

## Europejska gospodarka zwalnia. Co z Polską?

data aktualizacji: 2019.11.07



**Najnowszy raport World Economic Outlook wskazuje, że przewidywany wzrost gospodarczy na świecie w 2019 roku utrzymuje się na poziomie 3 proc. To znaczący spadek w porównaniu do 2017 roku, kiedy wynosił on 3,8 proc.**

Prognozy na 2020 rok to globalny wzrost do 3,4 proc., przy czym gospodarki państw rozwiniętych mają zwolnić do 1,7 proc. W ubiegłym roku Polska dołączyła do tego właśnie grona, awansując z grupy krajów rozwijających się. Nie wiadomo jednak, czy i jak odczujemy skutki aktualnej sytuacji w Europie, która determinuje rozwój światowej gospodarki? Są to napięcia w relacjach handlowych, bariery geopolityczne oraz niepewność związana z secesją Wielkiej Brytanii ze Wspólnoty europejskiej.

- Na arenie międzynarodowej państwa będą musiały zażegnywać wszelkie konflikty, które zakłócają płynność handlową i wymianę usług. Wyzwaniem dla sił rządzących są również zmiany klimatyczne, wynikające z prowadzonej przez lata polityki regulującej przemysł, szczególnie krajów rozwiniętych. Europa właśnie odczuwa znaczący spadek koniunktury. Co więcej, słabszy czas rynków strefy euro

trwa od połowy 2018 roku, z czym mierzą się między innymi polscy przedsiębiorcy, a prognozy ekspertów World Economic Outlook mówią o wzrostach, ale niewielkich i w dalekiej perspektywie – komentuje Bartosz Najman, wiceprezes Inelo i Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).

Roczny raport Global Transactions Forecast opracowywany we współpracy z instytucją Oxford Economics wśród czynników, mających największy wpływ na negatywne zmiany gospodarcze krajów UE oraz spadek koniunktury wymienia głównie spowolnienie ekonomiczne w Niemczech oraz ciągłą niewiadomą w sprawie brexitu. – Sytuacja głównie w cieśninie Folkestone-Calais i w Dover po secesji Brytyjczyków będzie tragiczna szczególnie dla branży transportowej. Gdy dołożymy do tego obostrzenia Komisji Europejskiej dotyczące swobody przewozów w ramach tak zwanego pakietu mobilności, chaos to delikatne określenie niepewnej przyszłości – dodaje Bartosz Najman. Jak będzie na pewno? Możemy się jedynie domyślać, dlatego warto być na bieżąco z najnowszymi informacjami gospodarczymi dla wybranych krajów starego kontynentu.

Rosnąca konsumpcja prywatna, a także ożywienie w inwestycjach spowodowały wzrost gospodarczy w Polsce w 2019 roku na poziomie 4,3 proc. Tak wynika z danych Banku Światowego. Jednocześnie w kolejnych dwóch latach może wynieść odpowiednio 3,6 proc. w 2020 i 3,3 proc. w 2021 roku. Warto zaznaczyć, że prognozy są jednymi z bardziej optymistycznych w Europie. Co zatem może nam zaszkodzić? Zdecydowanie osłabienie głównego partnera handlowego. Country Raport Poland 2019 wskazuje, że 27,9 proc. towarów sprowadziliśmy w 2018 roku z Niemiec, wywieźliśmy tam niewiele mniej, bo 27,4 proc. wszystkich eksportowanych dóbr z Polski. To nasz główny partner handlowy, na co zatem warto zwracać szczególną uwagę, patrząc na kondycję ekonomiczną niemieckiego biznesu?

W Niemczech zauważalne jest znaczące spowolnienie gospodarcze, gdzie produkcja przemysłowa jest niższa niż rok temu. W dużej mierze za tę sytuację odpowiedzialne są nowe unijne standardy dotyczące emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Dlaczego? Sektor motoryzacyjny odnotowuje straty, co nie jest korzystne również dla rodzimych przedsiębiorców. Według analityków Polskiego Instytutu Ekonomicznego największe spadki z powodu tąpnięcia przemysłu zachodniego sąsiada odczuwają firmy nastawione na eksport.

Podczas gdy w 2018 roku niemiecki rynek zanotował 1,5 proc. wzrost gospodarczy, w bieżącym roku było to jedynie 0,5 proc. Prognozy na kolejny rok to 1,2 proc. Jednak należy pamiętać, że to tylko przewidywania i wiele zależy od tego, co w najbliższym czasie zadzieje się na arenie międzynarodowej, w szczególności w obszarze wymiany handlowej. Już teraz niemiecki rząd asekuracyjnie obniża wskaźnik wzrostu swojego PKB na 2020 do 1 proc.

- Zadyszka u Niemców ma również wpływ na działalność polskich przedsiębiorców, głównie w transporcie drogowym. To tam najczęściej podróżują ciężarówki na polskich tablicach rejestracyjnych i to właśnie z sąsiadem zza Odry handlujemy do tej pory najwięcej. Z danych rynkowych Grupy Inelo wynika, że w wymianie towarowej między Polską a Niemcami aż 63 miliony ton przewiezione zostały przez rodzimych przewoźników, a tylko dwa miliony ton przez niemieckich transportowców. GUS podaje, że w ubiegłym roku wartość eksportowanych przez nas towarów za zachodnią granicę wyniosła 264 mln złotych, czyli blisko o 9 proc. więcej niż w ubiegłych latach. A badanie OCRK wyraźnie pokazało najpopularniejszy kierunek destynacji kierowców polskich ciężarówek. Do Niemiec jeździ co najmniej 52 proc. naszych truckerów – komentuje Łukasz Włoch, ekspert OCRK. - Przewoźnicy odczuwają mniejsze zapotrzebowanie na frachty do Niemiec spowodowane recesją w gospodarce tego państwa. Cały ten proces nastąpi nie nagle, a etapami, jednak to nie powinno uspokoić czujności właścicieli polskich firm – dodaje.

- Brytyjczycy wiedzą, że chcą recesji ze struktur unijnych, ale wydaje się, że nie wiedzą, jak zakończyć długotrwały związek z UE. Rozwody nie są ani łatwym, ani przyjemnym procesem, co w

ostatnim czasie jest mocno widoczne w relacjach na linii Londyn - Bruksela. Priorytetem dla obu stron jest utrzymanie płynności wymiany towarowej i usług na linii Wielka Brytania a państwa członkowskie Wspólnoty. Najnowsza edycja World Economic Outlook wskazuje wzrost gospodarki Wielkiej Brytanii na poziomie 1,2 proc. w 2019 roku - to spadek o 0,2 proc. w stosunku do roku poprzedniego. Prognozy są bezpieczne na najbliższy czas. Wszystko może się jednak zmienić, gdyż brexit zaburzy istniejący układ handlowy, a także politykę eksportową krajów UE na teren Zjednoczonego Królestwa. Co więcej, najbardziej uderzy w branżę rolno-spożywczą - zaznacza Bartosz Najman.

Średnia wartość PKB w Wielkiej Brytanii wyniosła 1,8 proc. w latach 2001-2011, podobny wynik Brytyjczycy osiągnęli dziesięć lat później, tj. 1,7 proc. Rekordowy wzrost z 2016 roku w wysokości 3,1 proc. znacząco odbiega od obecnych prognoz, a te utrzymują się na poziomie 1,4 proc. na przyszły rok. Przy czym eksperci zgodnie podkreślają, że w przypadku brexitu bez racjonalnej umowy z unijnym legislatorem nikt nie jest w stanie przewidzieć, jak zachowa się brytyjski rynek w ciągu co najmniej dwóch do pięciu lat po secesji.

Najważniejszy cel obu stron negocjacyjnych to zapewnienie bezpieczeństwa na granicy Wielkiej Brytanii i UE, a także jak najmniej zakłóceń w wymianie towarowej. Tak zwane „trader readiness” to priorytet Pałacu Westminsterskiego. Jednak szacuje się, że przynajmniej połowa przedsiębiorców nie będzie właściwie przygotowana na brexit. W badaniu OCRK 70 proc. respondentów ocenia odejście 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.

- To ważna informacja - 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, a branża transportowa jest jednym z sektorów najbardziej narażonych na wahania ekonomiczno-gospodarcze. Dlatego 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 - dodaje Łukasz Włoch z OCRK.

Źródło: <https://www.wiadomoscihandlowe.pl/artykuly/europejska-gospodarka-zwalnia-co-z-polska,58357>