

## Czy polski transport Wielką Brytanią stoi?

**650,7 miliardów £, czyli ponad połowa wartości całego brytyjskiego handlu to towary importowane<sup>1</sup>. Najczęściej transportowane są maszyny, między innymi komputery, pojazdy czy farmaceutyki.<sup>2</sup> Znaczną część nabywanych produktów dostarcza międzynarodowy transport drogowy realizowany przez przewoźników z Polski. Szacuje się, że brytyjską granicę dziennie przekracza około 1200 ciężarówek, które mają polskie rejestracje. Co się stanie, gdy swobodna wymiana handlowa zostanie zachwiana przez zbliżający się Brexit?**

Do Wielkiej Brytanii nadal więcej się wwozi niż z niej wywozi, jednak siła nabywcza mieszkańców Zjednoczonego Królestwa z roku na rok słabnie. Wielka Brytania była zawsze określana jako największy rynek nabywczy krajów Unii Europejskiej. Według World's Top Exports, jeśli populacja Brytyjczyków liczy 64,8 milionów ludzi, to oznacza, że jeden mieszkaniec Wysp wydał na importowane dobra i usługi ponad 7,7 tysiąca £<sup>3</sup> w minionym roku. Jak wynika z danych Banku Światowego, gospodarka tego kraju nadal jest oceniana jako piąta największa potęga na świecie za Stanami Zjednoczonymi, Chinami, Japonią oraz Niemcami. Jednak ostatnie prognozy Międzynarodowego Funduszu Walutowego jednoznacznie wskazują, że ta sytuacja będzie się zmieniać z uwagi na niejasne i trudne przewidzenia konsekwencje Brexitu oraz rosnącej pozycji Indii. Według ekspertów brytyjska gospodarka od lat nie była tak słaba, jak teraz.<sup>4</sup> Inflacja rośnie nawet do 4% przy stosunkowo wolnym wzroście płac<sup>5</sup>, a funt traci na wartości, co wpływa bezpośrednio na sytuację finansową Brytyjczyków, a tym samym ich siłę nabywczą.

### Konsumpcja ma znaczenie

*- Obawa przed Brexitem jest uzasadniona. Mimo wielu niezależnych ocen, prognoz i scenariuszy, odłączenie brytyjskiej gospodarki od swobodnego handlu, tj. przepływu towarów między państwami Unii Europejskiej i Wielkiej Brytanii spowoduje zachwianie rynku przewozowego i gospodarczy chaos. Transport drogowy dóbr uzależniony jest od tego, jak są skonstruowane łańcuchy dostaw oraz ile Brytyjczycy konsumują. Należy sobie zadać pytanie, jak Brexit wpłynie na konsumpcję rynkową mieszkańców Zjednoczonego Królestwa oraz jak w tej sytuacji zachowają się polscy przewoźnicy? – mówi Bartosz Najman, Dyrektor Sprzedaży i Członek Zarządu OCRK. – Czy odnajdą się w warunkach, w których obowiązywać będą nowe zasady celne i kontrole graniczne? Jak szybko będą w stanie dostosować się do nowych reguł tranzytu między krajami kontynentalnymi a Wyspą? Wszystko zależy też od tego, ile będzie dowożenia, gdyż polscy przewoźnicy wykonują dużo kabotażu. Polacy są doceniani za solidność, jakość usług i terminowość. W 2017 roku liczba przewozów kabotażowych wzrosła o 17% i rekordy w tym sektorze biją państwa Europy Wschodniej, w tym właśnie Polska. Według danych OCRK do Wielkiej Brytanii jeździ 3% zapytanych przez nas przewoźników. W porównaniu do Niemiec (52%) i Francji (14%) wydaje się, że trasy przez kanał La Manche stanowią mniejszość, jednak nadal to ważne dla transportowców kontrakty. Tym bardziej, że polskie ciężarówki przewożą więcej towarów między krajami Zjednoczonego Królestwa niż sami Brytyjczycy – dodaje Bartosz Najman.*

<sup>1</sup> ONS Second Estimate of GDP, 2018.

<sup>2</sup> World's Trade Exports; ONS UK Trade 2018.

<sup>3</sup> 9,900 \$ w przeliczeniu na £ z dnia 4.12.18, <https://pl.exchange-rates.org/Rate/USD/GBP>

<sup>4</sup> <https://businessinsider.com.pl>.

<sup>5</sup> Według Biura Statystyki Państwowej.

## **Biurokracja zabije transport**

Podniesienie cen towarów importowanych i eksportowanych z Wielkiej Brytanii, zwiększenie wymagań formalnych, wydłużenie kolejek na granicach. To jedne z najważniejszych konsekwencji, które będą miały znaczący wpływ na czas pracy kierowców i czas przewozu, spadek zleceń przewozowych, a co za tym idzie wzrost kosztów po stronie przewoźników. – *Małe i średnie firmy, które dużo inwestują, mogą mieć problem z utrzymaniem płynności finansowej. Może się okazać, że zabraknie na przykład środków na pokrycie kosztów leasingów, tym bardziej, że w transporcie należności za wykonane przewozy mają zazwyczaj długie terminy płatności. Jeśli nie będzie dwustronnego porozumienia między Wielką Brytanią a krajami UE, upraszczającego procedury celne, dotychczasowe kontrakty mogą być zagrożone, a pozyskiwanie nowych zleceń z pewnością będzie bardzo utrudnione i może się okazać nieoptymalne* – **mówi Dyrektor Sprzedaży i Członek Zarządu OCRK.**

Co może się zmienić, jeśli Brexit nastąpi bez umowy handlowej z Unią? Obowiązywać będą regulacje Światowej Organizacji Handlu (WTO) oraz nie będzie żadnego okresu przejściowego. Oznacza to, że od 30 marca 2019 roku przestanie działać zasada swobodnego przepływu osób, towarów, kapitału i usług. Wrócą zatem między innymi odprawy celne, kontrole graniczne, okazywanie zezwoleń na wykonywanie przewozów, odmienne rozliczanie faktur VAT w transporcie transgranicznym, tj. VAT od towarów importowanych trzeba będzie uiszczać na granicy. – *Obecnie Wielka Brytania jest ważnym partnerem handlowym dla polskich przedsiębiorców z branży TSL. Szacuje się, że aż 19% wszystkich ładunków do tego kraju i z niego przewożą ciężarówki o polskich numerach rejestracyjnych. W tym momencie jedynym problemem wydaje się być zbyt duża liczba powrotów „na pusto”, bo Brytyjczycy mierzą się z deficytem handlowym. Więcej kupują niż eksportują do innych państw. Brexit tylko pogłębi problem, dlatego polscy przewoźnicy już poszukują nowych rynków zbytu, głównie w Europie kontynentalnej* –  **dodaje Bartosz Najman.**

Niezależnie od przyjętego scenariusza rodzimi transportowcy powinni próbować zabezpieczać wszelkie dotychczasowe kontrakty z Wielką Brytanią, by łańcuchy dostaw nie zostały przerwane w sposób natychmiastowy lub niespodziewany.