

Polskie firmy motoryzacyjne gotowe na Brexit?

data aktualizacji: 2019.08.21



138 milionów funtów będzie kosztować kampania informacyjna, która ma pomóc między innymi przedsiębiorcom przygotować się na utrudnienia związane z tak zwanym twardym brexitem¹. Daily Telegraph określił tę akcję jako największe tego typu działanie od czasów drugiej wojny światowej. Dodatkowo brytyjski rząd ma przeznaczyć jeszcze w tym roku budżetowym 4,2 miliarda funtów na zwiększenie liczby funkcjonariuszy straży granicznej i służby celnej, a także na wsparcie właścicieli firm, które mogą ucierpieć na bezumownym wyjściu z Unii Europejskiej. Jednak czy to wystarczy, by uniknąć chaosu legislacyjnego i ekonomicznej zapaści?

Brytyjczycy podjęli decyzję o wyjściu z Unii Europejskiej w referendum 23 czerwca 2016 roku. 29 maja 2017 roku Zjednoczone Królestwo notyfikowało Radzie UE swój zamiar wystąpienia ze struktur unijnych. Od ponad dwóch lat Wielka Brytania stara się wziąć rozwód z pozostałymi krajami Wspólnoty. Pierwotnie wyznaczona data została przekładana już trzy razy. Czy 31 października br. będzie terminem ostatecznym tak zwanego brexitu? Najnowszy raport Institute of Government podkreśla wyraźnie, że obecny szef rządu w Westminsterze nie musi pytać posłów o zgodę, jeśli podejmie decyzję, by nie było porozumienia z UE. Czy przedsiębiorcy są na to przygotowani? W lutym br. The Economist pisał, że 17,6 proc. niemieckich firm deklarowało dobre przygotowanie na wypadek brexitu, a 77 proc. wierzyło, że to ich nie dotyczy. The Local wskazywał zaś, że 32,7 proc. szwedzkich biznesmenów było gotowych na wyjście Wielkiej Brytanii z UE. 48 proc. z badanych nie zaczęło żadnych przygotowań na taki scenariusz. Natomiast francuska organizacja ME DEF w 2018 roku podawała, że 1/3 jej członków – przedstawicieli firm – wierzyło, że brexit po prostu się nie wydarzy.

Warto przyrzeć się, jak sytuację oceniają polscy przedsiębiorcy?

W badaniu Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK) 70 proc. respondentów ocenia secesję Wielkiej Brytanii od Wspólnoty jako negatywną lub zdecydowanie negatywną. Blisko 30 proc. przedstawicieli sektora transportu drogowego przyznaje również, że planuje wycofać część taboru z krajów Zjednoczonego Królestwa, a 40 proc. aktywnie poszukuje zleceń w innych miejscach Europy – komentuje Bartosz Najman, wiceprezes Inelo i OCRK. - Dla polskiej branży transportowej brexit oznacza większe ryzyko na przykład spadku ilości zleceń czy rentowności kontraktów niż w przypadku innych sektorów gospodarki. Dla przedsiębiorców to szereg nowych i restrykcyjnych uregulowań prawnych w zakresie transportu, które z dnia na dzień mogą stać się znacznym ograniczeniem dla działań biznesowych. Tym bardziej, że według danych rynkowych polskie ciężarówki stanowią ponad 20 proc. w ogólnym obrocie przewiezionych towarów między Europą a Wielką Brytanią. Ponadto przewozy z lub do Anglii realizowane przez firmy transportowe z Polski to blisko milion kursów rocznie. Zmieniają się na pewno warunki prowadzenia działalności na terenie Zjednoczonego Królestwa. Nie zmieni się jednak ilość i wartość transportowanych tam towarów – wyjaśnia Bartosz Najman.

On one is ready for no deal

Według analityków PwC wartość importowanych towarów przez Wielką Brytanię to 650 miliardów funtów. Z tego 53 proc. pochodzi z innych krajów UE. Wątpliwe jest, że, w przypadku brexitu, któraś z tych wartości radykalnie się zmniejszy². Departament for Transport UK podaje, że aż 3,5 miliona dóbr zostało przewiezionych transportem samochodowym pomiędzy Zjednoczonym Królestwem a Europą w 2017 roku.

Porozumienie handlowe bez barier było budowane między Wielką Brytanią a UE przez ostatnie 40 lat między innymi poprzez integrację zasad i procesów tworzenia wspólnego rynku. Obecnie przewidywania komentatorów OECD³ są takie, że z uwagi na brak swobody przepływu towarów, skomplikowane regulacje i wymagania dotyczące zawierania kontraktów, nowe procedury administracyjne oraz inne opóźnienia mogą spowodować wzrost kosztów dóbr importowanych przewożonych na Wyspy na poziomie 2 do 24 proc. Wydaje się, że na brexicie nie skorzysta dosłownie nikt, a jego skutki będą odczuwalne dla gospodarek państw europejskich i samej Unii przez wiele lat – mówi Łukasz Włoch, ekspert główny OCRK.

IMF, World Economic Outlook podkreśla, że wyjście Wielkiej Brytanii z Europy wspólnotowej odcisnie się mocno na brytyjskim PKB. Szacuje się, że w pierwszym roku po secesji odnotuje ono spadek o 1,4 proc., w drugim roku o 0,8 proc. Analogicznie odczuje to PKB UE – w 2020 spadnie o 0,2 proc., a kolejnym o 0,1 proc. Mniej optymistycznie patrzą na sytuację analitycy PwC, którzy oceniają, że PKB "wyspiarzy" w 2020 roku powinno być o 3-3,5 proc. niższe, niż gdyby brexit w ogóle nie miał miejsca. UE do 2030 roku może stracić od 13,3 do 63 miliardów euro. Jak w tym scenariuszu prezentuje się Polska?

Skutki brexitu dla rodzimej gospodarki oceniane są negatywnie. Prognozowany jest spadek polskiego PKB o około 0,4 do 0,55 proc.⁴ Branża transportowa jest jednym z sektorów najbardziej narażonych na wahania ekonomiczno-gospodarcze. Ci przedsiębiorcy, którzy budowali swój biznes na wymianie towarowej biegnącej przez kanał La Manche, odczuwają niepokój i niepewność o przyszłość swoich firm. Co więcej,

wszelkie działania, zmierzające do przygotowania się na brexit, są wyłącznie tymczasowe. Rekomendujemy naszym partnerom wsparcie w interpretowaniu nowego prawa, przestrzegania regulacji i procedur administracyjnych, które będą obowiązywać w przeprowadzaniu transakcji z państwem trzecim, a także właściwego planowania czasu pracy kierowców. Warto podjąć działania w kierunku na przykład optymalizacji struktury wynagrodzenia pracowników, automatyzacji przy rejestrowaniu czasu pracy w różnych krajach czy też podejmowaniu negocjacji z dotychczasowymi kontrahentami w związku ze wzrostem kosztów wymuszonych przez zmiany w przepisach w poszczególnych krajach UE – mówi Bartosz Najman, wiceprezes Inelo i OCRK.

Podsumowując

Intitute for Governemnt w raporcie Implementing Brexit wyraźnie przestrzega, że dotychczasowa wymiana handlowa i transport towarów między UE a UK całkowicie upadnie. Pomijając wszelkie wskaźniki, prognozy i analizy, brexit bez umowy z unijnym legislatozem już nie jest zjawiskiem, a procesem, który na siedem tygodni przed świętami Bożego Narodzenia i na cztery tygodnie przed tak zwanym black Friday przewróci do góry nogami dotychczasowy porządek w handlu na linii Wielka Brytania – kraje UE.

¹ Konfederacja Brytyjskiego Przemysłu, CBI, 2019.

² PwC, Kierunki 2019, Egoizm gospodarczy.

³ Organisation for Economic Co-operation and Development.

⁴ PwC, Kierunki 2019.

Źródło: