ale gospodarczo jest to położenie,

którego wszyscy mogą nam pozazdrościć ze względu na tranzyt i wymianę handlową. Wykorzystaliśmy to, ale żeby wykorzystywać nadal powinniśmy czuć się bezpiecznie prowadząc swoją działalność, co gwarantować powinno nam państwo. Ale wydaje się, że bezpieczeństwa nie gwarantuje nam nikt. Przede wszystkim prosimy państwo, administrację rządową, żeby stworzyć narzędzia, które będą nas zabezpieczać przed zagraniczną konkurencją. Doprosić się o to jest bardzo trudno.

JD: – Ale przecież słyszy się często ze sfer rządowych, że wspierają polską przedsiębiorczość.

KR: – Tak, tylko że tutaj są zachwiane fundamenty tego wszystkiego. Przede wszystkim teraz nie konkurujemy ceną, tylko terminami płatności. Nic nam nie gwarantuje, żadna ustawa nie zabezpiecza tych naprawdę odległych terminów za wykonaną usługę, od 30 nawet do 120 dni. Przez niedopilnowanie interesów uczciwych przedsiębiorców, podczas długiego oczekiwania na nasze wierzytelności jest dobra okazja, żeby ktoś zarobił na nas i się zwinął po prostu. Tutaj powinna być ustawa, która będzie kreować terminy nie dłuższe niż 30, czy 60 dni. Do tego podstawą rozliczenia z fiskusem podatku VAT i podatku dochodowego powinny być płatności zrealizowane w terminie. Nie dotyczy to tylko jednej grupy zawodowej, czy jednego sektora. Dotyczy to całej gospodarki. Ustawodawca nie zabezpiecza nas przed nieuczciwymi pseudo przedsiębiorcami, a gdy dochodzi do sporów często sądy zarzucają nam nierzetelny dobór kontrahenta.

JD: – Może to właśnie rola Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, ZMPD, żeby być „przekaznikiem” tego rodzaju pomysłów środowiska?

KR: – ZMPD jest odpowiednią instytucją, żeby tym się zajmować. Ale też nie zawsze ZMPD zostaje wysłuchane przez administrację rządową. I pomimo tego, że ZMPD jest największą organizacją skupiającą przewoźników drogowych w Polsce, trudno przebić ten mur. Działa też Forum Transportu Drogowego, skupiające jeszcze inne organizacje. Na każdym spotkaniu Forum gościmy przedstawicieli strony rządowej i wydaje się nam, że jest zrozumienie, ale gorzej z kon-



(Mercedes) ASO Mercedes Siedlce mieści się w Ujrzanowie na terenie Eurotransu

kretnymi decyzjami, z zastosowaniem się do naszych postulatów.

JD: – Zgadzą się, że polscy przewoźnicy odnieśli sukces. Jak pan myśli, dlaczego tak się stało?

KR: – Ciężka praca, determinacja przede wszystkim i polot. Tak mi się wydaje. Trudno było się odnaleźć w czasach transformacji, kiedy byliśmy jeszcze zdominowani przez system, ale bardzo zależało nam na tym, żeby rozwinąć skrzydła, żeby wykorzystać położenie geopolityczne. Z pewnością pomogły dobre stosunki dyplomatyczne, żeby kraj mógł się rozwijać, ale generalnie to zasługa ludzi w to zaangażowanych.

JD: – Pakiet mobilności, to może być duże zagrożenie czy odłożone w czasie?

KR: – Jest to duże zagrożenie. Częściowo odłożone w czasie, bo wiadomo że wszystkich przepisów na raz nie da się wprowadzić w życie. Jest to szkoła przetrwania dla nas. Wytrzymają przewoźnicy mocni kapitałowo i z zasadami. Tutaj już nie ma możliwości, że coś przejdzie, że ktoś przymknie oko. Nie ma takiej opcji. Ale nadal pozostaje problem konkurencji wschodniej, a pakiet mobilności tych firm nie dotyczy. Musimy wykorzystać wszelkie narzędzia, jakie nam dają umowy międzynarodowe z państwami na wschodzie.

JD: – Nie wszyscy przewoźnicy są mocni kapitałowo. Nastąpi koncentracja?

KR: – Część na pewno odpadnie, nie poradzi sobie. Myślę, że nie będzie takiego rozdrob-

nienia wśród przewoźników. Myślę, że będzie przewoźników mniej, tylko z większym potencjałem, czyli z większą flotą i nowymi rozwiązaniami w kierunku cyfryzacji i digitalizacji.

JD: – Jak można określić potencjał dający możliwość przetrwania? Liczbą zestawów?

KR: – Trudno jest mi to cenić, tym bardziej dzisiaj w dobie covidu. Jedne fabryki się otwierają, drugie się zamykają. Tracimy kontrakty, musimy gdzieś przesunąć ten transportowy potencjał na inne kierunki, a tam też musimy konkurować. Jeżeli nie możemy być tańsi, to musimy dać dłuższy termin płatności. I to jest niekończący się łańcuch zależności. Dlatego jak już wspominałem, trzeba poprawić fundamenty, przede wszystkim terminy płatności, rozliczenie z fiskusem tylko i wyłącznie na podstawie faktur opłaconych przez naszych kontrahentów. Sprawa sprawnego przepływu pieniądza dotyczy przecież całej gospodarki i jej kondycji finansowej, a żeby to wiedzieć nie trzeba być doktorem nauk. Trudno zrozumieć, dlaczego państwo nie reaguje.

JD: – Kiedyś powszechnie narzekało się na brak kierowców. Teraz jest lepiej?

KR: – Jest lepiej, bo jest mniej firm transportowych, a także ze względu na to, że mamy coraz więcej obcokrajowców zatrudnionych w polskich firmach. Już nie tylko Białorusini, Ukraińcy, ale i Filipińczycy.

JD: – Dziękuję za rozmowę.