

Patronat honorowy



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

BR II EXIT

*Łańcuchy dostaw
po BREXICIE.
Konsekwencje
dla przewoźników
i spedytorów.*

KONFERENCJA

Organizatorzy



Patronat medialny

przewoźnik



BR EXIT II

*Supply chains
after BREXIT.
Consequences
for carriers and
freight forwarders*

CONFERENCE

Przestawiciele podmiotów zaangażowanych w łańcuchy dostaw – producenci, eksporterzy, importerzy, spedytorzy, agenci celni, ich przedstawiciele z organizacji krajowych i międzynarodowych – a także przedstawiciele polskiej i brytyjskiej administracji dyskutowali 9 października 2018 r. w Warszawie na temat przyszłości szeroko rozumianej branży transportowej i logistycznej po Brexicie. Organizatorami wydarzenia były Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz Polska Izba Spedycji i Logistyki.

Supply chain stakeholders - manufacturers, exporters, importers, forwarders, custom agents, their representatives from country and international organizations as well as officials from Polish and British government administrations – discussed in Warsaw on October 9th 2018 broad aspects of Brexit and its influence on road transport and logistics industries. Polish International Carriers Association (ZMPD) and Polish International Freight Forwarders Association (PISiL) jointly organized the conference.

9 października 2018 / 9 october 2018



Supply chains after BREXIT. Consequences for carriers and freight forwarders



ZMPD President Jan Buczek noted that negotiations are very difficult. – From our perspective political situation looks bad. Negotiations on British exit from European Union structures are dragging, little progress was made on post-Brexit talks. We could hear more and more often that we should prepare for “no deal” Brexit. “No deal” means there is no agreement nor transition period – explained ZMPD President Jan Buczek. – For our industry Brexit is a key problem next to the Mobility Package proposed by European Commission. Brexit is an issue that puts a shadow on international road transport companies operations and makes their future hazy. That is why our duty is to build consciousness among politicians and policymakers and first of all among our members and stakeholders in our industry – added ZMPD President Jan Buczek.

Negocjacje są bardzo trudne, sytuacja z politycznego punktu widzenia niestety nie wygląda dla nas dobrze, zarówno jeśli chodzi o porozumienie ws. wyjścia Wielkiej Brytanii ze struktur Unii Europejskiej, jak i negocjacje postBrexitowe. Docierają do nas nawet głosy, abyśmy się przygotowywali na scenariusz „no deal,” czyli brak porozumienia i brak okresu przejściowego – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek. – Dla naszej branży Brexit, obok zaproponowanego przez Komisję Europejską Pakietu Mobilności, jest sprawą zasadniczą; problemem, który coraz bardziej niepokoi firmy transportowe. Dlatego też naszym obowiązkiem jest budowanie świadomości tego problemu wśród polityków i decydentów, ale przede wszystkim przygotowywanie członków ZMPD na nadchodzące problemy – dodał Jan Buczek.

Łańcuchy dostaw po Brexicie. Konsekwencje dla przewoźników i spedytorów

Przypomniął, że to już drugie tego typu spotkanie, mające na celu wymianę poglądów na temat Brexitu i jego wpływu na wymianę handlową. – Pierwsza nasza konferencja, w lutym tego roku, poświęcona była temu, jak Brexit wpłynie na międzynarodowy transport drogowy. W drugiej odsłonie do udziału zaprosiliśmy także przedstawicieli innych podmiotów zaangażowanych w łańcuchy dostaw – producentów, eksporterów, importerów, spedytorów, agentów celnych, ich przedstawicieli z organizacji krajowych i międzynarodowych, a także przedstawicieli polskiej i brytyjskiej administracji. – Cieszę się, że nasze zaproszenie spotkało się z tak dużym pozytywnym odezwem, zarówno ze strony biznesu, jak i administracji publicznej – powiedział prezes Buczek, który powitał ambasadora Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathana Knotta, przypominając jednocześnie o objęciu przez Ministerstwo Infra-

He reminded that this is second conference on Brexit. The goal is to discuss Brexit ramifications and its influence on trade. – The first conference, held in February this year focused on Brexit influence on international road transport. For the second edition we invited representatives of entities engaged in supply chain management – manufacturers, exporters, importers, forwarders, custom agents, industry bodies representatives as well as members of Polish and British administration. I’m glad that our invitation has met with such a great resonance both from business and state administration – ZMPD President said, welcoming UK Ambassador to Poland Jonathan Knott. Mr. Buczek reminded that the conference was held under patronage of Ministry of Infrastructure. Undersecretary Marek Chodkiewicz represented the department.

Jan Buczek



ZMPD PRESIDENT / PREZES ZMPD

Our duty is to prepare ZMPD members for changes and problems created by forthcoming Brexit.

PISiL Chairman Marek Tarczyński noticed that common conference has a symbolic meaning and shows fears of transport and forwarding industries of not too distant future. – Both branches cooperate closely and we are alarmed that after Brexit there will be less goods to transport, we also expect problems with custom clearance procedures. The whole supply chain will suffer because of deteriorating efficiency. To sum it up costs of logistics will go up to the detriment of trade and manufacturing – Mr. Tarczyński said. – Great Britain plays an important role in our international trade and our transport ably supports that bilateral interchange. Nevertheless we have to look broader at the issue. We are the European Union member and after the EU accession our transport capacity has grown several times. New warehouses were erected, a whole new logistic infrastruc-

Naszym obowiązkiem jest przygotowywanie członków ZMPD na nadchodzące problemy związane z Brexitem.

struktury patronatu honorowego nad konferencją. Resort reprezentował podczas konferencji wiceminister Marek Chodkiewicz.

Przewodniczący Rady PISiL Marek Tarczyński zauważył, że wspólna konferencja pokazuje obawy przewoźników i spedytorów dotyczące niedalekiej przyszłości. – Obie branże ściśle ze sobą współpracują. Obawiamy się, że po Brexicie będzie mniej ładunków do przewiezienia, pojawią się problemy związane z odprawami celnymi, a cały system – to, co w logistyce określa się jako łańcuch dostaw – będzie mniej efektywny. Krótko mówiąc: obawiamy się, że koszt obsługi spedycyjno-transportowo-logistycznej dla naszych klientów wzrośnie – powiedział Marek Tarczyński. Przypomniał, że Wielka Brytania odgrywa istotną rolę w naszym handlu zagranicznym i polski międzynarodowy transport drogowy jak dotąd

sprawnie obsługuje tę bilateralną wymianę. – Niemniej jednak na całokształt współpracy należy spojrzeć szerzej. Jesteśmy członkiem Unii Europejskiej i wraz z wejściem do niej nasze zdolności przewozowe zwiększyły się kilkukrotnie. Wybudowano wiele magazynów, powstała cała infrastruktura logistyczna służąca obsłudze ładunków. Jesteśmy członkiem międzynarodowych łańcuchów dostaw; wozimy towary w relacji z Niemcami, Francją i innymi państwami a Wielką Brytanią, a więc problem nie dotyczy tylko i wyłącznie wzajemnej wymiany towarowej pomiędzy naszymi państwami, lecz również szeroko rozumianej wymiany unijnej – dodał Marek Tarczyński.

Wyliczył, że przy koszcie jednej odprawy celnej w wysokości 200 zł dodatkowe roczne koszty dla importerów wyniosą 120 mln zł. Co gorsza, w 2019 r. wzrosną ceny zabezpieczeń celnych, co jest skutkiem nowego, unijnego kodeksu celnego. Doprowadzi to do tego, że fracht samochodowy wzrośnie o 100 euro.

Ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathan Knott dziękując organizatorom za przygotowanie tej – co podkreślił – bardzo ważnej konferencji, wrócił do pierwszej „brexitowej” debaty z lutego 2018 r. Przypomniał, dlaczego tak ważne jest dla biznesu – zarówno w Wielkiej Brytanii, w Polsce jak i we wszystkich innych krajach członkowskich Unii Europejskiej – wypracowanie wspólnego porozumienia dotyczącego Brexitu i ułożenia przyszłej współpracy „bez niepotrzebnych tarć”.

– Jesteśmy zgodni co do tego, że nikt nie chce, by po Brexicie powstały bariery w handlu między Wielką Brytanią a krajami Unii Europejskiej. Dlatego zastanówmy się, jak polskie firmy z branży międzynarodowego transportu drogowego mogą uniknąć kłopotów, jakie ewentualnie mogą wynikać z Brexitu – powiedział ambasador.

Jonathan Knott zauważył, że jeśli nie zostanie zawarte porozumienie, dojdzie do znacznego pogorszenia sytuacji firm transportowych. – Nie chcemy przywracać barier w postaci odpraw na granicy, wprowadzania do-

ture was created. We are part of international logistics chains. Our trucks deliver goods between Great Britain and France, Germany and other countries. That is why the problem does not touch bilateral trade, but the whole EU goods interchange – explained PISiL Chairman Tarczyński.

He calculated that with additional cost of 200 zł per custom clearance, additional costs for importers will go up to 120 million zł per year. To make the matters worse in 2019 costs of customs security will go up, which is an effect of introduction of new Union Customs Code. All this will push road transport prices by 100 euro per trip.

UK Ambassador to Poland Jonathan Knott expressed his gratitude for organizing conference. – Let me thank the organizers: ZMPD and PISiL for organizing this important and timely conference. At the earlier excellent conference also organized by ZMPD back in February this year I spoke about why it is important to business in UK and in Poland and in all of the UE to find an agreement around Brexit and the future relationship to secure frictionless trade. Today I would like to talk about how that frictionless trade can and should continue once the UK has left the European Union. We should look beyond some of the noise and the heat which we see in media and get to the real substance of what we need to talk about – Mr. Ambassador said.

Ambassador pointed out that discussion should focus on how far negotiators come already on the subject. They come to around of 85 per cent of the draft of the agreement. They have reached agreement on citizen's rights, agreed on financial settlements, on time limited implementation period in which entities will conduct business on the same terms as they do now, giving the period of certainty beyond March.

Ambassador believes that frictionless trade can continue providing the governments listen to business. He underlined that transport links are absolutely vital to the trade, border

delays are in no one's interests. This sector is very important to Poland and the UK.

Taking a look at the broader picture ambassador reminded that Polish haulers are responsible for 23 percent of 2 million border crossings into the UK every year. It means it is around 1200 Polish lorries entering UK every day: either by ferry or train. That is why transport industry voice is so important in this debate. In case of no deal this industry will be among the first to be affected by new trade barriers, delays at the border, extra regulatory checks.

Today it is great opportunity for the industry to share its own views and concerns about that potential scenario. It is vitally important that all sides will understand the views of road transport industry.

Ambassador Knott stressed that frictionless trade can continue. – We can reach this scenario where our economies can thrive but in doing so both sides, that is UK and the EU, needs to be pragmatic, they need to be creative and need to look beyond the context of existing trade agreements which are interesting but do not help us in this scenario. We want a relationship with the EU once we leave which is broader in scope than any other that exists currently between the EU and a third country – Ambassador said.

In June UK published its views on how future relations should look like: mutual recognition of licenses, registration document and certificates. UK believe those proposals are a very good basis for our negotiations and discussions. They respect the integrity of the Single Market and Customs Union which are red lines for the Union and the UK. Great Britain believes both sides will meet their commitments in Northern Ireland and with respect to the border between Northern Ireland and Republic of Ireland.

British proposed a UK-EU free trade area and phasing in of a new facilitating customs arrangement that avoids customs checks and

datkowych wymagań dotyczących regulacji prawnych. Ważne jest to, by czas odpraw celnych zredukować do minimum. Dziś mamy doskonałą okazję ku temu, by podzielić się niepokojami na temat możliwych scenariuszy, by wysłuchać głosu przedstawicieli polskiej branży transportowej. Mamy scenariusz, w którym ta branża może dalej się rozwijać, ale – by do tego doszło – obie strony negocjacji powinny być pragmatyczne. My w Wielkiej Brytanii stwierdziliśmy jasno: chcemy podtrzymać kontakty z krajami UE oparte na zdrowym rozsądku, co stanowiło by odzwierciedlenie naszej wspólnej historii, wspólnie reprezentowanych wartości i ściśle zrośniętych gospodarek – powiedział Jonathan Knott. Przypomniał, że brytyjskie propozycje dotyczące przyszłych relacji między Wielką Brytanią a krajami UE zostały zawarte w Białej Księdze. Padła w niej propozycja m.in. stworzenia strefy wolnego handlu, gdzie wszelkie produkty rolne i spożywcze byłyby zwolnione z jakichkolwiek opłat. W opinii ambasadora propozycje te stanowią bardzo dobrą podstawę do dalszych dyskusji i negocjacji, z poszanowaniem integralności wspólnego rynku.

Biała Księga to zdaniem ambasadora kompleksowy pakiet, który zminimalizuje utrudnienia dla handlu, a jednocześnie pozwoli utrzymać wysokie standardy ochrony środowiska, praw konsumentów, czy też praw związanych z zatrudnieniem. – Chcemy wspólnie pracować, by wyeliminować zagrożenia dla bezpiecznej przyszłości obywateli brytyjskich i z krajów unijnych. Te propozycje są już od jakiegoś czasu na stole. Słyszeliśmy różne reakcje na ich temat – niektóre bardziej, niektóre mniej konstruktywne. Pojawili się sugestie, że chcemy wybrać tylko wisienki z tortu, najbardziej korzystne dla nas rozwiązania, że niektóre z naszych pomysłów są niemożliwe do zrealizowania. Myślę, że nie wszystko z tego jest prawdą. Musimy trzymać się pewnych standardów; uważamy, że potrzebne są dalsze rozmowy. Musimy poważnie negocjować, by wypracować rozwiązania oczekiwane przez obie strony, które ułatwią handel, usuną bariery, ułatwią życie

Marek Tarczyński



PRZEWODNICZĄCY RADY PISIL / PISIL CHAIRMAN

Obawiamy się, że po Brexicie łańcuch dostaw będzie mniej efektywny, a koszt transportu znacznie wzrośnie.

obywateli z obu stron. Dlatego bardzo proszę: Nie zwracajmy uwagi na szum informacyjny, na usiłowania mediów i osób nimi się posługujących, które dążą do realizacji swoich celów. Musimy słuchać biznesu i wykroczyć poza istniejące porozumienia z Wielką Brytanią, uświadamiając sobie, że potrzebne nam są w niektórych miejscach nowe rozwiązania. Jesteśmy głęboko przekonani, że można zakończyć negocjacje dotyczące Brexitu porozumieniem, które określi pewien okres przejściowy na wdrożenie wszystkich zmian. Najważniejsze jest to, by porozumienie ustanowiło zdrowe zasady handlu między naszymi krajami. Bardzo się cieszę, że na tej konferencji mamy czołowych ekspertów z Wielkiej Brytanii z ministerstwa transportu, z departamentu wyjścia z Unii Europejskiej i służby skarbowej, którzy naświetlą szczegóły do-

We want to avoid or minimize border delays and any future systems like new procedures that restrict transport.

border controls. These proposals were on the table for some period of time. Some responses were constructive, some were less. The point is that both sides should seriously negotiate to find practical solutions which will give results both parties need.

Britain firmly believe that we can establish a sound, fair and prosperous basis for our further relationships. – I'm extremely pleased that we managed to bring to Warsaw some of the UK's top experts from Department for Exiting the EU, Department for Transport, Her Majesty Customs and Revenue – Ambassador listed several departments.

Ambassador Knott stressed that presence of representatives of Polish Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Infrastructure and Minis-

Jonathan Knott



BRITISH AMBASSADOR TO POLAND / AMBASADOR WIELKIEJ BRYTANII W POLSCE

Both negotiating parties should remain pragmatic. We would like to upkeep relations with EU countries based on common sense. We are glad that ZMPD is interested in genuine discussions. It is one of the reasons which will help to reach an agreement.

try of Finance is a real sign that Polish government is engaging seriously and constructively on some issues that really matter to all of the EU, the UK and Poland. – It is important to recognize that we do not negotiate with Poland. We only negotiate with the Commission's team – stressed Ambassador Knott. – We do not have time now to loose. You observed that the UK is leaving the EU in six months. We have significantly less than six weeks to conclude this agreement and get a good deal agreed.

Obie strony negocjacji powinny być pragmatyczne. Chcemy podtrzymać kontakty z krajami UE oparte na zdrowym rozsądku. Cieszymy się, że ZMPD jest zainteresowane szczerymi rozmowami. To jeden z czynników, który z pewnością przyczyni się do wypracowania porozumienia.

tyczne brytyjskich propozycji związanych z Brexitem. Będą oni mieli okazję do odpowiedzi na pytania przedsiębiorców z branży międzynarodowego transportu drogowego. Równie ważne jest to, by wykorzystać obecność tak wielu polskich ekspertów – z ministerstw spraw zagranicznych, infrastruktury i finansów. Ich obecność to istotny znak, że polski rząd poważnie i konstruktywnie angażuje się w sprawy, które mają znaczenie nie tylko dla waszego kraju, lecz także innych państw unijnych. Cieszymy się, że ZMPD jest zainte-

resowane szczerymi rozmowami. To jeden z czynników, który z pewnością przyczyni się do wypracowania porozumienia. Nie mamy już czasu do stracenia – powiedział ambasador Wielkiej Brytanii.

Przypomniął, że aż 23 proc. z ponad 2 mln ciężarówek, które co roku wjeżdżają do Wielkiej Brytanii, należy do polskich przewoźników. – Codziennie ok. 1200 polskich ciężarówek wjeżdża do Wielkiej Brytanii – czy to tunelem czy promami. To sprawia, że głos polskich przedstawicieli tej branży jest w tej debacie tak ważny – dodał ambasador.

Poinformował o tym, że porozumienie jest wypracowane w 85 proc. – Mamy już uzgodnione kwestie dotyczące m.in. ochrony praw obywatelskich i porozumień finansowych, które Wielka Brytania zawrze z państwami unijnymi. Zależy nam, by biznes po obu stronach miał takie same prawa jak dotychczas, a handel odbywał się bez przeszkód. Są oczywiście pewne niepokoje dotyczące tego, co będzie się działo po opuszczeniu przez Wielką Brytanię struktur Unii Europejskiej. Dlatego należy to przewidzieć. Uważam, że negocjatorzy powinni słuchać biznesu. Rządy powinny pamiętać, że handel i więzy transportowe między naszymi krajami są niezwykle ważne i mocne. Wspólnie zastanówmy się, jak firmy przewożowe mogą uniknąć kłopotów. Musimy się zastanowić, jak będą wyglądały nasze przyszłe relacje – powiedział ambasador.

– Z uznaniem muszę odnotować, że konferencja stanowi kontynuację dyskusji, która odbyła się z udziałem szerokiego grona ekspertów w lutym tego roku – powiedział wiceminister infrastruktury Marek Chodkiewicz. W podsumowaniu tamtego wydarzenia odnotowano, że między Zjednoczonym Królestwem a państwami Europy kontynentalnej każdego roku przejeżdża 4,4 mln ciężarówek, a blisko co czwarta z nich posiada polską rejestrację. To samochody ciężarowe przewożą dużą część wymiany handlowej o wartości ponad 550 miliardów euro i masie przekraczającej 48 milionów ton. Obrazuje to skalę wyzwania i jednocześnie ryzyk wynikających z obecnej sytuacji

Undersecretary in the Ministry of Infrastructure Marek Chodkiewicz thanked ZMPD and PISiL for organizing the conference on Brexit influence on international road transport. Mr. Chodkiewicz with great admiration noted that this conference is extension of a February conference. He pointed out that among 4,4 million lorries traveling between continental Europe and the UK every fourth has Polish number plates. Trucks carry majority of over 48 million tons of goods valued at 550 billion euro, exchanged every year between the UK and the EU. This demonstrate the scale of both challenges and risks stemming from today's situation.

He emphasized Polish road haulers held very important position in international market. They won 30 percent market share in cabotage in Great Britain, the largest of all EU member states. In this context maintaining close relations between our countries obviously requires efficient transport services. The first conference on Brexit held in February has shown, that customs officers should clear a truck every 6 seconds, while shortest estimated time will be 3 minutes. Participants of the earlier conference estimated that number of customs declarations processed by the UK customs authorities will increase from current 50 million to 250 million. – The future relations between the EU and the UK will depend not only on the access to the market but on the model of customs cooperation and intensity of the trade – underlined Undersecretary Chodkiewicz.

Due to the fact that article 50 of the UE was launched for a first time in history of the European Union our discussions will be about fears and expectations the logistics industry has about Brexit. – I would like to emphasize that exit negotiations with the UK on behalf of 27 member states are run by the European Commission which is supported by Poland – stressed Undersecretary Chodkiewicz.

Ministry of Infrastructure analyzed possible Brexit scenarios and is convinced that adopting exit agreement with transition period is



– powiedział wiceminister. Przypomniął znaczącą rolę, jaką odgrywa polski międzynarodowy transport drogowy i fakt, że to polscy przewoźnicy wykonują w Wielkiej Brytanii najwięcej przewozów kabotażowych pośród wszystkich państw członkowskich UE – 30 proc.

– Biorąc to wszystko pod uwagę naszym wspólnym celem powinno być ukształtowanie przyszłej współpracy z zagwarantowaniem sprawnej, niezakłóconej realizacji usług transportowych w międzynarodowym transporcie drogowym – powiedział wiceminister. Podkreślił jednocześnie, że w imieniu 27 państw Unii Europejskiej negocjacje z Wielką Brytanią prowadzi Komisja Europejska, która cieszy się wsparciem Polski. Polskie władze popierają mandat negocjacyjny KE przyjęty przez Radę Europejską w marcu 2018 r. i stanowisko głównego negocjatora Michela Barniera.

Minister Chodkiewicz zwrócił uwagę na fakt, że dla polskiego biznesu transportowego szczególne znaczenie ma niezakłócony przejazd samochodów przez przyszłą granicę. Z szacunków wynika jednak, że po Brexicie czas odprawy wzrośnie z 6 sekund, co jest dziś podstawą do swobodnego przepływu towarów między Unią Europejską a Wielką Brytanią, do 3 minut. Do tego dochodzi problem związany z deklaracjami celnymi, których liczba wzrośnie z obecnych 50 mln do 250 mln sztuk. – To pokazuje, jak ważny jest sektor międzynarodowego transportu drogowego – powiedział wiceminister. Przyszłość polskiego międzynarodowego transportu drogowego w Wielkiej Brytanii jest uzależniona nie tylko od dostępu do tamtejszego rynku, lecz także od modelu współpracy celnej, a przede wszystkim od intensywności handlu towarami.

– W resorcie infrastruktury przeanalizowaliśmy możliwości optymalnego uwzględnienia polskich interesów w przyszłych relacjach między UE a Wielką Brytanią. Bez wątpienia przyjęcie umowy wyjścia wraz z okresem przejściowym oraz deklaracji politycznej określającej przyszłe relacje jest rozwiązaniem korzystniejszym niż brak takiej umowy. Gwaran-

Marek Chodkiewicz



PODSEKRETARZ STANU W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY / UNDERSECRETARY IN THE MINISTRY OF INFRASTRUCTURE

Naszym wspólnym celem powinno być ukształtowanie przyszłej współpracy z zagwarantowaniem sprawnej, niezakłóconej realizacji usług transportowych. Polskie władze popierają unijny mandat negocjacyjny.

tuje ona bowiem przewoźnikom drogowym pewność realizowania usług transportowych i jednocześnie daje czas na wynegocjowanie przyszłych relacji w zakresie transportu. Brak porozumienia będzie miał duży wpływ na zakłócenia w obsłudze towarowej i niejasności co do obowiązujących przepisów. Dlatego głos przedstawicieli transportu drogowego jest niezwykle przydatny w formułowaniu polskiego stanowiska – powiedział minister Chodkiewicz. Przypomniął o regularnych kontaktach reprezentowanego przez siebie resortu z przedstawicielami ministerstwa transportu Wielkiej Brytanii w sprawie Brexitu.

Our common goal should be to form future cooperation that will guarantee efficient, uninterrupted delivery of transport services. Polish government supports EU negotiating mandate.

more beneficial than “no deal” at all. – It will give guarantees and certainty to road haulers and also will give time to negotiate future relations within realm of road transport. Lack of agreement will disturb the services and will bring unclarity – concluded Undersecretary Chodkiewicz.

Participants

Supply chains after BREXIT. Consequences for carriers and freight forwarders

OPENING of conference

- Jan Buczek – President of ZMPD
- Marek Tarczyński – Chairman of PISIL
- Jonathan Knott – British Ambassador to Poland
- Marek Chodkiewicz – Undersecretary in the Ministry of Infrastructure

PANEL I.

The White Paper – how will transport and logistic chain look like after Brexit

- Professor Zdzisław Kordel – University of Gdansk – moderator
1. Martin Johnson, Director, Department for Exiting the EU, UK
 2. Paul O’Sullivan, Deputy Director, Department for Transport, UK
 3. Aaron Dunne, Her Majesty Customs and Revenue, UK
 4. Małgorzata Kałużyńska, Director, Economic Department of the European Union, Ministry of Foreign Affairs
 5. Mateusz Balcerowicz, Deputy Director, Department of International Cooperation, Ministry of Infrastructure
 6. Piotr Pogorzelski, Deputy Director, Customs Department, Ministry of Finance
 7. Mark Bromley, British Int’l Freight Association, National Chairman of CLECAT, Chairman of the Road Institute
 8. Marc Billiet, Senior Adviser – Goods Transport, IRU Brussels Office
 9. Juliusz Skurewicz, Expert on transport and spedition, PISIL

PANEL II.

Supply chain after BREXIT – expectations and concerns of the transport and logistic industry

- Professor Andrzej Grzelakowski – Maritime University in Gdynia – moderator
1. Jarosław Maszczak, UK Branch Manager, Adampol S.A.
 2. Michael Dembinski, Chief Advisor, British-Polish Chamber of Commerce
 3. Robert Kierzek, Vice President of the Board, Association of Automotive Parts Distributors and Producers
 4. Pauline Bastidon, Head of European Policy, Freight Transport Association (FTA)
 5. Grzegorz Woelke, President, Vive Transport
 6. Janina Fornalik, Tax Adviser, Partner in MDDP
 7. Piotr Szymański, Permanent Representative in Brussels, ZMPD

Uczestnicy

Łańcuchy dostaw po Brexicie. Konsekwencje dla przewoźników i spedytorów

OTWARCIE konferencji

- Jan Buczek – Prezes ZMPD
- Marek Tarczyński – Przewodniczący Rady PISiL
- Jonathan Knott – Ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce
- Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

PANEL I.

Biała Księga – jak może wyglądać transport i logistyka po Brexicie

- Profesor Zdzisław Kordel – Kierownik Katedry Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Gdańskiego – moderator
1. Martin Johnson, Dyrektor, Departament ds. Wyjścia z EU
 2. Paul O’Sullivan, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu
 3. Aaron Dunne, Urząd Cel i Podatków
 4. Małgorzata Kałużyńska, Dyrektor Departamentu Ekonomicznego Unii Europejskiej, Ministerstwo Spraw Zagranicznych
 5. Mateusz Balcerowicz, Zastępca Dyrektora w Departamencie Współpracy Międzynarodowej, Ministerstwo Infrastruktury
 6. Piotr Pogorzelski, Zastępca Dyrektora Departamentu Cel, Ministerstwo Finansów
 7. Mark Bromley, Członek Zarządu CLECAT
 8. Marc Billiet, Główny Doradca w Sekcji Transportu Towarów, Biuro IRU w Brukseli
 9. Juliusz Skurewicz, Specjalista ds. Spedycji i Transportu, PISiL

PANEL II.

Przewidywane warunki przepływu towarów i usług po Brexicie – oczekiwania i obawy branży transportowo-logistycznej

- Profesor Andrzej Grzelakowski – Katedra Systemów Transportowych Uniwersytetu Morskiego w Gdyni – moderator
1. Jarosław Maszczak, Szef Oddziału firmy ADAMPOL S.A. w Wielkiej Brytanii
 2. Michael Dembinski, Główny Doradca w Polsko–Brytyjskiej Izbie Handlowej
 3. Robert Kierzek, Wiceprezes Zarządu Stowarzyszenia Producentów i Dystrybutorów Części Samochodowych
 4. Pauline Bastidon, Szefowa ds. polityki europejskiej, Stowarzyszenie Transportu Towarowego (FTA)
 5. Grzegorz Woelke, Prezes Vive Transport Sp. z o.o.
 6. Janina Fornalik, Doradca Podatkowy, Partner w MDDP Michalik Dłuska Dziedzic i Partnerzy spółka doradztwa podatkowego sp. z o.o.
 7. Piotr Szymański, Przedstawiciel ZMPD w Brukseli

PANEL I



BR II
EXIT

*Łańcuchy dostaw
po BREXICIE.
Konsekwencje
dla przewoźników
i spedytorów.*

KONFERENCJA

*Biała Księga
– jak może
wyglądać
transport
i logistyka
po Brexicie*

*The White
Paper – how will
transport and
logistic chain
look like after
BREXIT*



Professor Zdzisław Kordel, Gdańsk University – panel moderator noted that Brexit fits the theory of the black swan. Martin Johnson, Director, Department for Exiting the EU noted that since February negotiations made a significant progress. – The future framework discussions and guidelines were adopted in March and we have discussions on all the major subjects including transport and road haulage. The UK Parliament has passed the EU Withdrawal Act which creates the legislative framework to move all European legislation into UK law by exit day. And we published the White Paper proposals on UK future relationships with the EU – listed Johnson.

British would like to maintain reciprocal access to each other markets in a way we have it today, would like to maintain mutual recognition of licenses (operator licenses, registration documents, driving licenses). British do not believe that “no deal” outcome is likely, there are good reasons to reach an agreement, yet it is responsible to make arrangements.

Paul O’Sullivan, Deputy Director, Department for Transport, UK noted that good deal for transport would benefit both sides. He assured Polish haulers and business they would be welcomed whatever the outcome of nego-

Kierownik Katedry Gospodarki Przemysłowej Uniwersytetu Gdańskiego prof. Zdzisław Kordel, pełniący rolę moderatora panelu I, odniósł się do wypowiedzi ambasadora Knotta. – Brexit to dowód na to, co w ekonomii nazywamy teorią czarnego łabędzia, czyli niezwykle rzadkich wydarzeń wywierających olbrzymi wpływ na otoczenie i świat – powiedział prof. Kordel. Odnosząc się do Brexitu zauważył, że bardzo trudno jest cokolwiek prognozować ze względu na brak zarówno konkretnych danych, jak i brak doświadczenia w rozwiązywaniu tego typu problemów. A z taką sytuacją mają dziś do czynienia Wielka Brytania i Unia Europejska.

– Czasu jest niewiele i już dzisiaj powinniśmy wiedzieć, jak będą wyglądały docelowe rozwiązania. Pan ambasador stwierdził, że uzgodnione jest 85 proc. tekstu porozumienia, ale powiedział także, że opinia publiczna opiera się na szumie informacyjnym. A ja tylko na tym mogę się opierać, bo żadnych konkretnych założeń nie znam. Wydaje mi się, że materiał, który dziś powstanie, będzie punktem wyjścia do dalszej dyskusji i starania się stworzenia jakiegoś modelu, który będzie musiał funkcjonować w trakcie bądź to okresu przejściowego, bądź też tuż po Brexicie – dodał profesor. – Przestrzeń gospodarcza, w tym transportowa, nie zna próżni – stwierdził Zdzisław Kordel. Podkreślił przy tym, że pol-

ski międzynarodowy transport drogowy musi wiedzieć, co go będzie za chwilę czekać – po to, by w zależności od rozwoju sytuacji móc stworzyć strategiczne warianty swojej działalności.

Martin Johnson, dyrektor z Departamentu ds. Wyjścia z UE wrócił do lutowej konferencji, kiedy było pełno obaw co do przyszłości. – Od tego czasu zrobiliśmy naprawdę duży postęp. W Białej Księdze zapisano poszanowanie autonomii Wielkiej Brytanii i UE. Staramy się uniknąć wyjścia z Unii Europejskiej bez porozumienia. W naszym wspólnym interesie leży to, byśmy przygotowali dobrą umowę – powiedział Martin Johnson.

Z kolei zastępca dyrektora Departamentu Transportu Paul O’Sullivan zwrócił uwagę, że ewentualne porozumienie przełoży się na lepszą sytuację przewoźników z UE. – Bardzo jasno mówimy: nie chcemy tworzyć żadnych nowych ograniczeń, chcemy utrzymać dotychczasowe umowy handlowe i wskaźniki przewozów, zapewnić krajom UE dostęp do rynku Wielkiej Brytanii i odwrotnie – powiedział O’Sullivan. Nie wykluczył przy tym, że może nastąpić powrót np. do zezwoleń. Dodał także, że gdyby było to konieczne, będą podpisywane dwustronne umowy z państwami UE, co jego zdaniem umożliwi dalszą płynną realizację transportów i wymiany handlowej.

tations. – Our published in June White Paper presented our vision for economic partnership including reciprocal arrangements for road haulers, passenger transport operators and everyday drivers – outlined O’Sullivan.

Basically Britain propose to maintain the status quo on insurance, driver licensing, on market access and recognizing UK to continue to be part of existing international agreements such as ECMT Charter and AETR Laws.

80 percent of UK traffic across the Channel is handled by non UK haulers and a quarter belongs to Polish carriers. That reflects the importance of a good deal for both sides. O’Sullivan stressed that there are examples of agreements that permits are not required. – We think the Swiss transport agreement is useful precedent – noted O’Sullivan. In a case where UE insists on permits system it would be useful to have digital permit system.

In an unlikely situation there is “no deal” Brexit, the UK would be required to go back to bilateral agreements.

Aaron Dunne, Her Majesty Customs and Revenue, UK assured his office work closely with business. He briefly described Facilitated Customs Arrangement that can be helpful in an unlikely case there is “no deal” Brexit.



Paul O'Sullivan

DEPUTY DIRECTOR, DEPARTMENT FOR TRANSPORT / ZASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMENTU TRANSPORTU

We do not want to create any new limitations, we would like to upkeep current international agreements and transport indices, and to ensure EU countries access to British market and vice versa.

FCA is an arrangement in partnership with common rule book and comprehensive free trade agreements. In practical terms this mean no change in UK-EU border crossings. UK will apply EU control and tariffs to all third country imports at the UK border. Where there is tariff differential UK importer will pay the higher of the two tariffs. In reality this will apply to small portion of imports into the UK. – Proposition is simple and uncomplicated – noted Dunne.

Małgorzata Kałużyńska, Director, Economic Department of the European Union, Ministry of Foreign Affairs pointed out that transitional period is already agreed upon and it will expire at the end of 2020. Till that time UK will remain in a Single Market. Transitional period will last 21 months. In order to im-

Nie chcemy tworzyć żadnych nowych ograniczeń, chcemy utrzymać dotychczasowe umowy handlowe i wskaźniki przewozów, zapewnić krajom UE dostęp do rynku Wielkiej Brytanii i odwrotnie.

W odpowiedzi Marc Billiet, główny doradca w Sekcji Transportu Towarów, biuro IRU w Brukseli, stwierdził, że wprowadzenie umów bilateralnych cofnie nas w rozwoju gospodarczym o kilkadziesiąt lat. Przypomniat, że od momentu ogłoszenia wyników referendum, IRU wyrażało obawy co do wpływu Brexitu na gospodarki 27 państw UE. – Chcemy, by handel dalej odbywał się bez zaburzeń. Wszyscy wiemy, że umowa jest absolutnie niezbędna. Bez niej nie ma okresu przejściowego, a to oznaczać będzie katastrofę – powiedział Marc Billiet.

Mark Bromley, członek zarządu CLECAT, zauważył natomiast, że członkostwo w UE uniemożliwia zawieranie tego typu umów. – Poza tym nic nie jest uzgodnione, dopóki wszystko nie jest uzgodnione. Staramy



Mark Bromley

CZŁONEK ZARZĄDU CLECAT / BRITISH INT'L FREIGHT ASSOCIATION, NATIONAL CHAIRMAN OF CLECAT

Członkostwo w UE uniemożliwia zawieranie dwustronnych umów z krajem spoza Unii.

się słuchać obu stron, ale bardzo trudno jest rozpatrywać scenariusze, jeśli nie wiemy, na czym stoimy – powiedział, odnosząc się do wypowiedzi ambasadora Jonathana Knotta. Po ewentualnym podpisaniu porozumienia wezwał do zdecydowanego rozszerzenia ram czasowych związanych z okresem przejściowym. Argumentował to m.in. tym, że wielu z członków CLECAT nie zetknęło się z czymś takim jak odprawa celna, poza tym wyszkolenie dobrego agenta celnego trwa bardzo długo.

Polscy przewoźnicy drogowi najprawdopodobniej poniosą niewielki uszczerbek na wyjściu Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej – przekonywał Aaron Dunne. – Co więcej – mają wiele do zyskania, bowiem część istniejących systemów kontrolnych zostanie po Brexicie wyeliminowana. Jedynym wyjątkiem jest sytuacja przewozu towarów do Wielkiej Brytanii z krajów trzecich. W takim przypadku przewoźnicy będą musieli wypełnić deklarację importową. Problem wiąże się z różnymi stawkami,

EU membership exclude reaching bilateral agreements with extra EU countries.

plement this transitional period one precondition must be met, that is Brexit agreement must be completed. This agreement specify the rules on which the UK leaves the EU. First conditions of exit must be set forth and then negotiated issues of litigation and arbitration and how the border between Republic of Ireland and Northern Ireland should look like. The third element that must be agreed upon is political declaration that will specify framework for our future relations. The real negotiation about future relations may take place only after Brexit, starting from April next year.

The Brexit agreement is 85 percent ready. It is not possible that exit agreement is a separate document and provision on future relationship is another. All this must be a single package.

Mateusz Balcerowicz, Deputy Director, Department of International Cooperation, Ministry of Infrastructure admitted that at this stage of negotiations his ministry plays sec-



Marc Billiet

GOODS TRANSPORT, IRU BRUSSELS OFFICE / GŁÓWNY DORADCA W SEKCJI TRANSPORTU TOWARÓW,
BIURO IRU W BRUKSELI

Introduction of bilateral agreements will set back economic development by many years.

and fiddle to Ministry of Foreign Affairs focusing on analytics and support.

For Infrastructure Ministry it is important to take into account of regulation of transport in exit documents and defining future rules on market access, cabotage etc. Balcerowicz noted that details of the future regulations concerning transport will be held during negotiations on future relationship.

Piotr Pogorzelski, Deputy Director, Customs Department, Ministry of Finance noted that even with Brexit deal there will be Free Trade Agreement or Custom Union which means completely different level of controls and procedures. The consequences will be felt not only in goods transport but in passenger transport and postal services as well.

There are chances that customs declarations will be needed and Pogorzelski estimated this number at 600 thousand year-

Wprowadzenie umów bilateralnych cofnie nas w rozwoju gospodarczym o kilkadziesiąt lat.

jakie mają Wielka Brytania i Unia Europejska, ale jest on łatwy do rozwiązania – dodał Dunne, który szczegółowo omówił tę kwestię. Przypomniał, że brytyjska administracja przygotowała dokument pod nazwą Facilitated Customs Arrangement (FCA) – porozumienie dotyczące wolnego handlu, regulujące procedury graniczne między UE a Wielką Brytanią po Brexicie. – Jestem przekonany, że przyniesie on obustronne korzyści. Chodzi o to, by handel odbywał się płynnie – powiedział Aaron Dunne. FCA oznacza brak zmian w dotychczasowych zasadach handlu i przewozów. Wielka Brytania zastosuje unijne taryfy do ładunków z krajów trzecich. W przypadku, gdy unijne taryfy są wyższe od brytyjskich, Wielka Brytania zastosuje tę wyższą stawkę.

Dyrektor Departamentu Ekonomicznego UE w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Małgorzata Kałużyńska przedstawiła harmonogram negocjacji i stan przygotowań do chwili, kiedy Wielka Brytania stanie się



Małgorzata Kałużyńska

DYREKTOR DEPARTAMENTU EKONOMICZNEGO UNII EUROPEJSKIEJ, MINISTERSTWO SPRAW ZAGRANICZNYCH
/ DIRECTOR, ECONOMIC DEPARTMENT OF THE EUROPEAN UNION, MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Widzimy dużą szansę na pomyślne zakończenie rozmów z Wielką Brytanią, ale musimy być przygotowani na różne rozwiązania.

państwem trzecim. Przypomniała, że okres przejściowy ma trwać do końca 2020 r. Do tego momentu przedsiębiorcy nie odczują zmian. Jednak aby okres przejściowy wszedł w życie, musi być uzgodniona tzw. umowa wyjścia, opisująca zasady, na jakich państwo opuszcza UE. A do uzgodnienia pozostały m.in. kwestie dotyczące rozstrzygnięcia sporów, czy też funkcjonowania granicy między Irlandią i Irlandią Północną. – Widzimy dużą szansę na pomyślne zakończenie rozmów z Wielką Brytanią, ale musimy być przygotowani na różne rozwiązania – powiedziała dyr. Kałużyńska.

Zastępca dyrektora w Departamencie Współpracy Międzynarodowej Ministerstwa Infrastruktury Mateusz Balcerowicz przypomniał, że negocjacje koordynuje KE, a ministerstwo – przynajmniej na tym etapie – pełni rolę analityczną, doradczą.

We can see a big chance to successfully conclude negotiations with United Kingdom, yet we have to be prepared for different solutions.

ly. That means very big workload on entities dealing with transport: forwarders, haulers, customs agencies. Pogorzelski assured that Poland has a very well developed system for automation of custom declarations processing. All custom declarations are submitted in electronic form. Today it takes on average three minutes per declaration to proceed. He also pointed out that phytosanitary, veterinary and sanitary controls will apply in new conditions after Brexit. Pogorzelski signaled that when importing goods from third countries an importer will have to pay VAT tax.

Mark Bromley, British International Freight Association, National Chairman of CLECAT, Chairman of the Road Institute said that CLECAT will be calling for extension of transition period beyond 2020. CLECAT is afraid that period between March 2019 and December 2020 is not enough to prepare a trade agreement



Juliusz Skurewicz

EXPERT ON TRANSPORT AND SPEDITION, PISIL / SPECJALISTA DS. SPEDYCJI I TRANSPORTU, PISIL

European Union doesn't provide to invest in border infrastructure, which means road transport industry could expect delays and wait in long ques at the border for many miles.

between the UK and the EU. BIFA will accept any rules set by politicians as long as there is a level playing field for all players. Bromley is worried by the sheer size of training forwarders will have to get in order to handle custom clearances. It takes five years to prepare a good customs broker. Most of them is under 40 years of age and work with intra EU trade, so they probably haven't seen custom entry.

Marc Billiet, Senior Adviser – Goods Transport, IRU Brussels Office observed that transport operators are tired of waiting. Business do not know what to expect and how to prepare. – We would like to see future multilateral agreement as close as possible to current *acquis communautaire* meaning EU rules. EU has agreement on road transport only with Switzerland that is why land transport should be an integral part of the free trade agreement

Unia Europejska nie przewiduje budowy infrastruktury, co może oznaczać duże kłopoty dla transportu drogowego w postaci m.in. kilkudziesięciokilometrowych kolejek na granicy.

– Wierzmy, że uda się negocjatorom wypracować umowę wyjścia i 21-miesięczny okres przejściowy. Dziś nie jesteśmy w stanie stwierdzić, czy w przypadku uporządkowanego Brexitu przyszłe relacje w zakresie transportu drogowego będą unormowane w odrębnej umowie sektorowej, czy też w ramach rozdziału ogólnej umowy o wolnym handlu lub umowie stowarzyszeniowej. Każde z tych rozwiązań ma wady i zalety – powiedział Mateusz Balcerowicz. Jego zdaniem ważne jest to, by zostały uregulowane takie kwestie, jak dostęp do rynku, świadczenie usług kabotażowych, nieprzerwane przewozy międzynarodowe czy też wzajemne uznawanie kwalifikacji zawodowych.

Specjalista ds. spedycji i transportu PISiL Juliusz Skurewicz zauważył, że Unia Europejska nie przewiduje budowy infrastruktury,



Martin Johnson

DYREKTOR, DEPARTAMENT DS. WYJŚCIA Z EU / DIRECTOR, DEPARTMENT FOR EXITING THE EU

Staramy się unikać wyjścia z Unii Europejskiej bez porozumienia. W naszym wspólnym interesie leży to, byśmy przygotowali dobrą umowę.

co może oznaczać duże kłopoty dla transportu drogowego w postaci m.in. kilkudziesięciokilometrowych kolejek na granicy. To może oznaczać, że transport drogowy, który w tej chwili obsługuje znakomitą część handlu z/i do Wielkiej Brytanii, stanie się po prostu niedrożny. – Dlatego należy szukać alternatyw dla transportu drogowego. 30-40 lat temu między Polską i Wielką Brytanią działały trzy linie morskie. Teraz nie ma żadnej – wskazywał Skurewicz.

Zastępca dyrektora Departamentu Cł Ministerstwa Finansów Piotr Pogorzelski oszacował, że po Brexicie przybędzie 600 tys. deklaracji celnych. Spodziewa się wydłużenia czasu obsługi, tym bardziej, że pojawią się kontrole sanitarne i fitosanitarne. Pojawia się również konsekwencje podatkowe, choćby rozliczenie VAT w imporcie towarów, które to kwestie bardzo szczegółowo przedstawiła w drugim panelu doradca podatkowy Janina Fornalik.

We try to avoid to exit the EU without agreement. It is our common interest to reach a workable agreement.

with the UK. Otherwise there can be myriad of regulations and might always be one little loophole that transport operator might not be able to continue to do his business. – That we need to avoid at all costs – stressed Billet. Also bilateral solutions are wrong way, as they imply also transit permits, which would set back the whole industry by 35 years.

Juliusz Skurewicz, expert on transport and forwarding, PISiL noted that on the UE-UK border there is no sufficient infrastructure to deal with custom clearances and there is no place for vehicles lining in queues. Unfortunately both the UK and the EU do not have any budget to support such an infrastructure. – We should look for some alternatives to road transport – Skurewicz said. Only 30 years ago there were 3 sea lines between Poland and the UK. Now there are none and there is no entity that could create such a sea line.



*Supply chain
after BREXIT
– expectations
and concerns
of the transport
and logistic
industry*

*Przewidywane
warunki
przepływu
towarów i usług
po Brexicie
– oczekiwania
i obawy branży
transportowo-
logistycznej*

**BR^{II}
EXIT**

*Supply chains
after BREXIT.
Consequences
for carriers and
freight forwarders*

CONFERENCE



Professor Andrzej Grzelakowski, Maritime University in Gdynia – panel moderator pointed out the higher uncertainty the higher risk. Jarosław Maszczak, UK Branch Manager, Adampol SA explained operations of finished vehicle logistics and possible impact of Brexit on this industry. Britain is a leading vehicle maker in Europe (fourth in the EU), is an important exporter of vehicles, and more than half of the cars sent abroad is directed to the EU. 79 percent of imported parts for vehicle manufacturing industry is brought from EU countries. That means that each day 1100 lorries from continental Europe delivers components to UK in just-in-time regime.

Maszczak expects that with Brexit volume of cars transported will diminish and British demand for imported cars will drop because of weaker pound. Border ques and delays will impact parts and finished vehicle transport. At the same time ports are overloaded so it will be difficult to use them as an alternative route.

Another issue is peak time which occurs in March and September every year when new registration plates are issued. In March and September new car sales are several times higher than in regular months so foreign lorries can enter UK without any cabotage limits. The

Professor Andrzej Grzelakowski z Katedry Systemów Transportowych Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, który pełnił podczas konferencji rolę moderatora drugiego panelu, zapowiadając temat tej części dyskusji podkreślił, że Brexit wiąże się z poczuciem niepewności wśród wszystkich podmiotów zaangażowanych w łańcuch dostaw. - Im wyższy pułap tej niepewności, tym większe ryzyko – powiedział profesor. – Brexit to bez wątpienia ogromna zmiana. Każdy z podmiotów uczestniczących w łańcuchu dostaw powinien móc tą zmianą w sposób skuteczny i efektywny zarządzać, a w tych warunkach, z jakimi mamy teraz do czynienia, nie jest to proste – dodał profesor Andrzej Grzelakowski.

Przypomniał, że łańcuch dostaw musi spełniać pewne podstawowe kryteria, a obawy wiążą się z tym, że po Brexicie nie wszystkie te kryteria mogą zostać spełnione. – łańcuch dostaw musi być, jak to dziś określamy, łańcuchem odpowiedzialnym – muszą być zachowane typowo logistyczne standardy, te dotyczące kosztów, czasu obsługi towaru, jak również te dotyczące bezpieczeństwa. Dziś, w dobie realizacji strategii zrównoważonego rozwoju, za wszelką cenę należy dążyć do rozwiązań prowadzących do redukcji kosztów zewnętrznych w łącznych kosztach realizacji procesów logistycznych w ramach łańcucha

dostaw – dodał we wstępie do panelu II profesor Grzelakowski.

Bardzo ważnym głosem w dyskusji były opinie praktyków biznesu. Jarosław Maszczak, szef Oddziału firmy ADAMPOL S.A. w Wielkiej Brytanii przedstawił potencjalny wpływ Brexitu na rynek samochodowy. Przypomniał, że Wielka Brytania jest czwartym producentem samochodów w Europie. Do produkcji wykorzystywanych jest aż 79 proc. komponentów wytworzonych w krajach Unii Europejskiej, a 65 proc. wyprodukowanych w Wielkiej Brytanii części jest eksportowanych do UE. – Skutkiem Brexitu dla łańcuchów dostaw gotowych samochodów będzie m.in. spadek wolumenu pojazdów transportowanych między Wielką Brytanią a UE, drastyczny spadek udziału transportu kołowego w łańcuchach dostaw w wyniku wzrostu cen spowodowanego m.in. kolejkami na granicy, zanik dystrybucji samochodów do brytyjskich dilerów bezpośrednio z kontynentu – powiedział Jarosław Maszczak.

– Współczesny samochód to składanka ok. 30 tys. części, a za ich punktualne dostarczenie do fabryki odpowiedzialna jest misterna siatka połączeń logistycznych między ich producentami a twórcami pojazdów – przypomniał Marek Kierzek, wiceprezes Zarządu Stowarzyszenia Producentów i Dys-

industry is not sure if after Brexit this will be the case. Another point is Irish border. Distribution of finished vehicles in Northern Ireland is done from terminals in Republic of Ireland.

Robert Kierzek, Vice President of the Board, Association of Automotive Parts Distributors and Producers pointed out that a motor vehicle on average consist of 30 thousand parts. 80 percent of those parts are delivered by suppliers. Each day Honda factory in Swindon accepts 2 million parts from the EU delivered by 350 lorries. Each part waits for the assembly no longer than 90 minutes. That complex logistics system can be destroyed by Brexit.

Components export from Poland to the UK generates 3 billion zł per year. Export to Britain is responsible for 6 percent of total automotive components export from Poland. For factories in Poland Great Britain is third biggest export market after Germany and Czech Republic. There is also indirect export to UK of parts made in Poland in German made components.

Pauline Bastidon, Head of European Policy, Freight Transport Association indicated that trade formalities and red tape does not end with customs clearance. Logistics industry has to take into account border



Jarosław Maszczak

UK BRANCH MANAGER, ADAMPOL S.A. / SZEF ODDZIAŁU FIRMY ADAMPOL S.A. W WIELKIEJ BRYTANII

With Brexit volume of finished cars transported between continental Europe and Great Britain will diminish and British demand for imported cars will drop because of weaker pound.

delays, immigration and sanitary checks. Bastidon recalled summer 2015 when border disruption in one port quickly extended everywhere.

She indicated shortage of skilled personnel as one of the reasons for border delays that will disrupt supply chains. – The biggest problem for us is the transport issue because this is the one area where I don't think we can do anything – Bastidon said. The reason for it is lack of liberalization of road transport. The only thing WTO provides is transit and that is why FTA would welcome liberalized solution.

FTA is of the opinion that had Britain would have to restore bilateral agreements, this patchwork would not be manageable for the users of transport and logistics. Eventually it would put drastic limits on cross-trade. In

Skutkiem Brexitu dla łańcuchów dostaw gotowych samochodów będzie m.in. spadek wolumenu pojazdów transportowanych między Wielką Brytanią a UE.

trybutorów Części Samochodowych. Podkreślił przy tym, że najbardziej opłacalną metodą jest metoda just-in-time, bez magazynów. – Brexit może to wszystko zatrzymać. Najgorsze, że nikt nie wie, czym to się skończy – powiedział Marek Kierzek.

W opinii Grzegorza Woelke, prezesa Vive Transport, założony okres przejściowy jest zdecydowanie niewystarczający, by w miarę bezboleśnie przejść przez Brexit. – Jestem pewien, że nikt nie zaakceptuje szokowego wzrostu kosztów. Na szczęście po obu stronach kanału będą się odbywały wybory i wyborcy będą wiedzieli, co zrobić. Dlatego, o ile jestem pesymistą w stosunkowo krótkim okresie, to w dłuższym staję się optymistą – powiedział Grzegorz Woelke.

Przewoźnik Euzebiusz Gawrysiuk odniósł się do braku infrastruktury i długich kolejek na



Marek Kierzek

WICEPREZES ZARZĄDU STOWARZYSZENIA PRODUCENTÓW I DYSTRYBUTORÓW CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH / VICE PRESIDENT OF THE BOARD, ASSOCIATION OF AUTOMOTIVE PARTS DISTRIBUTORS AND PRODUCERS

Najbardziej opłacalną metodą dostarczania towarów jest system just-in-time, bez magazynów. Brexit może to wszystko zatrzymać. Najgorsze, że nikt nie wie, czym to się skończy.

granicy. Poruszył też zapomniany już nieco problem nielegalnych imigrantów, którzy mogą wykorzystywać sytuację do m.in. rabowania ciężarówek. Poza tym nie wiadomo, jak będą wyglądały odprawy paszportowe, czy będzie ważne prawo jazdy, jak Wielka Brytania będzie traktowała kwestie związane z delegowaniem pracowników. – Polscy przewoźnicy coraz częściej zastanawiają się, czy dalej realizować przejazdy do Wielkiej Brytanii, czy też szukać innych kierunków – podsumował Euzebiusz Gawrysiuk.

– Dziś głównymi zmartwieniami naszych członków związanymi z Brexitem są biurokracja, służba celna, opóźnienia na granicy i kontrole sanitarne, które spowodują zerwanie ciągłości dostaw – powiedziała z kolei

The most efficient supply chain is just-in-time that do not use warehouses. That complex logistics system can be destroyed by Brexit. The worst is nobody knows how it is going to end.

practice it would mean that Polish haulers would no longer be able to perform transport between UK and another European countries. It would mean less choice for manufacturers and retailers in the UK and less transport opportunities for the transport companies.

A solution must be found as only 5 percent of the needs can be covered by multilateral EC-MT permits. Controls are going to take place in ports and rail terminal. Even such a big international port like Rotterdam is worried by the situation.

Even worse situation is with agri-food business. There is no border inspection in Calais, in Eurotunnel and the one in Dunkirk is extremely insufficient. Its own share of prob-



Grzegorz Woelke

VIVE TRANSPORT PRESIDENT / PREZES VIVE TRANSPORT SP. Z O.O.

Nobody will accept sudden price hike. Fortunately on both sides of the Channel there are elections and voters will know what to do.

lems face forwarding industry: lack of customs and trade expertise, manpower. In UK there are 145 thousand companies trading with EU and all of this will be completely new to them. At the beginning we can expect errors and omissions. Trucks are preferred mode of transport because they fit best logistic process. Haulage sector will be legally responsible for entry and exit declarations which pose another hurdle.

Michael Dembinski, Chief Advisor, British-Polish Chamber of Commerce pointed out that in the UK manufacturing industry accounts for 9 percent of GDP, while in Poland it is 19 percent and in Germany 22 percent. Brexit will burden manufacturers with extra bureaucracy with eg. certificate of origin.

Janina Fornalik, Tax Adviser, Partner in MDDP focused on VAT settlement in import and discussed possible scenarios depending on Brexit.

Nikt nie zaakceptuje szokowego wzrostu kosztów. Na szczęście po obu stronach kanału będą się odbywały wybory i wyborcy będą wiedzieli, co zrobić.

Pauline Bastidon, szefowa ds. polityki europejskiej ze Stowarzyszenia Transportu Towarowego (FTA). – Nie powinniśmy wierzyć w zapewnienia typu „nie martwcie się” – dodała Pauline Bastidon. Przypomniała, że po stronie brytyjskiej nie ma miejsca na centra logistyczne do kontroli towarów, a firmy, czemu trudno się dziwić, nie są gotowe do wydania pieniędzy na dostosowywanie się do nowej sytuacji. Kolejnym problemem jest dramatyczny brak odpowiednio wyszkolonych inspektorów celnych; brakuje też informacji, jak będą funkcjonowały moduły celne. – Oczywiście można rozpatrywać alternatywne rodzaje transportu, ale po pierwsze to transport drogowy najsprawniej i na czas dostarcza potrzebne produkty, po drugie zaś wszystkie inne spowodują wydłużenie dostaw. Dlatego już dziś zapomnijmy o dostarczaniu towarów just-in-time – powiedziała Pauline Bastidon. – Brexit spowoduje także konieczność relokacji zakładów pro-



Euzebiusz Gawrysiuk

WŁAŚCICIEL FIRMY TRANSPORTOWEJ JAR-SPED / OWNER OF THE TRANSPORT COMPANY JAR-SPED

Polscy przewoźnicy coraz częściej zastanawiają się, czy dalej realizować przejazdy do Wielkiej Brytanii, czy też szukać innych kierunków.

dukcyjnych, a tego nie da się zrobić z dnia na dzień. By zbudować odpowiednie magazyny, najpierw należy znaleźć dla nich teren, potem zatrudnić ludzi, których dziś na rynku pracy nie ma. Co więcej – problemy z rekrutacją będą się nasilać. Poza tym – skąd weźmiemy tysiące kierowców? – dodała Bastidon.

Przedstawiciel ZMPD w Brukseli Piotr Szymański omówił rolę polskiego międzynarodowego transportu drogowego w wymianie handlowej z Wielką Brytanią i zagrożenia dla branży, jakie niesie za sobą Brexit. Ostrzegł, że jeśli do końca roku nie będzie porozumienia, to branżę czeka bezumowne wyjście.

– Niezależnie od tego, co mówią dziś politycy, to jest nasz scenariusz bazowy – powiedział przedstawiciel ZMPD w Brukseli. W takim przypadku trzeba będzie rozwiązać kwestię dostępu do zawodu, harmonizacji świadectw dla kierowców. Wydaje się, że EKMT staną się jedyną wspólną opcją, lecz będzie

Polish truck operators are not sure whether offer transport to the UK or look for other destinations.

it agreement and transport assignment. The case is complicated by the danger of abuse.

Grzegorz Woelke, President, Vive Transport pointed out that customers are afraid that flow of the goods to Great Britain will stall in a big queue of trucks on the border. – Iron Curtain of infrastructure may divide continental Europe and British Islands. There is a need for additional investment in ports and terminals – Woelke said.

He noted that packaging and textile industries are already interested in relocation and looking for a suitable place in Poland and other Central and East European countries. Relocation process will take at least two years.

Piotr Szymański, permanent ZMPD Representative in Brussels noted he is not optimistic about Brexit though for many Polish haulers dealing with hard borders (like Polish-Russian) is a daily business. They know how big



Pauline Bastidon

SZEFOWA DS. POLITYKI EUROPEJSKIEJ, STOWARZYSZENIE TRANSPORTU TOWAROWEGO (FTA)
/ HEAD OF EUROPEAN POLICY, FREIGHT TRANSPORT ASSOCIATION (FTA)

Our members are worried by bureaucracy, custom and sanitary controls after Brexit. They are afraid that red tape and delays would break supply chains into pieces.

Głównymi zmartwieniami naszych członków związanymi z Brexitem są biurokracja, służba celna, opóźnienia na granicy i kontrole sanitarne, które spowodują zerwanie ciągłości dostaw.

lines on the border can stop trucks not only for hours but even for days. – We know that the situation after Brexit will be certainly worse than current situation – underlined Szymański.

He mentioned that lists of problems begins with access to the profession and to the market. There are 4,4 million transport operations each year between the UK and the EU and ECMT could cover only 0,5 million transport operations. Britain would like to enter NCTS system, yet probably it would take some time to do so, so at the beginning TIR system could be the only option.

Szymański hinted that some manufacturing companies in Britain are already erecting warehouses and building stocks in order

ich 9 razy za mało w stosunku do potrzeb. Zakazany stanie się kabotaż. Jeżeli będzie on regulowany w umowie z UE, to raczej nie będzie dozwolony, bo Francja i Niemcy chcą go ograniczać. Należy spodziewać się także wiz dla kierowców. – Jedno jest pewne: sytuacja po Brexicie na pewno będzie gorsza niż obecna i to niezależnie od formy wyjścia Wielkiej Brytanii z UE – powiedział Piotr Szymański. – Nasi członkowie stojąc godzinami w kolejkach na granicy i zabiegając o zezwolenia w systemie EKMT wiedzą, jak wielki to problem i obciążenie dla całej branży – dodał Piotr Szymański.

Podsumowując dyskusję prezes ZMPD Jan Buczek zwrócił uwagę, że tak często przywoływana w dyskusji brytyjska Biała Księga zawiera wręcz symboliczną liczbę słów po-



Piotr Szymański

PRZEDSTAWICIEL ZMPD W BRUKSELI / PERMANENT REPRESENTATIVE IN BRUSSELS, ZMPD

Jedno jest pewne: sytuacja po Brexicie na pewno będzie gorsza niż obecna i to niezależnie od formy wyjścia Wielkiej Brytanii z UE.

One thing is certain: the situation after Brexit will certainly be worse than the current one, regardless of the way Britain exit from the EU.

święconą transportowi drogowemu. – Tymczasem dowiedliśmy dzisiaj, że to właśnie transport jest tym wąskim gardłem – powiedział prezes ZMPD. Podkreślił ścisłe powiązania kooperacyjne, które tworzyły się przez dziesiątki lat. Jeżeli wzrosną, choćby niewiele, ceny komponentów, skumuluje się to w wyższych cenach produktów, przez co ucierpi konkurencyjność także brytyjskich marek. – Dziś odprawa każdego pojazdu wynosi 6-8 sekund. Jeśli po Brexicie dodamy do tego ledwie dwie sekundy na pojazd, to biorąc pod uwagę 2,6 mln przewozów, opóźnienie kumuluje się do 60 dni. To tylko teoria, ale kilka, kilkanaście dni oczekiwania na granicy może nam realnie zagrozić. Ci, którzy ustąpią z brytyjskiego rynku, popadną w ogromne kłopoty finansowe, bo leasingodawcy nie będą się przejmować ich problemami – powiedział prezes ZMPD. – Szkoda, że politycy nie chcą płacić za swoje decyzje, przerzucając koszty na biznes – gorzko podsumował Jan Buczek.

to secure ready access to parts and components during transition period. – We do not accept “no deal” exit” – Szymański said.

ZMPD President Jan Buczek summing up the conference underlined that White Paper gives only marginal attention to transport while this is transport that is the bottleneck. It took dozens of years to create myriad of cooperation networks and even small delays could cumulate into higher prices of products. Competitiveness of the whole continent will suffer. – Clearance of a truck takes 6 second now. Even if Brexit will add two seconds, it will give extra 60 days with 2,6 millions of transport operations. – I’m afraid that transport companies that will have to leave British market after Brexit could face serious financial problems. It is a pity politicians are not ready to pay for their own decisions – ended Jan Buczek.

600 k

more custom declarations
after Brexit

30%

cabotage in Great Britain
won Polish road haulers

4th place

takes Great Britain
in Europe in car
manufacturing

79%

of imported parts for
vehicle manufacturing
industry is brought from
EU countries

65%

of British-built
components is exported
to the EU

600 tys.

więcej deklaracji celnych
po Brexicie

30%

przewozów kabotażowych
w Wielkiej Brytanii wykonują
polscy transportowcy

4. miejsce

w Europie zajmuje Wielka
Brytania w produkcji
samochodów

79%

importowanych przez
przemysł samochodowy
części kupowanych jest
w UE

65%

wyprodukowanych
w Wielkiej Brytanii części
samochodowych jest
eksportowanych do UE

