

Wpływ Brexit'u na częstotliwość transportu drogowego do i z Wielkiej Brytanii na podstawie badań w przedsiębiorstwie Euro24

Marcin Kłak 

Politechnika Rzeszowska im. Ignacego Łukasiewicza, Wydział Zarządzania

e-mail: mk@prz.edu.pl

Mariusz Woźniakowski 

Uniwersytet Łódzki, Wydział Zarządzania

e-mail: mariusz.wozniakowski@uni.lodz.pl

Waldemar Zadworny 

Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna im. ks. Bronisława Markiewicza w Jarosławiu, Instytut Ekonomii i Zarządzania

e-mail: waldemar.zadworny@pwste.edu.pl

Damian Madej

e-mail: madejx@gmail.com

DOI: 10.24427/az-2023-0041

Streszczenie

Celem artykułu jest zbadanie wpływu wprowadzenia Brexit'u na częstotliwość transportów drogowych do oraz z Wielkiej Brytanii na podstawie wybranej firmy transportowej - Euro24. Aby zrealizować to zamierzenie, wykorzystano dane bezpośrednio od badanej firmy. Ponadto, autorzy dokonali systematycznego przeglądu literatury dotyczącej transportu drogowego. Przedstawiono wady i zalety transportu drogowego oraz wskazano na zmiany, które zostały wprowadzone wraz z wyjściem Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej, w szczególności opisano dokumenty wymagane do przekroczenia granicy. Zasadnicza część opracowania poświęcona jest badaniu wpływu Brexit'u na transport drogowy w firmie Euro24.

Słowa kluczowe

logistyka, transport drogowy, TSL, Brexit

Wstęp

Transport drogowy do oraz z Wielkiej Brytanii (UK – ang. *United Kingdom*), ze względu na wyspiarskie położenie kraju od zawsze był problematyczny dla pewnej części przewoźników Europy kontynentalnej. Obowiązkowe przeprawy promowe lub transport przez Eurotunnel, tj. tunel zbudowany tuż pod Kanałem *La Manche* sprawiały, że nie wszyscy byli chętni do podejmowania ładunków. Duże zarobki oraz stosunkowo długie trasy sprawiały jednak, że Wielka Brytania mimo wszystko była ciekawym, często wybieranym kierunkiem. Dlatego przełamanie bariery, jaką był Kanał *La Manche*, dla wielu firm transportowych okazywało się „strzałem w przysłowiową dziesiątkę”. Ogrom ładunków zarówno na wyspę, jak i z powrotem, na stały ląd zapewniał przewoźnikowi ciągłość transportu, brak przestoju pojazdu oraz odpowiednią liczbę kilometrów przejechanych w tygodniu, a co za tym idzie – zarobek.

Członkostwo Wielkiej Brytanii w Unii Europejskiej zapewniało sprawny przepływ dóbr, który wiązał się z bezproblemowym przekroczeniem granicy kraju, bez skomplikowanych procedur oraz dokumentacji. Wszystko zmieniło się jednak z nadejściem Brexit'u, czyli wyjściem UK z Unii Europejskiej.

Wyjście ze strefy Schengen w znaczący sposób utrudniło procedurę wjazdową oraz wyjazdową, przez co przewoźnicy musieli zmierzyć się z nowymi wymogami i restrykcjami, przez które przedsiębiorstwa transportowe, zaczęły rezygnować z obsługi Wielkiej Brytanii.

Celem niniejszego opracowania jest zbadanie wpływu wprowadzenia Brexit'u na częstotliwość transportów drogowych do oraz z Wielkiej Brytanii na podstawie przedsiębiorstwa transportowego Euro24. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych pobranych bezpośrednio od firmy Euro24. Przeanalizowane zostały wybrane miesiące roku przed Brexit'em, czyli 2020 oraz roku, w którym Brexit wszedł w życie, a więc 2021. Zbadane oraz porównane zostały kluczowe miesiące, w których przed wyjściem Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej odbywało się najwięcej transportów w tamtym kierunku.

Euro24 to firma spedycyjno-transportowa z Rzeszowa, która specjalizuje się w transporcie międzynarodowym [Euro24, 2023]. Firma, oprócz głównego oddziału w Rzeszowie, posiada oddział w Katowicach, Wrocławiu, Londynie (Wielka Brytania), Hannoverze (Niemcy) oraz Irunie (Hiszpania). Główną dziedziną działalności

jest kompleksowa i w pełni spersonalizowana obsługa firm z branży lotniczej (przewozy AOG, czyli *Aircraft On Ground* – ekspresowe przewozy lotnisko-lotnisko) oraz *automotive*. Euro24, to firma, która regularnie realizowała transporty do Wielkiej Brytanii przed Brexit'em i mimo obszernych zmian postanowiła pozostać przy eksporcie oraz imporcie na wyspy.

1. Przegląd literatury

Autorzy wychodzą z założenia, że syntetyczny przegląd literatury zapewnia ogólne zrozumienie, które nadaje sens dyskusji wyników, wniosków i zaleceń. To natomiast pozwala zademonstrować, w jaki sposób przeprowadzone badania są powiązane z wcześniejszymi wysiłkami i jak poszerza to nasze rozumienie analizowanego zjawiska.

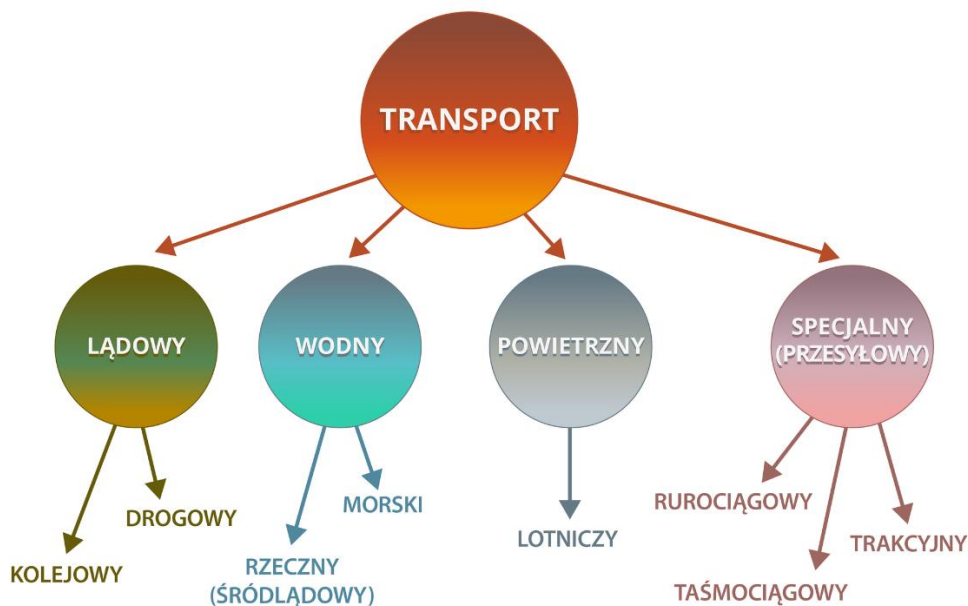
1.1. Transport drogowy – zagadnienia

Mimo szybko rozwijającego się transportu lotniczego oraz kolejowego, to transport drogowy pozostaje najpopularniejszym środkiem przewozu towarów po Europie. Wysoka dostępność oraz niewygórowane ceny w połączeniu z niezbyt skomplikowanym sposobem załadunku i rozładunku oraz ciągle rozrastającą się siecią autostrad sprawia, że dla większości firm transport drogowy jest jedyną opcją zaspokojenia łańcucha dostaw. Kluczowa jest tutaj także wysoka efektywność na trasach krótszych kilometrowo.

1.2.1. Transport drogowy

„Słowo transport pochodzi od łacińskiego słowa *transportiare*, które oznacza przenieść, przewieźć. Pojęcie to jest definiowane jako technicznie, organizacyjnie i ekonomicznie wydzielone z innych czynności, celowe przemieszczenie wszelkich ładunków i osób” [Łącka i Suproń, 2020, s. 19]. Transport zapewnia więc przewożenie dóbr oraz ludzi z punktu wyjścia do punktu docelowego.

Transport możemy podzielić (rys. 1) na: lądowy (drogowy, kolejowy), wodny (żegluga śródlądowa, morski), powietrzny (lotniczy) oraz specjalny (przesyłowy) [ZPE, 2023].



Rys. 1. Podział transportu

Źródło: [ZPE, 2023].

„Transport drogowy jest to podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi.” [TSL Expert, 2023].

W dzisiejszych czasach do przemieszczania towarów wykorzystuje się samochód lub zestaw drogowy, który składa się najczęściej z ciągnika oraz naczepy.

Pojazdy można podzielić na [Rokicki, 2016, s.48]:

- samochody niskotonażowe (ładowność 1.5-7.5 t),
- samochody średnionażowe (do 12 t),
- zestawy wysokotonażowe (do 20 t),
- zestawy specjalistyczne (do 200 t).

Firma Euro24 w swojej flocie (rys. 2) posiada busy do 3.5 tony, ośmio-, dziesięcio- oraz dziesięcio-paletowe (standardowe palety 120*80) z windą oraz bez windy, solówki (inaczej zwane *half-truck* 'i) 7.5-12 t, z windą oraz bez windy, a także zestawy ciągnik + naczepa z podziałem na naczepy 'standardowe' oraz 'mega' z windą. Do końca roku 2022 Euro24 powiększyło swoją flotę o 10 solówek oraz

5 zestawów ciągnik + naczepa. Oprócz naczep typu firanka, pojawiły się także naczepy ze stałą obudową typu izoterma.

OUR FLEET

LCVs

up to 3,5T GVW 8-10 pallet

81 pcs. *6/75 pcs.

* own / contracted

BOX TRUCKS

7.5-12T GVW with or without loading lifts

12 pcs. *4/8 pcs.

* own / contracted

TRAILERS

13.6M including the MEGA type and with loading lifts

41 pcs. *24/17 pcs.

* own / contracted

Standard & Mega: 29 pcs. Cold store: 10 units (subcontractors)



EURO 6 EXHAUST EMISSION STANDARDS

Rys. 2. Flota firmy Euro24

Źródło: materiały udostępnione przez firmę Euro24 [Euro24, 2023].

Istnieje wiele zasad, które regulują oraz ograniczają wielkość przewożonych towarów. Są to m.in dopuszczalna masa załadowanego pojazdu lub zestawu, maksymalna długość oraz wysokość.

„Transport intermodalny to przewóz ładunków w tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe różnymi rodzajami transportu, lecz bez przeładunku samego towaru, tj. bez zmiany naczynia transportowego” [Jacyna i in., 2017, s. 30]. Transport intermodalny jest czymś niezbędnym oraz nieodłącznym, jeśli chodzi o transporty do oraz z Wielkiej Brytanii. Pokonanie Kanału *La Manche* odbywa się z pomocą promu lub pociągu (Eurotunnel). Przeprawy między wyspą, a Europą Kontynentalną odbywają się regularnie. Przeprawa Eurotunnelem zaczyna się we francuskim mieście *Calais*, a kończy w angielskim *Folkestone*. W *Calais* znajduje się także port, z którego działa regularna żegluga promowa do *Dover*. Trasa *Calais-Dover* to najczęściej używana morska droga do Wielkiej Brytanii, a samo miasto nazywane jest Bramą Anglii. Alternatywnym portem dla *Calais* jest port we francuskiej *Dunkierce*.

Transport drogowy międzynarodowy jest podstawą do realizacji przepływów towarów, usług oraz czynników wytwórczych. Łącuch dostaw, inaczej łańcuch magazynowo-transportowy, stanowi techniczne i technologiczne połączenie punktów magazynowych i przeładunkowych z drogami przewozu towarów wraz z technologią procesów zamówień i poziomu zapasów, skoordynowaną z operacjami logistycznymi wszystkich ogniw tego łańcucha [Gołębska, 2014, s. 124]. Wielka Brytania jest jednym z ważniejszych ogniw łańcucha dostaw zarówno ze strony importu jak i eksportu.

1.2.2. Zalety i wady transportu drogowego

Transport drogowy, mimo ciągłego rozwoju kolei jak i transportu samolotowego, jest najpopularniejszym środkiem transportu oraz przewozu towarów w Europie.

Transport samochodowy niesie ze sobą szereg korzyści i wad [ICT Logistyka, 2023].

Jego główne zalety to:

- niskie koszty – ceny paliw są coraz wyższe, rosną one jednak nie tylko dla transportu samochodowego, ale i lotniczego, dlatego transport łądem wciąż jest bardziej opłacalny;
- wysoka dostępność – ilość firm oferujących usługi transportowe samochodowe jest duża, nie ma problemów z dostępnością;
- bezpieczeństwo – szeroki wybór naczep pozwala dostosować środek transportu do wymogów konkretnych wyrobów;
- elastyczność obsługi – można zamówić pojazd całkowicie dedykowany danemu towarowi, lub zezwolić na doładowanie innych produktów, w celu obniżenia kosztów.

Transport drogowy ma też wiele wad:

- dłuższe terminy realizacji przewozów – transport międzynarodowy bywa czasochłonny z uwagi na czas pracy/jazdy kierowców, zatłoczone drogi, odprawy celne, jak i przyczyny niezależne od człowieka takie jak zła pogoda;
- ryzyko wypadkowości – wypadki w transporcie drogowym zdarzają się częściej niż w kolejowym czy samolotowym;
- zanieczyszczenie środowiska – mimo wprowadzania różnych norm dla silników spalinowych, transport drogowy pozostaje jednym z liderów negatywnego wpływu zanieczyszczenia środowiska;
- niska efektywność w przypadku dużej ilości ładunków lub ładunków o wysokiej masie – transport drogowy ma zdecydowanie najmniejszą pojemność oraz tolerancję wagową.

Transport samochodowy jest bardzo często uzupełnieniem dla innych rodzajów przewozu np. towar z firmy produkcyjnej zostaje załadowany na samochód ciężarowy, który dowozi go na lotnisko.

1.2.3. Gospodarcze funkcje transportu

Transport bezsprzecznie stanowi ważny dział gospodarki każdego państwa.

Dla przykładu, udział transportu w produkcji globalnej w Polsce w latach 2012-2016 wzrastał systematycznie, od 6,4% do 7,13%. Najważniejszym znaczeniem transportu jest jego rola usługowa, czyli wpływ na pozostałe działy gospodarki narodowej. Transport jest komplementarny wobec gospodarki narodowej, przyczyniając się do jej wzrostu. Można wyciągnąć z tego wniosek, że sprawny system transportowy to podstawa do jakości oraz konkurencyjności gospodarki na regionalnym jak i globalnym rynku.

Kolejną funkcją transportu jest tworzenie użyteczności przestrzennej dla przemieszczanych dóbr. Większość towarów po wyprodukowaniu nie ma żadnego zastosowania w miejscu produkcji, jednak w innym miejscu na te dobre może pojawić się popyt, przez co nabiorą one wartości użytkowej. Podobna zasada dotyczy tworzenia przez transport użyteczności czasowej dla przemieszczanych ładunków. Przykładem może tutaj być dostawa butów zimowych w okresie jesienno-zimowym, gdy ich użyteczność nabiera właściwego znaczenia [Neider, 2019, s. 34].

Raport „Transport Drogowy w Polsce 2021+” pokazuje, że bezpośredni udział transportu w polskim PKB wynosi 6%. Warto również zaznaczyć, że od transportu drogowego uzależnione jest wytworzenie połowy polskiego PKB.

„Z szacunków TLP i SpotData wynika, że transport jest jedną z krytycznych pozycji kosztowych dla branż, które wytwarzają 50 proc. polskiego PKB. Jednocześnie firmy transportowe zatrudniają milion osób, wożą 85 proc. polskiego eksportu i płacą ponad 16 mld zł podatków do budżetu państwa i samorządów” [FORSAL, 2022].

1.2.4. Konwencja CMR

Międzynarodowy list przewozowy CMR, to obowiązkowy dokument przy każdym transporcie międzynarodowym, jeśli chociaż jeden z krajów (nadania lub przeznaczenia) jest członkiem konwencji. Skrót „*Convention relative au contract de transport international de marchandises par route*” w języku polskim oznacza „konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów”. Konwencja została utworzona oraz zatwierdzona dnia 19 maja 1956 roku w Genewie [Timocom, 2023].

Wielka Brytania jest członkiem konwencji od 02.08.1968 roku [Oświadczenie Rządowe, 1968], dlatego dokument CMR jest obowiązkowy dla każdego przewoźnika, który wjeżdża lub wyjeżdża z GB. Dokument przewozowy często wystawiany jest przez załadowcę towaru, w przypadku jednak, gdy kierowca nie otrzyma dokumentu na załadunku, jest on zobowiązany do wypełnienia CMR własnoręcznie.

List przewozowy CMR musi zawierać [Rokicki, 2016, s. 60]:

- miejsce oraz datę jego wystawienia;
- nazwę i adres nadawcy;
- nazwę i adres przewoźnika;
- datę i miejsce przyjęcia towaru do przewozu, a także miejsce jego wydania;
- nazwę i adres odbiorcy;
- określenie rodzaju towaru oraz sposobu pakowania;
- liczbę sztuk, numery oraz cechy;
- wagę brutto lub ilość towaru w innych jednostkach;
- koszty związane z przewozem;
- instrukcje niezbędne do załatwienia wszelkich formalności;
- oświadczenie, że przewóz podlega przepisom CMR.

Dokument CMR zawsze musi zostać wypełniony ze stanem faktycznym, tj. wszystkie wyżej wymienione punkty powinny zostać zapisane zgodnie z prawdą.

W przypadku wprowadzenia danych odbiegających od rzeczywistości za błędy odpowiada nadawca – zgodnie z art. 7 CMR, jednak zgodnie z art. 9 CMR, to kierowca powinien sprawdzić, czy dokument został wypisany poprawnie [Chwalczuk, 2023].

1.2.5. Pandemia koronawirusa COVID-19

Z całą pewnością na częstotliwość transportu w latach 2020-2021 spory wpływ miała pandemia koronawirusa, która częściowo zbiegła się z wprowadzeniem Brexit'u. Niestety jednak, badania, które można by było zawrzeć w pracy na ten moment nie istnieją, bądź nie są dostępne dla ogółu.

Pojawienie się COVID-19 spowodowało szereg ograniczeń rynkowych i gwałtowny spadek zleceń transportowych, przez co przedsiębiorstwa musiały zmienić sposób swojego zarządzania i dopasować się do nowej rzeczywistości. Ograniczenia i restrykcje, spowodowały spadek popytu na świadczone usługi transportowe [Bełch, 2021, s. 77].

1.2. Wpływ Brexit'u na transport drogowy

Wyjście Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej (UE) wprowadziło wiele mniejszych, jak i większych zmian w wielu dziedzinach gospodarki. Zmiany dotknęły

oczywiście również transport. Pojawiły się nowe wymagania odnośnie dokumentów, odprawy celne oraz system GVMS. W rozdziale drugim omówione zostały poszczególne zagadnienia, jak i przybliżone zostały prognozy wpływu Brexit'u na transport.

1.2.1. Zmiany w dokumentacji

Opuszczenie Unii Europejskiej przez Wielką Brytanię przyniosło zmiany w dokumentacji wymaganej przy transporcie na wyspy, które zostały przez autorów poniżej omówione.

Paszport

Pierwszą zmianą w dokumentacji wymaganej przy wjeździe do UK dla Polaków jest wprowadzenie obowiązkowych paszportów. Pierwotnie paszport miał być wymagany od 01.01.2021 r., jednak władze UK przedłużyły okres, w którym można wjechać do kraju z dowodem osobistym do 01.10.2021 r. [GOV.pl, 2020].

Dokumenty tranzytowe

Po wprowadzeniu Brexit'u transport towarów do oraz z Wielkiej Brytanii odbywa się w tranzycie celnym. Oznacza to, że każdy przewoźnik realizujący transport musi posiadać przy sobie dokumenty tranzytowe na towar, który wiezie.

Dokumenty celne przewoźnik dostaje zwykle w formie fizycznej na miejscu załadunku, jednak zdarza się również, że dokumentacja przesyłana jest w formie elektronicznej przez klienta. W niektórych przypadkach zapytanie o rozpoczęcie tranzytu do urzędu celnego wysłał sam przewoźnik, wymaga to jednak dostarczenia od załadowcy lub klienta odpowiednich dokumentów, niezbędnych do utworzenia dokumentu tranzytowego.

Są to [Shiphub, 2023]:

- faktura handlowa lub pro-forma;
- specyfikacja towaru lub *packing list*;
- dokument przewozowy CMR;
- potwierdzenie dokonania odprawy eksportowej;
- świadectwa pochodzenia towaru.

T1 to dokument, który wymagany jest zawsze przy wywozie towaru z Wielkiej Brytanii, ponieważ ta nie należy już do Unii Europejskiej. Dokument T1 wymagany jest więc w przypadku przemieszczania się towarów nieunijnych. Dokument zapewnia widoczność ilości i wartości towaru podczas transportu pomiędzy dwoma urzędami celnymi [Bialmich, 2023].

Dokument T1 musi zawierać informacje na temat ilości oraz wagi towaru, miejsce załadunku, miejsce rozładunku jak i miejsce urzędu celnego, który powinien

zakończyć tranzyt. W dokumencie zawsze widnieje również informacja, którą granicą samochód powinien przejechać.

Dokument T2 wystawiany jest, gdy ładunek przewożony jest z jednego miejsca do drugiego na obszarze celnym Unii Europejskiej, ale transport przebiega przez państwo, które nie jest członkiem wspólnoty. Przykładową trasą, na której wymagany jest dokument T2 jest Francja-Szwajcaria-Włochy.

T2 zawiera dokładnie takie same informacje jak T1.

Każdy dokument tranzytowy posiada numer MRN (ang. *Movement Reference Number*). Jest to numer, potwierdzający zgłoszenie celne. MRN jest obowiązkowy przy wjeździe oraz wyjeździe z Wielkiej Brytanii, ponieważ jest on wymagany przy rejestracji do systemu GVMS (ang. *Goods Vehicle Movement Service*).

GMR, GVMS

Zupełną nowością jest system GVMS, czyli specjalny system informatyczny stworzony na potrzeby Brexit'u. Służy on do koordynowania ruchu pojazdów. Jest on obowiązkowy dla wszystkich przewoźników, którzy przewożą towary między UE, a UK [e100, 2021].

W systemie GMVS jest możliwość utworzenia numeru GMR (ang. *Goods Movement Reference*), który jest obowiązkowy do wszystkich przewozów zarobkowych między Wielką Brytanią, a Europą [GOV.uk, 2020].

Najprościej mówiąc GMR jest to numer referencyjny przewożonego towaru (rys. 3).



Rys. 3. Przykładowy kod GMR

Źródło: [Acterminus, 2022].

Kontrola kodów GMR odbywa się w porcie lub na Eurotunnelu jeszcze przed wjechaniem na środek transportu. W przypadku nieposiadania kodu GMR pojazd jest natychmiastowo wycofywany z portu.

Pozwolenie na wjazd do hrabstwa Kent

Wraz z wprowadzeniem Brexit'u, utworzony został wymóg posiadania pozwolenia na wjazd do hrabstwa Kent (KAP – ang. *Kent Access Permit*), czyli hrabstwa, w którym znajduje się port *Dover* oraz *Folkestone*, końcowa stacja Eurotunnelu (rys. 4).



Rys. 4. Hrabstwo Kent (na czerwono)

Źródło: [Wikipedia, 2023].

KAP wprowadzony został dla pojazdów o masie większej niż 7.5 ton. Za wjazd na teren hrabstwa bez pozwolenia kierowca mógł otrzymać nawet 300 funtów mandatu. Pozwolenie wymagało odświeżenia po 24 godzinach.

KAP został zniesiony z dniem 20.04.2021 roku, jednak zdecydowanie wywierał negatywny wpływ na przewoźników.

1.2.2. Negatywny wpływ na tranzyt

W roku 2021 wymiana towarów między UK, a Europą zmniejszyła się, aż o 15.7% w porównaniu z rokiem poprzednim. Prognozuje się, że procent będzie jeszcze większy, gdy wprowadzone zostaną dodatkowe kontrole graniczne oraz obowiązkowa deklaracja importu przed wjazdem do Wielkiej Brytanii [The Cooperative Logistics Network, 2022]. Obowiązkowa deklaracja importowa weszła w życie z dniem 01.10.2022 [3CARGO, 2022].

Rząd Wielkiej Brytanii szacował, że pierwsze 6 miesięcy po wprowadzeniu twardego Brexit'u będą bardzo burzliwe, ze sporą ilością niedociągnięć, przy czym pierwsze 3 miesiące będą najtrudniejsze [Smirnova, 2021]. Prognozy miały pokrycie w rzeczywistości.

Wydłużony czas tranzytu

Przez Brexit znacznie wydłużył się czas tranzytu do oraz z Wielkiej Brytanii. Kontrole graniczne, które odbywają się przed przeprawami, powodują opóźnienia, co za tym generują również dodatkowe koszty. Szacuje się, że przed Brexit'em transport między UK, a Irlandią trwał 1-3 dni, po Brexicie jest to 1-5 dni [Page, 2023]. Błędna dokumentacja potrafi zatrzymać samochód w porcie nawet na dłużej niż tydzień. Koszty w tym wypadku ponoszą nie tylko przewoźnik, ale i importer oraz exporter towaru. Pojazd, który załadowane ma dla przykładu 50 palet, może mieć 50 dokumentów - po jednym na każdą przypadającą paletę. W przypadku, gdy jeden z dokumentów nie jest poprawny, naczepa zostaje zatrzymana w porcie do wyjaśnienia sprawy.

Zdarza się również, że samo kompletowanie dokumentów potrzebnych do przekroczenia granicy trwa kilka dni, co również blokuje tranzyt oraz generuje koszty dla przewoźnika.

Zwiększone koszty transportu

Koszty transportu do oraz z Wielkiej Brytanii po wprowadzeniu Brexit'u wzrosły. Doszły stałe koszty w postaci odprawy exportowej oraz importowej. Cena jednej odprawy to koszt około 100 funtów [Fleetsmart, 2022].

Koszty generują również opóźnienia w kompletowaniu dokumentów, opóźnienia spowodowane kontrolą, błędy w dokumentacji oraz czas, którego urząd celny potrzebuje na zamknięcie procedury tranzytowej. Czas ten wynosi od kilku minut, nawet do kilku dni. Towar zwykle nie może być rozładowany, dopóki procedura tranzytowa nie zostanie zamknięta przez urząd celny.

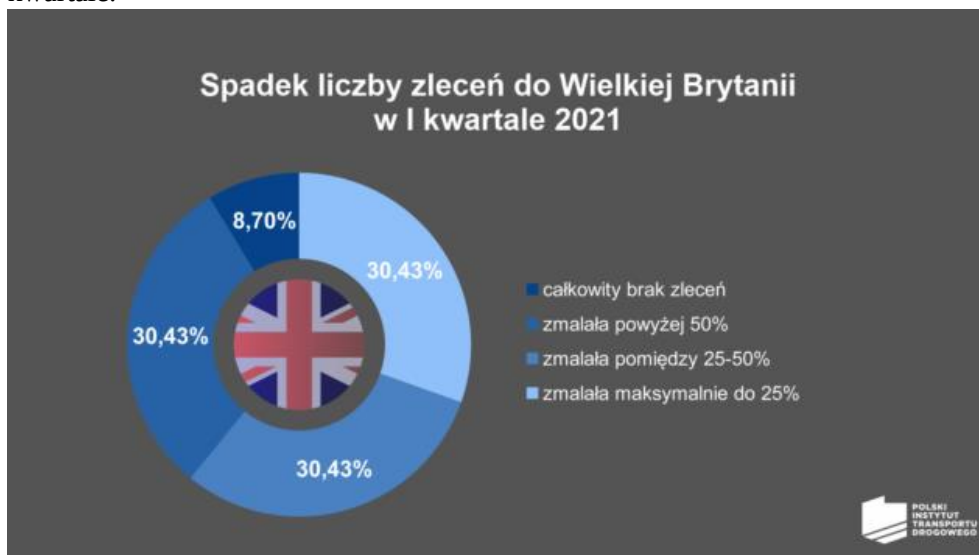
Brexit skutecznie odstraszył sporą część przewoźników, którzy przed wyjściem UK z Unii Europejskiej z powodzeniem realizowali transporty na Wyspy. Mniejsza ilość chętnych przewoźników również wpłynęła na koszty transportu – spowodowała ich wzrost.

1.2.3. Wpływ BREXIT'u na polskich przewoźników

Od lipca do października 2021 roku Polski Instytut Transportu Drogowego przeprowadził badania na temat wpływu Brexit'u na transport do oraz z UK, wśród przedstawicieli branży transportowej. W badaniu udział wzięło 130 przedstawicieli.

Główną specjalizacją badanych firm była branża automotive, odzieżowa oraz elektroniczna [PITD, 2021].

Ponad połowa z badanych przewoźników stwierdziła, że liczba zleceń w pierwszym kwartale 2021 roku zmalała w porównaniu do 2020 (rys. 5). Należy zaznaczyć, iż 60% ankietowanych stwierdziło, że liczba zleceń zmalała o połowę, a jeden na dziesięć przewoźników nie miał żadnych zleceń do Wielkiej Brytanii w pierwszym kwartale.

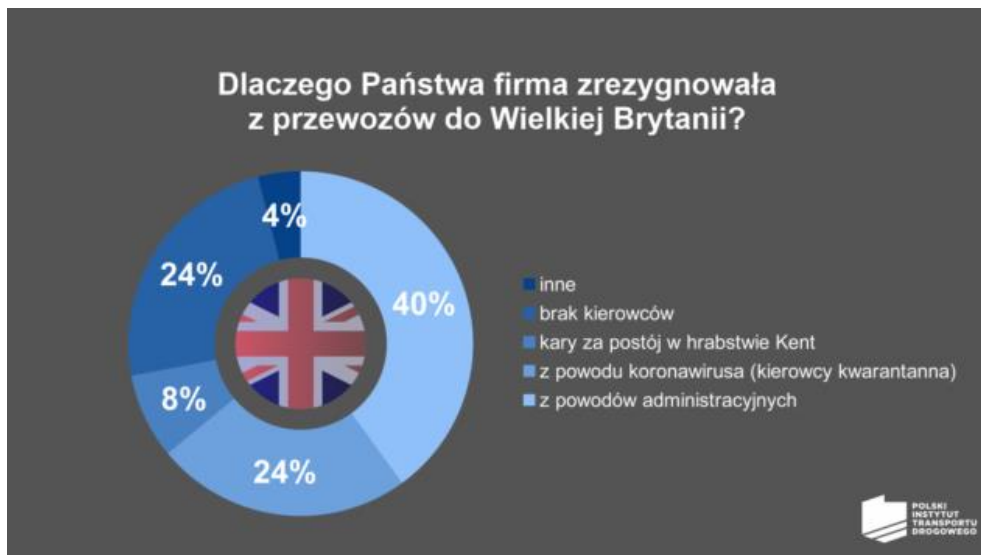


Rys. 5. Spadek liczby zleceń do Wielkiej Brytanii w I kwartale 2021

Źródło: [PITD, 2021].

Co trzeci przewoźnik zanotował wzrost liczby zleceń. Wśród szczęśliwców, którzy zauważyli wzrost, był on znaczący - pomiędzy 25%, a 50%. Mogło to wynikać z obsługi grupy firm, która była przygotowana na zmianę procedur wywołaną przez Brexit, co spowodowało przejście rynków nieprzygotowanej konkurencji. Należy podkreślić, iż 20% przewoźników biorących udział w badaniu zastąpiło transport drogowy transportem intermodalnym, a pozostali całkowicie zrezygnowali z przewozów do Wielkiej Brytanii.

Badania pokazały, że aż 40% przewoźników, którzy zaprzestali transportu do Wielkiej Brytanii, zrobiło to ze względów administracyjnych, tj. wprowadzenia odpraw celnych oraz niezbędnej przy tym dokumentacji (rys. 6).



Rys. 6. Główne powody rezygnacji z przewozów do Wielkiej Brytanii

Źródło: [PITD, 2021].

Kolejno, 24% jako powód wskazało kary za postój w hrabstwie Kent oraz brak kierowców. WYROBIEŃIE pozwolenia na wjazd do Kent ciążyło tylko i wyłącznie na przewoźniku, więc tylko przewoźnik musiał mierzyć się z konsekwencjami niewyrobień KAP, nie mógł obiegać się o pokrycie ewentualnego mandatu u klienta.

Kierowcy, zniechęceni możliwością stania w porcie nawet kilka dni z powodu niedociągnięć w dokumentacji celnej bardzo często odmawiali jazdy na wyspy [Logistyka, 2021].

2. Metodyka badań

Problem badawczy ustala się, aby opisać temat badań, cele oraz pytania, na które badacz pragnie odpowiedzieć. Można więc powiedzieć, że problem badawczy to pytanie lub kilka pytań, na które ma odpowiedzieć badanie [Kuciński, 2010, s. 84].

W niniejszym opracowaniu postawiono następujący problem badawczy: „Jak kształtuje się wpływ wprowadzenia Brexit'u na częstotliwość transportów drogowych do oraz z Wielkiej Brytanii na podstawie wybranej firmy transportowej - Euro24?”.

Hipotezy badawcze to próby odpowiedzi na postawiony wcześniej problem lub kilka problemów badawczych. W odróżnieniu od problemów badawczych ustala się je w formie twierdzeń, a nie pytań. Hipotezy są więc założeniami, które wymagają odrzucenia lub potwierdzenia w wyniku dokonania badań. Można więc je uznać jako wynik badań, którego spodziewa się badacz [Łobocki, 2000, s. 27].

Hipotezą badawczą jest stwierdzenie, że „Brexit spowodował spadek częstotliwość transportów drogowych do oraz z Wielkiej Brytanii w okresie pierwszych czterech miesięcy 2021 roku w firmie Euro24”.

Analizę wpływu Brexit'u na firmę Euro24 przeprowadzono z użyciem danych, udostępnionych bezpośrednio od firmy. Analizie poddano pierwsze cztery miesiące roku 2020 oraz 2021.

3. Wyniki badań – wpływ Brexit'u na firmę Euro24

Rok 2020, to ostatni, w którym Wielka Brytania była w Unii Europejskiej. Przepływ towarów, między Europą kontynentalną, a wyspami nie miał wtedy tak wielu ograniczeń, wymiana towarów odbywała się płynnie, bez szczególnych wymogów oraz dokumentów. Ze względu na brak kontroli, czas tranzytu był krótszy. Przedstawienie pierwszych dwóch miesięcy roku 2020 pokaże jak firma Euro24 radziła sobie z transportem do oraz z UK przed wprowadzeniem Brexit'u. Dla analizy ważny będzie przeskok w ilości zleceń między końcówką 2020, a początkiem 2021.

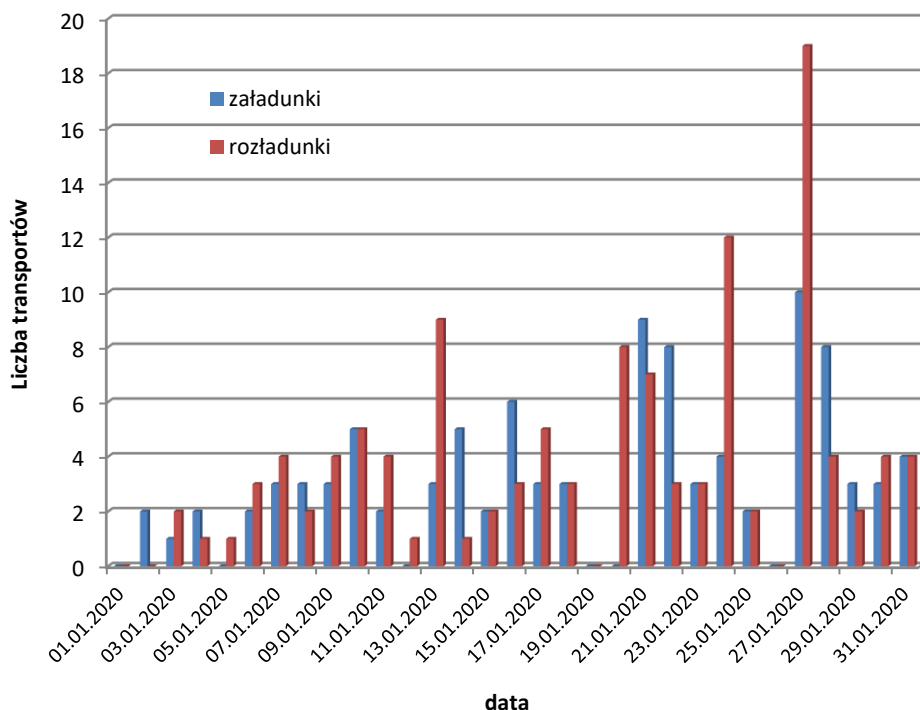
Brexit dla transportu wszedł w życie z dniem 01.01.2021, także ten rok jest kluczowy dla analizy, ponieważ na podstawie pierwszych miesięcy można będzie zaobserwować różnice w ilości zleceń do oraz z Anglii, jak i w czasie tranzytu. Pierwsze dwa miesiące roku wyjścia UK z Unii Europejskiej były bardzo burzliwe, zarówno dla przewoźników, jak i firm, które chciały importować oraz eksportować towary. Błędy w dokumentacji powodowały przestoje, co za tym idzie chaos i duże korki w portach Calais oraz Dover. Skutkowało to mniejszą liczbą chętnych na przewożenie towaru na Wyspy Brytyjskie.

Wielka Brytania od niemal samego początku jest jednym z priorytetowych kierunków dla Euro24, analiza wykazuje, że nie zmieniło się to, mimo wprowadzeniu wielu nowości oraz potencjalnych utrudnień. UK jest jednym z głównych kierunków, mimo wyjścia państwa z Unii Europejskiej.

Styczeń 2020

Styczeń 2020 dla Euro24 był obfity w zlecenia do oraz z Anglii. Przez cały miesiąc łącznie, na terenie Wielkiej Brytanii odbyło się w sumie 217 załadunków

oraz rozładunków. Pierwsze załadunki roku 2020 odbyły się już drugiego dnia stycznia, natomiast pierwszy rozładunek w nocy z 02.01 na 03.01 (rys. 7).



Rys. 7. Załadunki oraz rozładunki - styczeń 2020

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Na wykresie przedstawiono rozkład załadunków oraz rozładunków wykonanych przez firmę Euro24 na terenie Wielkiej Brytanii w styczniu 2020. Jedynie w Nowy Rok, oraz niedzielę 19.01, 26.01 nie odbyły się żadne załadunki i rozładunki. W pozostałe dni odbywał się co najmniej jeden załadunek lub rozładunek.

Najbardziej obfitym dniem stycznia 2020 był poniedziałek, 27.01, w którym miało miejsce aż 19 rozładunków, oraz 10 załadunków.

W sumie styczeń roku 2020 przyniósł 118 importów do Wielkiej Brytanii oraz 99 exportów.

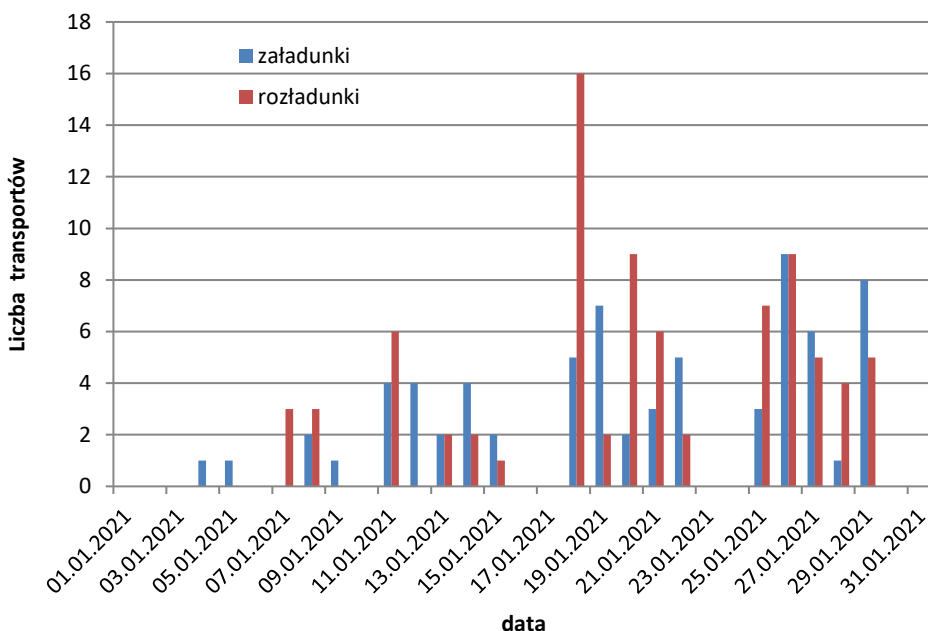
Do Wielkiej Brytanii, firma Euro24 importowała głównie krzesła rodzimego, podkarpackiego giganta, specjalizującego się w dostarczaniu na rynek mebli

biurowych. W eksporcie do Europy kontynentalnej dominowała branża automotive oraz IT.

Styczeń 2021

Pierwszy miesiąc roku 2021 oznaczał wejście w życie Brexit'u w transporcie. Przez cały miesiąc łącznie, na terenie Wielkiej Brytanii odbyło się w sumie 152 załadunków oraz rozładunków. Pierwszy załadunek odbył się dnia 04.01, czyli zaraz po weekendzie. Warto zaznaczyć, że był to jedyny załadunek tego dnia i zaledwie jednym z pięciu, które miały miejsce w pierwszym, pełnym tygodniu stycznia 2021.

Jeszcze gorzej sprawa miała się z rozładunkami. Pierwsze 10 dni stycznia 2021 przyniosły tylko 6 rozładunków na terenie Wielkiej Brytanii (rys. 8).



Rys. 8. Załadunki oraz rozładunki - styczeń 2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Na wykresie przedstawiono ilość załadunków oraz rozładunków, odbywających się w Wielkiej Brytanii w styczniu 2021. Wykres pokazuje, że początek miesiąca był bardzo słaby, eksport z Wielkiej Brytanii dla firmy Euro24 praktycznie nie istniał, import także nie wyglądał zbyt imponująco. Pierwsze trzy rozładunki, które

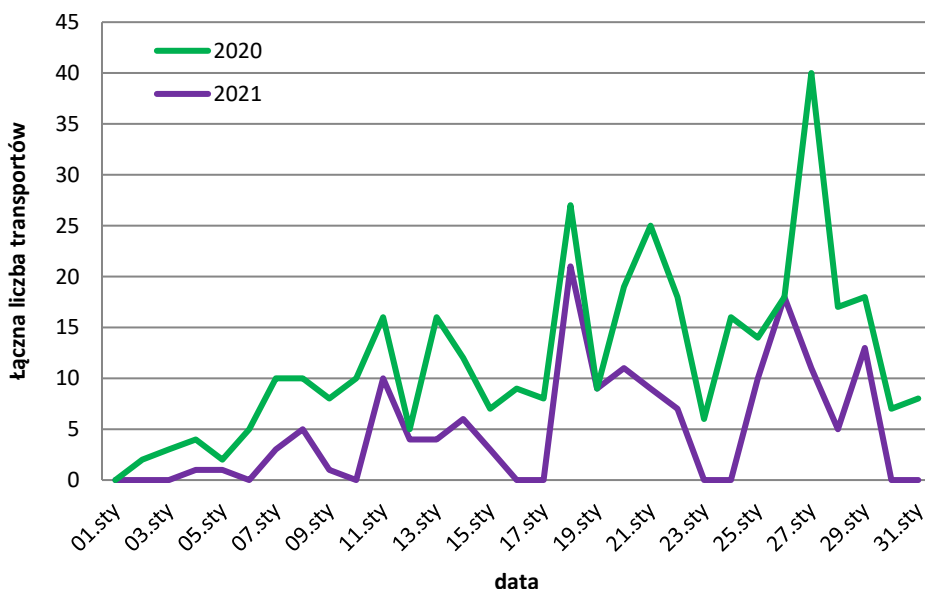
Euro24 wykonało po wprowadzeniu Brexit'u, były przewozem organizowanym dla jednego z największych w Europie producenta oświetlenia dla przemysłu motoryzacyjnego.

Wykres pokazuje, że odblokowanie nadeszło w poniedziałek, 18.01.2020, gdzie odbyło się aż 16 rozładunków. Druga połowa miesiąca była lepsza od pierwszej. Od 16 stycznia do końca miesiąca wykonało się aż 75% zleceń z całego miesiąca.

Styczeń 2020, a styczeń 2021

Porównując pierwszy miesiąc roku 2020 z 2021 bez problemu można stwierdzić, że rok 2020 był dla Euro24 korzystniejszy. Stosunek załadunków w Wielkiej Brytanii w 2020 do 2021 to 99 do 70. Stosunek rozładunków to 118 do 82 (rys. 9).

Pierwsze dwa tygodnie stycznia 2021 potwierdzają, że miesiąc ten był mocno eksperymentalny, przedsiębiorstwa produkcyjne jak i przewoźnicy nie wiedzieli czego można się spodziewać, a eksport i import mocno przyhamował.



Rys. 9. Porównanie liczby transportów do oraz z Wielkiej Brytanii - styczeń 2020 i 2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Rysunek 9 potwierdza tezę, że liczba transportów do oraz z Wielkiej Brytanii po wprowadzeniu Brexit'u była mniejsza. Ogólnie w styczniu 2021 przeprowadzono

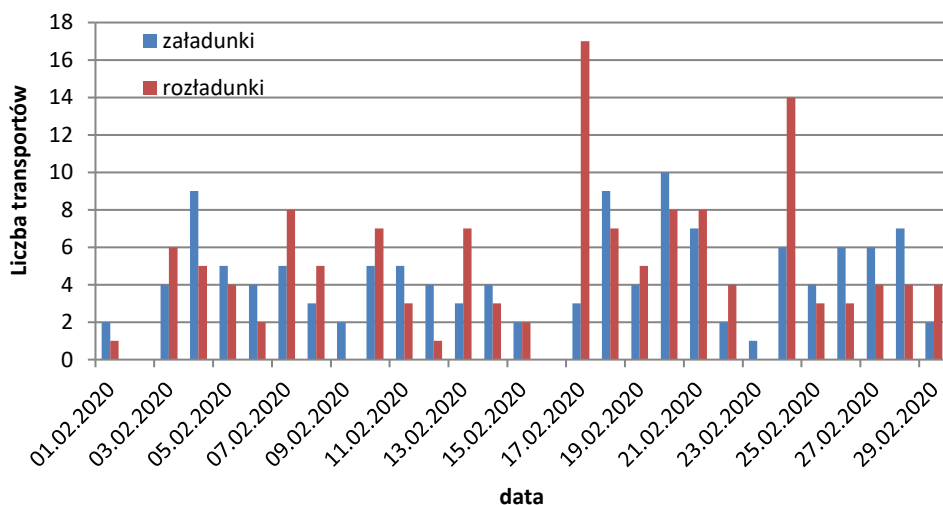
30% mniej transportów, niż w styczniu 2020. Pierwszy miesiąc 2021 przegrywa więc z rokiem poprzednim w ilości zrealizowanych transportów.

Luty 2020

Luty to miesiąc, w którym transport rozpędza się na dobre po spokojniejszych miesiącach świątecznych. Firmy produkcyjne wchodzi na najwyższe obroty, co za tym liczba ładunków rośnie.

Podobnie do stycznia, luty 2020 dla Euro24 był miesiącem bardzo dobrym.

Zrealizowano 259 transportów (rys. 10). Na terenie Anglii odbyło się 124 załadunków i 135 rozładunków.



Rys. 10. Załadunki oraz rozładunki - luty 2020

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

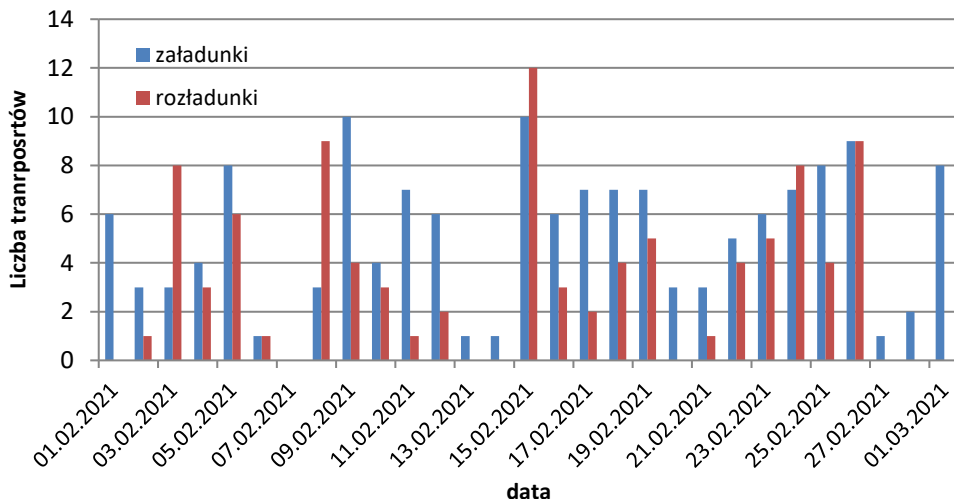
Na rysunku 10 przedstawiono rozkład załadunków oraz rozładunków w lutym 2020. Luty 2020 dla Euro24 był dość stabilnym miesiącem, bez większych spadków zleceń. Jedynie w dwóch dniach nie odbył się żaden rozładunek ani załadunek, lecz dwukrotnie była to niedziela. Najwięcej rozładunków zrealizowano dnia 17.02, było to aż 17 rozładunków na terenie Wielkiej Brytanii. 20.02.2020 zrealizowano najwięcej załadunków, czyli 10.

Luty 2021

Bardzo ciekawie prezentuje się luty 2021. Euro24 odbyło w nim 241 transporty do i z Wielkiej Brytanii. Liczba załadunków wynosiła 146, czyli aż 76 więcej niż

miesiąc wcześniej. Oznacza to, że firmy eksportujące towary do Europy kontynentalnej zaczęły radzić sobie z nowymi wymogami, spowodowanymi wyjściem UK z Unii Europejskiej.

Warto zaznaczyć, że pierwszy raz w analizie występuje przewaga załadunków nad rozładunkami. Firma w lutym 2021 na terenie UK wykonała jedynie 95 rozładunków.



Rys. 11. Załadunki oraz rozładunki - luty 2021

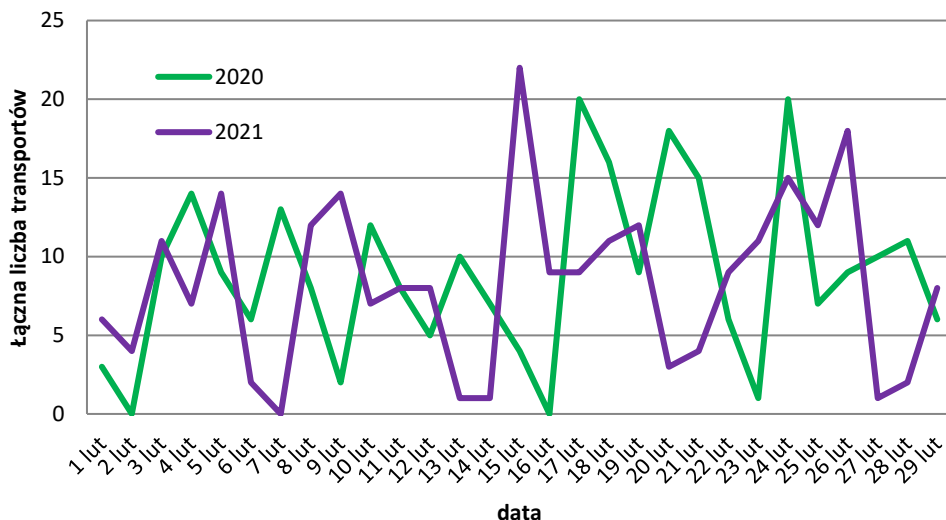
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Należy zaznaczyć, że luty 2020 był miesiącem przestępnym, lecz nawet patrząc na to jak wyglądał dzień 01.03.2021 niewiele zmienia to w ogólnym rozrachunku.

Poniedziałek, 15.02 był dniem, w którym odbyło się zarówno najwięcej załadunków, jak i rozładunków. Jedynym dniem, w którym nie odbył się żaden załadunek, ani rozładunek była niedziela 07.02.

Luty 2020, a luty 2021

Pomimo przewagi lutego 2021 w liczbie załadunków wciąż, w ogólnym rozrachunku to luty 2020 był dla Euro24 delikatnie lepszy. Odbyło się wtedy o 18 transportów więcej. Liczba rozładunków w 2020 była o 40 większa, niż w roku pod znakiem Brexit'u. Liczba załadunków w roku 2020 to 124, rok 2021 miał ich 146, czyli 22 więcej (rys. 12).



Rys. 12. Porównanie liczby transportów do oraz z Wielkiej Brytanii - luty 2020 i 2021

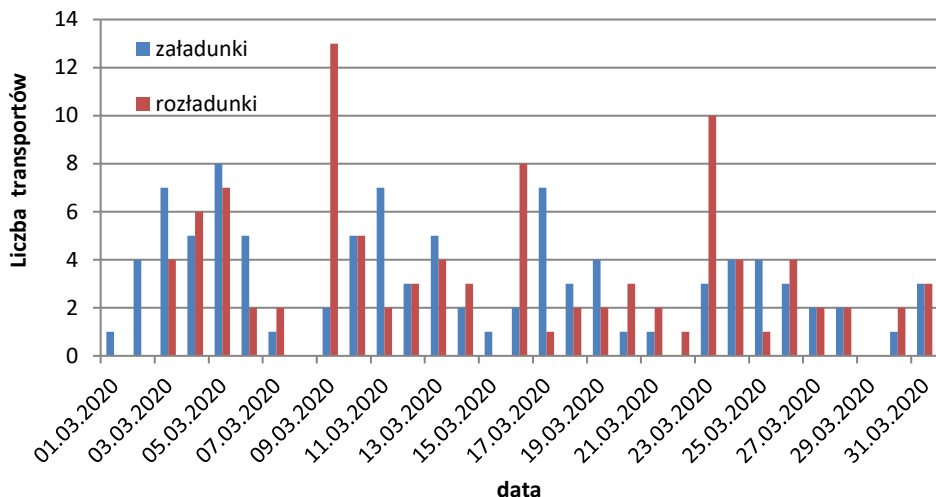
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Na wykresie pokazano, że kluczowym okresem dla lutego 2020 była połowa miesiąca. Od 16.02 liczba transportów wzrosła i pozostała na w miarę równym, wysokim poziomie przez kolejny tydzień. Luty 2021, pomimo, że 15.01 odbyło się 22 transporty, nie zachował wysokiego trendu na długo.

Rysunek 12 potwierdza więc tezę, że Brexit negatywnie wpłynął na ilość transportów do oraz z Wielkiej Brytanii.

Marzec 2020

Marzec 2020 był słabszym miesiącem od dwóch poprzednich (rys. 13). Warto przypomnieć, że rok 2020 był rokiem, w którym wybuchła pandemia koronawirusa, co też odbiło się na transporcie drogowym. Niestety z powodu braku danych oraz badań na temat wpływu koronawirusa na transport drogowy, COVID nie jest brany pod uwagę przy ocenie częstotliwości transportu w danych miesiącach.



Rys. 13. Załadunki oraz rozładunki - marzec 2020

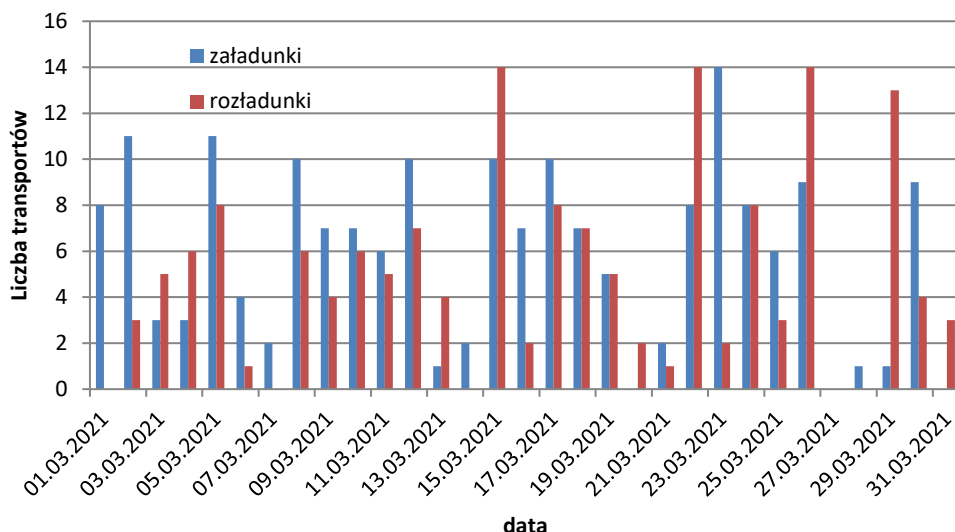
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Marzec 2020 to tylko 194 transportów wykonanych przez Euro24. Załadunki oraz rozładunki dzielą się niemal po równo, 96 załadunków oraz 98 rozładunków.

Liczba załadunków na dzień ani razu nie przekroczyła liczby 10.

Marzec 2021

Marzec 2021 był za to miesiącem bardzo dobrym. Wykonało się wtedy 337 transportów do oraz z Wielkiej Brytanii (rys. 14), co dało nam aż 30% wzrost w porównaniu do lutego 2021. Liczba załadunków to aż 182.



Rys. 14. Załadunki oraz rozładunki - marzec 2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

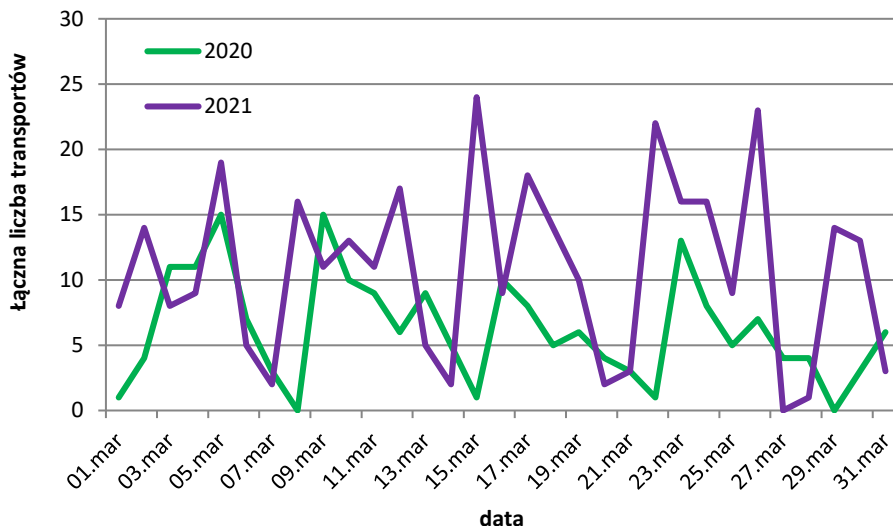
Spadki ilości załadunków oraz rozładunków przypadały jedynie na weekendach. Na rysunku 16 widać, że był to miesiąc bardzo równy, szczególnie jeśli chodzi o załadunki.

Tak pokaźna liczba transportów może oznaczać, że importerzy jak i exporterzy towarów do Anglii zaczęli sobie coraz lepiej radzić z nowymi wymaganiami i zaczęli wysyłać zaległe towary.

Marzec 2022, a marzec 2021

W marcu 2021 odbyło się aż 43% więcej transportów do oraz z Wielkiej Brytanii niż w marcu 2020. Jest to pierwsza taka sytuacja w analizie (rys. 15).

Marcowe porównanie bezkompromisowo wygrywa rok 2021. Marzec 2021 to przewaga 86 załadunków oraz 57 rozładunków.



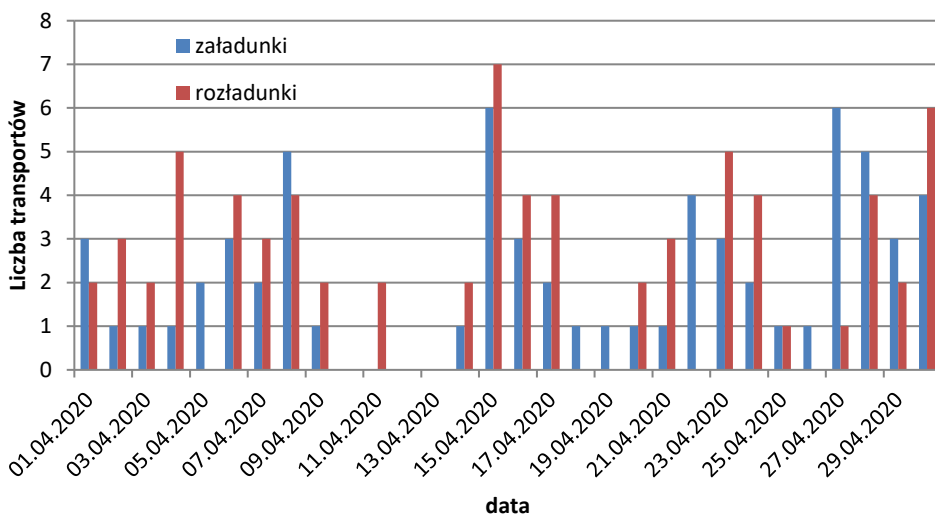
Rys. 15. Porównanie liczby transportów do oraz z Wielkiej Brytanii - marzec 2020 i 2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Na wykresie zobrazowano dominację roku 2021 nad 2020. Nawiązując do badań Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, które przywołane zostały we wcześniejszej części artykułu, na podstawie analizy czerwca 2020 oraz 2021, można przypisać firmę Euro24 do firm, które zanotowały wzrost ilości zleceń w sposób znaczący, tj. pomiędzy 25%, a 50%.

Kwiecień 2020

Sytuację w kwietniu 2020 można nazwać kontynuacją tego co działo się w marcu 2020. Niestety liczba załadunków i rozładunków nie była imponująca (rys. 16).



Rys. 16. Załadunki oraz rozładunki - kwiecień 2020

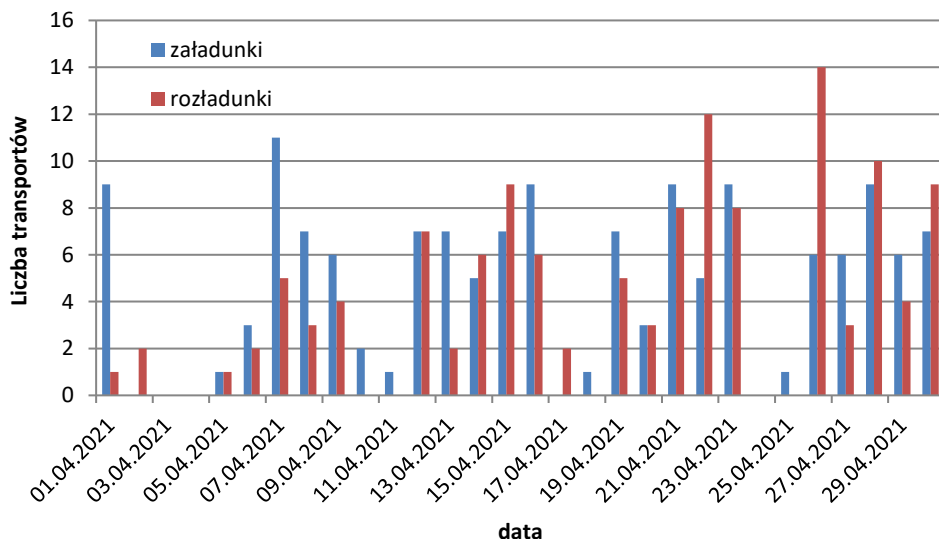
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

W kwietniu 2020 wykonano jedynie 136 transportów i jest to najsłabszy miesiąc w całej analizie. Odkładano się 64 załadunki i 72 rozładunki. Na taki obrót sprawy wpływ mógł mieć COVID, jednak w żaden sposób nie można poprzeć tego badaniami.

Okres od 09.04 do 14.04 to w sumie 2 załadunki na terenie Wielkiej Brytanii. Kwiecień jest miesiącem specyficznym z uwagi na Wielkanoc. Z całą pewnością miało to wpływ na ilość transportów, ponieważ większość kierowców zjeżdża na okresy świąteczne do kraju.

Kwiecień 2021

Po bardzo dobrym marcu 2021, także kwiecień okazał się być miesiącem co najmniej dobrym (rys. 17).



Rys. 17. Załadunki oraz rozładunki - kwiecień 2021

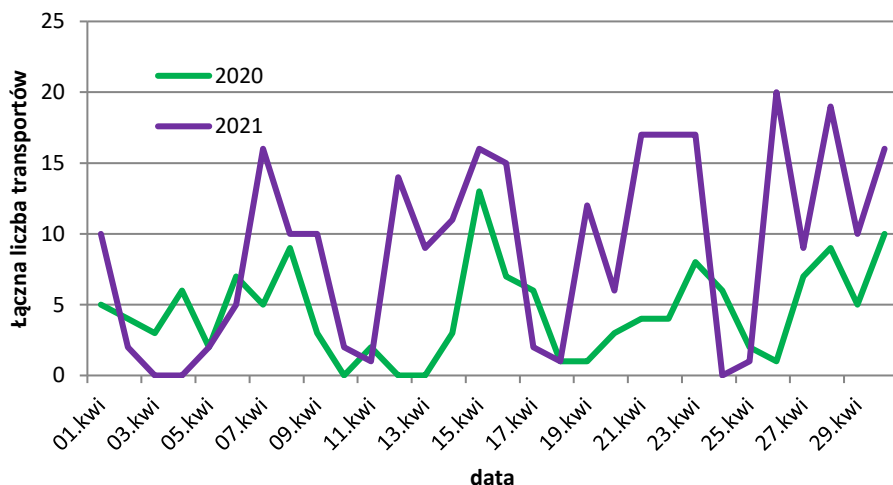
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Na rysunku 17 ukazano, że najmniej transportów odbyło się na początku kwietnia. Okres świąteczny w kwietniu 2021 przypadał na dni 01.04 - 05.04, stąd gorsze wyniki.

Kwiecień 2021 to 270 zrealizowanych transportów, w tym 144 załadunki i 126 rozładunków. Po okresie świątecznym liczba ładunków zaczęła rosnąć i utrzymywała się do końca miesiąca na wysokim poziomie.

Kwiecień 2020, a kwiecień 2021

Kwiecień 2021 był lepszy od kwietnia 2020 zarówno w ilości załadunków, jak i rozładunków (rys. 18).



Rys. 18. Porównanie liczby transportów do oraz z Wielkiej Brytanii - kwiecień 2020 i 2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

W kwietniu 2020 firma Euro24 zrealizowała 49% mniej transportów niż w kwietniu 2021. Zarówno w 2020 jak i w 2021 Wielkanoc wypadała w kwietniu, więc nie można brać pod uwagę świąt jako usprawiedliwienie tak zwiększonej liczby transportów.

W kwietniu 2020 tylko raz liczba transportów na dany dzień przekroczyła liczbę 10. W kwietniu 2021 liczba ta przekroczona została 12 razy.

4. Dyskusja wyników

Pierwszy okres roku 2020 był zróżnicowany – pierwsze dwa miesiące (styczeń i luty) były dość dobre, natomiast kolejne dwa (marzec i kwiecień) były zdecydowanie gorsze. Odwrotnie sytuacja wyglądała w 2021, gdzie pierwsze dwa miesiące były słabsze, lecz później sytuacja wróciła do normy.

W sumie liczba transportów w pierwszych czterech miesiącach 2020 wynosiła 806, zaś w 2021 wyniosła 1000. Warto zaznaczyć, że w 2020 roku w każdym miesiącu to liczba rozładunków na terenie Wielkiej Brytanii była większa od liczby załadunków. Zmieniło się to w 2021, gdzie w większości liczba załadunków okazała się być większa. Wiąże się to z tym, że brytyjskie firmy eksportujące swoje produkty do Europy w celu ochrony swoich interesów, musiały działać szybko, by utrzymać interes i nie stracić odbiorców.

Brexit miał wpływ na liczbę transportów jedynie w pierwszych dwóch miesiącach jego funkcjonowania. Ostatecznie, mimo słabego początku lepiej wypada rok 2021.

Firma Euro24 nie zrezygnowała z transportu do oraz z Wielkiej Brytanii, a wielkość transportów w pierwszych czterech miesiącach 2021 wzrosła o prawie 20% w porównaniu do analogicznego okresu w roku 2020.

Zatem hipotezę, że „Brexit spowodował spadek częstotliwość transportów drogowych do oraz z Wielkiej Brytanii w okresie pierwszych czterech miesięcy 2021 roku w firmie Euro24” można uznać za nieprawdziwą.

Podsumowanie

Z powodu wejścia w życie przepisów związanych z wyjściem Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej o 180 stopni zmieniła się rzeczywistość dla przedsiębiorców, wysyłających swoje towary do oraz z Wielkiej Brytanii. Co za tym idzie, zmieniły się również zasady przewożenia tych towarów.

Główne założenia i cel pracy zostały osiągnięte, chociaż postawiona hipoteza nie została potwierdzona. Przedstawione i zestawione ze sobą zostały realne dane, pozyskane od przedsiębiorstwa Euro24. Dane ukazały, jak wyglądała ilość transportów organizowanych przez firmę do oraz z Wielkiej Brytanii w analizowanym okresie roku 2020 oraz 2021. Na tej podstawie można było określić, miesiąc po miesiącu jak zmieniała się liczba transportów. Okazało się, że pierwsze dwa miesiące po wprowadzeniu Brexit'u były wyraźnie słabsze, niż w roku poprzednim. Wiązało się to z nowymi zasadami, które zostały wprowadzone. Odprawy celne, kontrole w porcie, a także system GMVS były wyzwaniem zarówno dla przewoźników jak i klientów, którzy chcieli kontynuować wymianę handlową z Wielką Brytanią.

ORCID iD

Marcin Kłak: <https://orcid.org/0000-0003-3673-1924>

Mariusz Woźniakowski: <https://orcid.org/0000-0001-6423-5309>

Waldemar Zadworny: <https://orcid.org/0000-0003-3135-3477>

Literatura

1. 3CARGO (2022), *Odprawa importowa w Wielkiej Brytanii - nowy system już od 1 października*, <https://www.3cargo.com/odprawa-importowa-w-wielkiej-brytanii-nowy-sys-tem-juz-od-1-pazdziernika/>, [25.06.2023].
2. Acterminus (2022), *Czym jest numer GMR?*, <https://acterminus.pl/czym-jest-numer-gmr/>, [03.06.2023].
3. Bełch P. (2021), *Logistyka i transport - wybrane zagadnienia w świetle badań naukowych i praktyki gospodarczej*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów.
4. Bialmich (2023), *Agencja celna - czym jest procedura T1?*, <https://bialmich.com/agen-cja-celna-czym-jest-procedura-t1/>, [21.06.2023].
5. Chwalczuk Ł. (2023), *List przewozowy CMR*, <https://iuridica.com.pl/list-przewozowy-cmr/>, [11.06.2023].
6. e100 (2021), *System GMVS obowiązkowy dla przewoźników towarów między EU a Wielką Brytanią*, <https://e100.eu/pl/blog/do-uwagi-kierowcow/system-gvms-obo-wiazkowy-dla-przewoznikow>, [21.06.2023].
7. Euro24 (2023), <https://euro24.co/>, [01.06.2023].
8. Fleetsmart (2022), *How Brexit Regulations Is Affecting The Transport of Goods Across the EU*, <https://fleetsmart.co.uk/how-brexit-regulations-is-affecting-the-transport-of-goods-across-the-eu/>, [25.06.2023].
9. FORSAL (2022), *Półowa wartości polskiego PBK zależy od transportu drogowego*, <https://forsal.pl/gospodarka/pkb/artykuly/8395111,polowa-wartosci-polskiego-pkb-za-lezy-od-transportu-drogowego.html>, [06.06.2023].
10. Gołębska E. (2014), *Logistyka międzynarodowa*, PWN, Warszawa 2014.
11. GOV.pl (2020), *Od 1 października 2021 podróż do Wielkiej Brytanii tylko z ważnym paszportem*, <https://www.gov.pl/web/wielkabrytania/od-1-pazdziernika-2021-podroz-do-wielkiej-brytanii-tylko-z-waznym-paszportem>, [21.06.2023].
12. GOV.uk (2020), *Guidance - Get a goods movement reference*, <https://www.gov.uk/guidance/get-a-goods-movement-reference>, [21.06.2023].
13. ICT Logistyka (2023), *Wady i zalety transportu samochodowego*, <https://importantcar-gotraffic.pl/blog/wady-i-zalety-transportu-samochodowego>, [01.06.2023].
14. Jacyna M., Pyza D., Jachimowski R. (2017), *Transport Intermodalny Projektowanie terminali przeładunkowych*, PWN, Warszawa.
15. Kuciński K. (2010), *Metodologia nauk ekonomicznych: dylematy i wyzwania*. Wydawnictwo Difin, Warszawa

16. Logistyka (2021), *Kierowcy nie chcą jeździć do Wielkiej Brytanii*, <https://logistyka.rp.pl/drogowy/art19128881-kierowcy-nie-chca-jezdzic-do-wielkiej-brytanii>, [27.06.2023].
17. Łącka I., Suproń B. (2020), *Polski Transport Drogowy Ładunków w Unii Europejskiej*, CeDeWu, Warszawa.
18. Łobocki M. (2000), *Metody i techniki badań pedagogicznych*. Oficyna Wydawnicza „Impuls”, Kraków.
19. Neider J. (2019), *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
20. Oświadczenie Rządowe (1968), Oświadczenie Rządowe z dnia 2 sierpnia 1968 r. (Dz.U.1968.36.252).
21. Page M. (2023), *5 key impacts of Brexit on logistics in the UK and Europe*, <https://www.michaelpage.co.uk/our-expertise/logistics/5-key-impacts-brexit-logistics-uk-and-europe>, [25.06.2023].
22. PITD (2021), *Brexit - jak poradzili sobie polscy przewoźnicy?*, <https://pitd.org.pl/news/brexit-jak-poradzili-sobie-polscy-przewoznicy/>, [27.06.2023].
23. Rokicki T. (2016), *Rynek usług spedycyjnych - uwarunkowania ekonomiczno-technologiczne rozwoju*, SGGW, Warszawa.
24. Shiphub (2023), *Dokument T1*, <https://www.shiphub.pl/dokument-t1/>, [21.06.2023].
25. Smirnova A. (2021), *Skutki Brexitu dla branży TSL*, <https://www.logistyka.net.pl/aktualnosci/komentarz-tygodnia/item/91772-skutki-brexitu-dla-branzy-tsl>, [25.06.2023].
26. The Cooperative Logistics Network (2022), *How Brexit is impacting the transportation and logistics industry in the UK and Europe*, <https://www.thecooperativelogisticsnetwork.com/blog/2022/01/13/how-brexit-is-impacting-the-transportation-and-logistics-industry-in-the-uk-and-europe/>, [25.06.2023].
27. Timocom (2023), *CMR*, <https://www.timocom.pl/lexicon/leksykon-transportowy/cmr>, [11.06.2023].
28. TSL Expert (2023), *Co to jest transport drogowy*, <https://tslexpert.pl/transport-drogowy/>, [25.06.2023].
29. Wikipedia (2023), https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/ae/Kent_UK_locator_map_2010.svg/1687px-Kent_UK_locator_map_2010.svg.png, [03.06.2023].
30. ZPE (2023), *Rozwój transportu lądowego w Polsce*, <https://zpe.gov.pl/a/rozwoj-transportu-ladowego-w-polsce/Dp9t736SI>, [14.06.2023].

The impact of Brexit on the frequency of road transport to and from the UK based on research at the company Euro24

Abstract

The purpose of the article is to examine the impact of the introduction of Brexit on the frequency of transports to and from the UK based on a selected transport company - Euro24. In order to realize this goal, data directly from the studied company was used. In addition, the authors conducted a systematic review of the literature on road transportation. They presented the advantages and disadvantages of road transport and pointed out the changes that were introduced with the UK's exit from the European Union, in particular, they described the documents required to cross the border. The main part of the study is devoted to examining the impact of Brexit on road transport at Euro24.

Key words

logistics, road transport, TSL, Brexit