



Följderna av Brexit ur den finska logistikens perspektiv

Tim Kari

Förnamn Efternamn

Examensarbete
Företagsekonomi

2017

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	6088
Författare:	Tim Kari
Arbetets namn:	Följderna av Brexit ur den Finska logistikens perspektiv
Handledare (Arcada):	Siv Relander
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Detta arbetet behandlar Storbritanniens utträde ur EU och dess inverkan på logistiken i Europa, med ett bredare fokus på Finland. Syftet med arbetet är att diskutera och analysera vilka tänkbara följder Brexit kan ha på logistiken, vilka liknande situationer som finns i Europa samt att kort redogöra för vad läget är idag. Brexit kan orsaka väldiga förändringar inom logistiken och måste därav undersökas. Detta arbete behandlar inte politiken kring Brexit och inte heller länder utanför Europa. Arbetet håller sig också till ämnesområdet logistik. I arbetet tas upp logistikens grundaktiviteter och logistikens olika flöden för att ge läsaren god baskunskap om ämnet logistik så att arbetet är enklare att förstå. Arbetet tar också kort upp EU:s historia och grundläggande funktioner för att ytterligare ge läsaren det nödvändiga perspektivet att förstå vad Brexit innebär. Händelserna kring Brexit behandlas så att det är klart var vi befinner oss idag. Tills sist skrivs om specialsituationerna som Norge och Schweiz befinner sig i för att ge potentiella exempel på hur Brexit kan tänkas se ut. Skillnaden mellan ett hårt och mjukt Brexit behandlas också. Arbetet är gjort i form av en kvalitativ undersökning med stöd av en sekundärdataanalys. Detta är pga att det inte finns statistik om ämnet ännu. De viktigaste referenserna är pålitliga nyhetsskällor, databaser samt skribentens personliga erfarenheter inom logistikbranschen. Resultatet av undersökningen är att det med hög sannolikhet sker ändringar inom speditionen, att logistikens flöden kommer att rubbas samt att grundaktiviteterna står inför förändringar. Brexit kommer också med hög sannolikhet orsaka ökade kostnader för företag och kunder genom förtullning och ökade arbetsmängder. Samtidigt get det möjligheter för företag att specialisera sig på logistiken inom UK och öppnar för nya marknader. Det är dock inte ännu klart hur Brexit ser ut då förhandlingarna pågår.</p>	
Nyckelord:	Logistik, EU, Brexit, Spedition, Norge, Schweiz
Sidantal:	48
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	30.5.2018

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Företagsekonomi
Identification number:	6088
Author:	Tim Kari
Title:	Följderna av Brexit ur den Finska logistikens perspektiv
Supervisor (Arcada):	Siv Relander
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>This thesis covers Great Britains exit out of the EU and its' impact on logistics in Europe, with a wider focus on Finland. The purpose of this thesis is to discuss and analyze what potential effects Brexit kan have on logistics, what type of similar cases exist in Europe and to briefly explain what the situation is today. Brexit can potentially cause massive changes within logistics and therefore has to be researched. This thesis does not cover the politics around Brexit nor does it cover countries outside of Europe. The thesis only covers the area of logistics. The thesis covers the basic activities within logistics and the different logistical flows in order to give the reader a good basic understanding about logistics so that the dissertation is easier to understand. The dissertation also briefly covers the history of the EU and its' basic functions to further give the reader the needed perspective to understand what Brexit entails. The events surrounding Brexit are also covered to explain the situation we face today. Lastly, it covers the special situations that Norway and Switzerland are in in order to give potential examples on how Brexit might end up looking like. The difference between a hard and soft Brexit is also covered. The dissertation is done in the form of qualitative research with support by a secondary data analysis. This is because there are no statistics available for this subject yet. The most important references are reliable newssources, databases as well as the writers' personal experiences in the logistics industry. The results of the research are that there will most likely be changes within forwarding, that the logistical flows will be unsettled and that the basic functions of logistics are in for changes. Brexit will also very likely be the cause of increased costs for companies and customers through customs clearance and increased workloads. Brexit also provides opportunities for companies to specialize on logistics within the UK and opens up potential for new markets. It is however still unclear how Brexit will shape up as the negotiations are still ongoing.</p>	
Keywords:	Logistics, EU, Brexit, Forwarding, Norway, Switzerland
Number of pages:	48
Language:	Swedish
Date of acceptance:	30.5.2018

OPINNÄYTE	
Arcada	
Koulutusohjelma:	Företagsekonomi
Tunnistenumero:	
Tekijä:	Tim Kari
Työn nimi:	Följderna av Brexit ur den Finska logistikens perspektiv
Työn ohjaaja (Arcada):	Siv Relander
Toimeksiantaja:	
<p>Tiivistelmä:</p> <p>Tämä opinnäytetyö käsittelee Iso-Britannian poistumista EU:sta ja sen vaikutusta Euroopan logistiikkaan ja keskittyy tarkemmin Suomen logistiikkaan. Opinnäytetyön tarkoitus on analysoida Brexitin mahdollisia vaikutuksia logistiikkaan, millaisia samantyyppisiä tilanteita löytyy Euroopasta sekä lyhyesti selostaa mikä on tilanne nyt. Brexitillä voi mahdollisesti olla suuria vaikutuksia logistiikkaan ja täten sitä täytyy tutkia. Tämä teos ei kata Brexitin politiikkaa eikä Euroopan ulkopuolisia maita. Teos pitää myös aiheesta logistiikka. Opinnäytetyössä kerrataan logistiikan perustoiminnot sekä logistiikan virtaukset jotta lukija saisi hyvät perusteet logistiikan ymmärtämiseen ja jotta teosta olisi helpompi ymmärtää. Teos kattaa myös lyhyesti EU:n historian ja perustoiminnot jotta lukija saa tarvittavan näkökulman ymmärtääkseen mitä Brexit tarkoittaa. Lopuksi käsitellään erikoistilanteet joissa Norja ja Sveitsi ovat, mikä osoittaa sen miltä Brexit saattaa näyttää. Ero pehmeän ja kovan Brexitin välillä käsitellään myös. Tutkimus on tehty kvalitatiivisena ja tukena on käytetty sekundäärilähdettä. Tämä on tehty sen takia että tilastoja aiheesta ei ole saatavilla. Tärkeimmät lähteet ovat luotettavat uutislähteet, tietokannat sekä kirjoittajan henkilökohtaiset kokemukset logistiikka-alalla. Tutkimuksen tulokset osoittavat että muutoksia tapahtuu suurella todennäköisyydellä huolintaan, logistiikan virtaukset muuttuvat ja logistiikan perustoiminnot seisovat muutoksen äärellä. Brexit tulee suurella todennäköisyydellä aiheuttamaan kustannuksien kasvua yrityksille ja asiakkaille tullauksen sekä kasvavien työtaakkojen vuoksi. Samanaikaisesti se luo yrityksille mahdollisuuksia erikoistua UK:n logistiikkaan ja avaa uusia markkinoita. Vielä ei tosin ole selvää miltä Brexit näyttää sillä neuvottelut jatkuvat vielä.</p>	
Avainsanat:	Logistiikka, EU, Brexit, Huolinta, Norja, Sveitsi
Sivumäärä:	48
Kieli:	Ruotsi
Hyväksymispäivämäärä:	30.5.2018

INNEHÅLL

1	INLEDNING	8
1.1	Problemformulering	8
1.2	Syfte	9
1.3	Avgränsningar	9
1.4	Begreppsdefinitioner	10
2	METOD	10
2.1	Val av metod	10
2.2	Urval	11
2.3	Datainsamling	11
2.4	Tillvägagångssätt	12
3	EU I DAGENS LÄGE OCH BAKGRUNDERNA TILL BREXIT	12
3.1	Den Europeiska Unionen	12
3.2	Friheter och grundprinciper	13
3.2.1	<i>Fri rörlighet av personer</i>	14
3.2.2	<i>Fri rörlighet av varor</i>	15
3.2.3	<i>Fri rörlighet av tjänster</i>	15
3.2.4	<i>Fri rörlighet av kapital</i>	16
3.3	Den inre marknaden	16
3.4	Logistikens grundaktiviteter	19
3.5	Norge och Schweiz som modeller för Brexit	23
3.5.1	<i>Norge</i>	23
3.5.2	<i>Schweiz</i>	24
3.6	Brexit och EU	25
3.6.1	<i>Hårt eller mjukt Brexit</i>	27
3.6.2	<i>Finlands Handel med Storbritannien</i>	28
3.7	Sammandrag	30
4	MÖJLIGA FÖLJDER OCH PÅVERKNINGAR AV BREXIT	31
4.1	Brexit's möjliga inverkan på logistiken	31
4.1.1	<i>Flöden</i>	31
4.1.2	<i>Logistikens Aktiviteter</i>	33
4.1.3	<i>Tullar</i>	35
4.1.4	<i>Arbetare och företag</i>	36
4.1.5	<i>Specialområden</i>	36
4.2	Brexit's inverkan på logistiken i Finland	37
4.2.1	<i>Import</i>	37

4.2.2	<i>Export</i>	40
5	SLUTSATSER & ANALYS AV ARBETET	41
5.1	Forskningsfrågor & svar	41
5.2	Tankar & Fortsatt Forskning.....	43
	Källor / References	45
	Bilagor / Appendices	48

Figurer

Figur 1: Illustration av de fyra flöden.....	18
Figur 2: Finland viktigaste handelspartner inom importen 2016 (Tulli, 2017).....	29
Figur 3: Finlands import från UK månadsvis 2015-2017 (Suomen tull 2017).....	38
Figur 4: Exporten till Storbritannien månadsvis 2015-2017 (Suomen Tulli 2017).....	40

1 INLEDNING

Storbritanniens val att lämna Europeiska Unionen kom som en chock för många, inte minst för landets egna medborgare och deras förra premiärminister David Cameron som hade hoppats på att folket skulle välja att stanna inom EU. Men folket har uttryckt sin vilja, och nu står Storbritannien, och hela Europa, inför en väldig mängd arbete och undersökningar över hur detta utträde ur EU skall genomföras. Logistikindustrin håller andan och hoppas på ett mjukt *Brexit* och på att industrin får ta del av den inre marknaden och tullunionen på något sätt. Industrin håller hårt fast vid hoppet att Storbritannien lyckas förhandla fram goda handelsavtal med EU och deras övriga handelspartners. Men politikerna verkar ändra sina åsikter från dag till dag, och det är svårt att se åt vilket håll vinden vänder då luften är full av damm.

Resten av Storbritannien samt EU-medborgare som bor och arbetar i Storbritannien har också några osäkra år framför sig då de inte vet om de tillåts stanna i Storbritannien. Inverkan av Brexit kommer att kännas långt och länge, inte minst för att detta är första gången som en medlem av EU officiellt utträder ur unionen och kommer att lägga en grund för framtida utträden. Det kan dock vara både en avskräckande grund eller uppmuntrande åt andra länder som överväger motsvarande åtgärder.

1.1 Problemformulering

Orsaken till att jag valt Brexit som ämnet för mitt examensarbete är främst att detta aldrig har hänt tidigare. Det blir också intressant att se vilka följder som Storbritanniens utträde ur EU kommer att ha. Även om politiker i både Storbritannien och Tyskland har sagt att inga specialavtal kommer att ingås och att det blir ett s.k. ”hårt Brexit” så skulle det vara i allas intresse att Storbritannien ingår något slags handelsavtal med EU. Så länge Storbritannien är medlem i EU så är det relativt enkelt att handla med dem. Det är inga problem med tullar eller tariffer då det gäller handeln inom EU, men efter deras utträde kommer det att bli dyrare och långsammare att handla med Storbritannien. Detta har en möjlig inverkan på logistiken då export- och importmängderna kan öka och minska drastiskt. Förutsättningarna för transportererna ändras också, vilket gör det svårare för transportörer och speditörer att genomföra sin verksamhet.

Den nuvarande friheten med information enligt Schengenavtalet omfattar också handel, men då det avtalet också bryts så måste företag tänka om hur de behandlar data, och var de lagrar den. Denna osäkerhet på alla fronter gör det svårare för företag att fatta beslut som gäller Storbritannien. Fri rörlighet för personer och kapital betyder också att Storbritannien kan hamna i ett läge där de har en allvarlig brist på arbetskraft. Speciellt då det gäller transportindustrin, och de måste vara verkligen försiktiga då de gör upp avtalen så att de kan behålla sin utländska arbetskraft medan de ändå gör det lockande för ny arbetskraft att immigrera och jobba. Allt detta gör Brexit till ett verkligt intressant fenomen och är kanske ett tecken på framtida utträden ur EU i en tid då missnöjet med EU är stort och pressen hård för EU att visa vad de kan göra för att hjälpa Europa. Resultatet av Brexit blir historiskt på flera olika sätt och kan lägga både ett negativt och ett positivt exempel åt andra länder som kanske överväger att lämna EU.

1.2 Syfte

Syftet med detta examensarbetet är att diskutera de eventuella följderna av Brexit för logistikbranschen inom Europa, med ett djupare fokus på Finland. Jag går igenom såväl liknande situationer som finns inom EU, tar upp bakgrunden till Brexit samt analyserar vad som kan tänkas hända inom logistikbranschen då Storbritannien träder ur EU i de kommande åren.

1.3 Avgränsningar

Brexit som ämne kan diskuteras mycket länge. I detta arbete avgränsar jag mig dock till den politiska och den ekonomiska bakgrunden för att sedan behandla hurdan inverkan Brexit kan tänkas ha på den finländska logistiken. Jag tar upp inverkan både på logistiken och handeln samt hur den direkt relaterar till transportbranschen. Jag tar inte upp Storbritanniens förhållanden med länder utanför EU och behandlar inte heller de politiska detaljerna runt Brexit eller hur de politiska kampanjerna var uppbyggda.

1.4 Begreppsdefinitioner

<i>Brexit</i>	-	Storbritanniens planerade utträde ur Europeiska Unionen
<i>Hårt Brexit</i>	-	Storbritannien utträder utan specialstatus (se s. 30)
<i>Mjukt Brexit</i>	-	Storbritannien utträder med specialstatus (se s. 30)
<i>Europeiska Unionen</i>	-	En union mellan 28 Europeiska stater
<i>EEG</i>	-	Europeiska Ekonomiska Gemenskapen
<i>EES</i>	-	Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet
<i>UK</i>	-	United Kingdom (Storbritannien)

2 METOD

I detta kapitel går jag igenom hur jag gör undersökningen samt vilka redskap jag använder mig av då jag skriver texten. Jag redogör också för hur jag väljer mina metoder.

2.1 Val av metod

Det finns flera olika sätt att gå till väga då man undersöker ett ämne. En undersökningsmetod är ett redskap som används som stöd för arbetet för att samla in korrekt och relevant information. För att kunna samla in den krävda informationen måste man dock välja korrekt metod för det som undersöks. Om fel metod används så kan den insamlade informationen i värsta fall ge fel resultat och hela undersökningen bli värdelös. Som exempel kan vara en undersökning som kräver väldiga mängder statistisk data, då är en litteraturstudie inte det bästa alternativet, utan det skulle vara ändamålsenligare att välja en enkät eller observation som metodval.

Man bör också göra ett val mellan kvantitativa eller kvalitativa metoder. En kvantitativ metod är en forskningsmetod där man använder statistik och ”allmänna” resultat som är enkla att kvantifiera och dra slutsatser ifrån. Datan man får från en kvantitativ undersökning är enkel att avläsa och bygger på en tidigare hypotes som sedan skall visas vara sann eller felaktig med hjälp av datan. Exempel på kvantitativa undersökningsmetoder är enkäter, observationer, dataanalys i form av statistik.

En kvalitativ undersökningsmetod är mera tolkande och bygger på att dra slutsatser på basis av annat forskningsmaterial eller texter, samt intervjuer och observation. I en kvalitativ metod går man mera in på den data man undersöker och ser på den, undersöker och drar slutsatser på dess basis. I jämförelse så ser kvantitativ forskning inte så mycket på de enskilda detaljerna inom t.ex en forskande text, utan använder istället stora mängder data för att få ett resultat. En kvalitativ forskning använder mindre mängder data, men granskar dem tydligare (Bryman and Bell, 2011).

2.2 Urval

I detta arbete använder jag mig främst av kvalitativa forskningsmetoder eftersom statistik av ämnet inte ännu finns tillgänglig eftersom ett utträde ur Europeiska Unionen inte har skett tidigare. Jag använder mig av statistisk data som stöd för mina slutsatser, men största delen av forskningen är kvalitativ. Detta är på grund av att det sker mycket spekulation kring ämnet och uttalanden av de relevanta personerna kräver en djupare analys.

Det är viktigt att poängtera att uttalanden av politiker eller andra personer i detta ämnet inte alltid presenterar objektiv fakta utan kan framföra mera känslomässiga argument och dessa uttalanden måste granskas noggrant. På grund av detta är också en kvalitativ undersökningsmetod att föredra då uttalanden och intervjuer inte är enkelt kvantifierbara.

2.3 Datainsamling

Jag använder mig främst av tidigare givna intervjuer samt analys av artiklar kring ämnet Brexit för att samla in data för min forskning och dra eventuella slutsatser. Då det inte finns så mycket tidigare forskning kring ämnet, och tidigare erfarenhet och händelser inte finns, så måste resultaten som dras i detta arbete basera sig på uttalanden av de bestämmande organen samt slutsatser dragna från hur EU samarbetar och handlar med andra länder utanför unionen. Artiklarna jag väljer är skrivna av relevanta och pålitliga källor och är också i vissa fall en del av förhandlingarna.

2.4 Tillvägagångssätt

Jag söker igenom databaser för relevanta artiklar och intervjuer, videor och annat relevant material. Jag gör också personliga analyser och utredningar för hur situationen kan tänka sig utvecklas genom att titta bakåt på tidigare historia och analysera det nuvarande politiska klimatet inom Europa. Allt detta ses ur logistikens perspektiv och jag tar upp saker som är relevanta för logistikbranschen. Efter att jag samlat in materialet går jag igenom det och refererar till det i arbetet då det är nödvändigt.

3 EU I DAGENS LÄGE OCH BAKGRUNDERNA TILL BREXIT

I detta kapitel går jag igenom bakgrunderna till Brexit samt redogör kort EU:s historia för att ge perspektiv åt Brexit och orsakerna till varför utträdet sker. Jag behandlar också EU:s grundprinciper och överenskommelser så att läsaren får en bild av hur EU fungerar i dagens läge och vad som är relevant för logistiken.

Jag börjar med en helhetsblick över EU och dess historia samt behandlar hur unionen fungerar idag så att läsaren får en grund till materialet. Sedan går jag kort igenom logistikens grundaktiviteter för att ge perspektiv åt vad det egentligen är som påverkas ur logistikens synvinkel. Då vi vet hur logistiken fungerar så behandlar jag ännu undantagsländerna Norge & Schweiz och deras förhållande till EU. Till sist ser jag över själva Brexit, bakgrunderna, lösgörningsprocessen, Finlands handel med Storbritannien och Storbritanniens handel med övriga EU.

3.1 Den Europeiska Unionen

Europeiska Unionen (hädanefter ”EU”), startade inte sitt liv som det EU vi har idag, utan grunderna lades redan efter andra världskriget. År 1951 grundades den Europeiska kol- och stålgemenskapen av sex olika länder; Belgien, Frankrike, Västtyskland, Italien, Luxemburg och Nederländerna. Några år efter det första förslaget, år 1957, upprättades den Europeiska ekonomiska gemenskapen (EEG) med målet att avskaffa tullar, tariffer och andra hinder för handel mellan medlemsländerna. Under de följande åren utvidgades

EEG märkbart och år 1968 avskaffades tullarna mellan länderna. EEG utvidgades år 1973 med tre nya medlemsländer och 1979 ordnades de första valen för Europaparlamentet. På 80-talet utökades gemenskapen ytterligare och allt fler länder blev medlemmar av EEG som nu började ta stora steg på allvar och utökade sin social- och miljöpolitik. Efter den ekonomiska krisen beslöts det att den inre marknaden skulle vara färdig och verkställas 1993. Maastrichtsfördraget verkställdes i slutet av 1993 och skapade det som vi i dag kallar Europeiska Unionen, eller EU. Detta utvidgades samarbetet mellan medlemsländerna till att omfatta även utrikespolitiken och säkerheten inom EU (Fontaine, s. 6-7).

Finland anslöt sig två år senare tillsammans med Sverige och Österrike och det var också under denna tid som EU startade arbetet med att skapa en gemensam valuta, Euron. 1990-talet var också en förberedelse för en stor utvidgningsperiod för EU med flera ansökningar om medlemskap från östblocket. Den slutliga anslutningen skedde i början av 2000-talet. Under 2000-talet har EU fokuserat på att bli en effektivare organisation och att klara sig genom de hårda ekonomiska kriserna som drabbat världen (Fontaine, s. 6-7).

Den 23 Juni 2016 ordnades en folkomröstning om Storbritanniens EU-medlemskap. Resultatet var att en majoritet på 51,89% som röstade för att lämna EU och 48,11% röstade för att stanna kvar. Detta är den första nationen som har röstat och valt att lämna EU genom dess historia. Grönland lämnade EEG 1982 men var vid tiden under Danmarks kontroll och röstade att lämna EEG efter att de uppnått större autonomi (BBC, 2017).

3.2 Friheter och grundprinciper

Som en följd av det djupa samarbetet mellan medlemsländerna i EU så har medborgarna inom EU flera rättigheter och friheter som de kan använda sig av. De grundläggande rättigheterna är fri rörelse av personer, varor, tjänster och kapital. Dessa fyra friheter utgör grunden för den fria marknaden inom EU och underlättar handeln mellan medlemsländerna och hjälper medborgarna på arbetsmarknaden.

Det finns dessutom grundlig lagstiftning gällande konkurrens, diskriminerande skatter och reklam vilket ger en god grund för företag att driva verksamhet inom EU (EU-

Upplysningen, 2016). Fri rörlighet för personer innebär också att arbetstagare för företag kan fritt resa mellan länderna och arbeta i dem utan några tillstånd. I praktiken innebär det enklare förberedelser för arbetsresor, tillfälliga arbetskontrakt utomlands osv.

EU baserar sig på frihet och öppenhet och ett djupgående samarbete mellan medlemsländerna. Området där dessa friheter är verkställda kallas för ”Schengenområdet” som en följd av Schengenavtalet som undertecknades år 1985 (Europaparlamentet, 2017). De inre gränskontrollerna är därmed avskaffade för medlemsländerna, medan de yttre gränserna för området ännu kräver pass eller annan legitim identifikation för att resa in i området. Medlemsländerna bör också genomföra samarbete med polisen i alla länder och har rätt att följa brottslingar över gränserna inom Schengenområdet.

3.2.1 Fri rörlighet av personer

Den fria rörligheten av personer inom EU innebär att medborgarna inte behöver visa identitetsbevis eller pass då de rör sig inom EU och Schengenområdet. Det underlättar det dagliga livet för medborgarna och ökar rörligheten inom EU. Personer som reser in till EU utifrån bör uppvisa identitetsbevis och pass för att få åka över gränsen. Då de rest in över de yttre gränserna av EU så kan de fritt röra sig inom gränserna av EU. Den fria rörligheten gäller inte endast EU medborgare, utan alla som rör sig inom området. De inre gränskontrollerna är avskaffade och gränserna är öppna. Icke-EU medborgare får dock ett tillfälligt uppehållstillstånd som måste förnyas då det löper ut (EU-Upplysningen, 2016).

Fri rörlighet för personer innebär att arbetstagare för företagen fritt kan resa mellan länderna och arbeta i dem utan några specifika tillstånd. Detta betyder i praktiken enklare förberedelser för arbetsresor, möjlighet till tillfälliga arbetskontrakt utomlands osv. För logistikföretag innebär det att deras arbetstagare och chaufförer kan åka inom EU så gott som oavbrutet och de sparar därmed både tid och pengar då gränskontroller inte utförs. Konsumenterna känner också av de positiva inverkningarna av detta då transporter och deras inköp kommer fram snabbare och smidigare. Detta sparar också på kostnaderna både för företagen och konsumenterna (EU-Upplysningen, 2016).

3.2.2 Fri rörlighet av varor

Den fria rörligheten för varor innebär att varor inte behöver förtullas varje gång de lämnar eller åker in i ett land. De inre tullarna inom EU avskaffades som en följd av Schengenavtalet och varor kan nu transporteras inom EU oavbrutet. Detta betyder också att regelverket för varor som produceras och säljs inom EU är gemensamt. Detta möjliggör försäljningen av samma vara inom hela unionen utan att behöva ändra på varan eller att den måste accepteras av varje enskilt land. Det gemensamma regelverket innebär också att skatter och tullavgifter för varor som importeras in till unionen betalas endast en gång och inte behöver betalas flera gånger (EU-Upplysningen, 2016).

För företag betyder detta än en gång en mer effektiv logistikkedja och lägre kostnader. Företag sparar en stor mängd tid och pengar då deras arbetstagare inte fortlöpande behöver göra tulldeklarationer och momsberäkningar då de importerar och exporterar deras produkter. Som en helhet är den fria rörligheten för varor en process som effektiviserar hela varustransportsektorn samt också ger stora fördelar åt konsumenten i form av lägre priser, snabbare transport och mindre problemfylld privat import (EU-Upplysningen, 2016).

3.2.3 Fri rörlighet av tjänster

Den fria rörligheten för tjänster innebär att ett företag som erbjuder tjänster i ett land också kan erbjuda dessa tjänster inom alla EU:s medlemsländer utan några hinder. Tillsammans med personrörligheten kan personer resa inom EU för att erbjuda sina tjänster. En EU-medborgare bör också kunna ta del av ett annat lands tjänster så som sjukvård eller juridiska tjänster. I tillägg till detta bör medborgare också få grunda ett företag inom ett annat medlemsland utan hinder och på samma villkor som inhemska företag (EU-Upplysningen, 2016).

För företag betyder detta att de fritt kan erbjuda sina tjänster överallt inom EU oberoende av om de har ett företag i det landet de säljer tjänster i. Det räcker att företaget är verksamt i något EU-land för att få rätten att vara aktiv i de andra länderna. Detta innebär också att företag inte får utsättas för extra skatter eller tullar i ställning till inhemska företag. På så

sätt skapas en god grund för hälsosam konkurrens och alla företag har jämlika chanser att genomföra sin verksamhet.

3.2.4 Fri rörlighet av kapital

Fri rörlighet av kapital inom EU innebär att det inte får upprättas några hinder eller begränsningar för överföring av kapital mellan medlemsländerna. Betalningar och kontanter får inte medföra extra kostnader för företag eller konsumenter och inga gränser på hur mycket pengar som tas över gränserna får existera.

Detta betyder dock inte att länder inte får kontrollera kapitalflödet, och bokföra hur mycket pengar som förs över gränserna, samt kräva att individer deklarerar de pengar de för över gränserna. Länder får också ingripa i misstänkt penningtvätt eller andra kriminella aktiviteter i kapitalflödet om det behövs (EU-Upplýsningin, 2016).

Denna fria rörligheten på kapital och tjänster möjliggör en betydligt enklare process för logistikföretag då de (för det mesta) inte behöver ordna och betala tullavgifter, pass och tillstånd då de rör sig inom EU. Det finns dessutom grundlig lagstiftning gällande konkurrens, diskriminerande skatter och reklam vilket ger en god grund för företag att driva verksamhet inom EU (EU-Upplýsningin, 2016).

3.3 Den inre marknaden

Den inre marknaden är ett område som omfattar 500 miljoner EU-medborgare och ger dem tillgång till alla de friheter som EU förhandlat fram. Dess syfte är att ta bort hinder för handeln inom EU och bidra till ökat välstånd inom EU. Den inre marknaden fick sin grund år 1958 med Romfördraget och är en av de centrala pelarna som EU står på. Den inre marknaden har genererat ekonomisk tillväxt och ökat konkurrensen inom EU, vilket leder till förbättringar för konsumenterna, men också för företagen (Europaparlamentet, 2017).

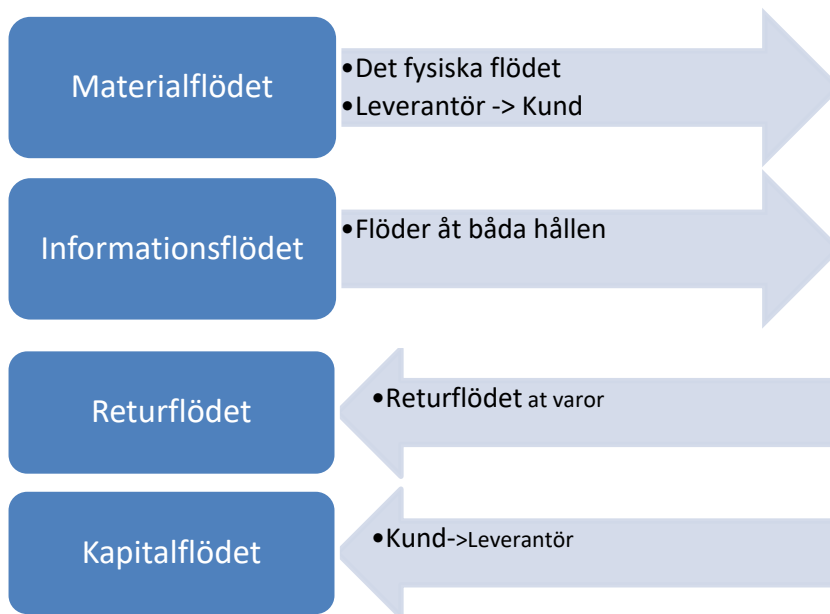
EU:s inre marknad möjliggör de fyra friheterna och främjar ekonomin och samhället inom EU. Arbetet med detta pågår konstant och nya lösningar och förbättringar hittas hela

tiden. Det finns dock ännu hinder för dessa lösningar och EU-kommisionen arbetar för att ta bort dessa hinder med målet att det inte skall finnas några hinder för handel och rörlighet. De strävar också efter att marknaden inom EU i framtiden skulle vara en enda stor marknad istället för flera mindre marknader som samarbetar (Europeiska Kommissionen, 2017).

Det finns dock länder utanför EU som ändå har tillgång till den inre marknaden och samarbetar med EU på en liknande nivå. Det europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) är ett frihandelsavtal slutna mellan EU:s medlemsländer och Island, Norge och Liechtenstein, vilket ger de tre utomstående länderna tillgång till den inre marknaden med vissa undantag.

I fortsättningen då jag nämner ”EES-länder” så syftar jag på de tre ovannämnda utomstående länderna även om hela EU omfattas av avtalet. EES-avtalet ger de tre länderna tillgång till EU:s inre marknad inklusive de fyra friheterna. Detta betyder dock att även EES-länderna måste implementera direktiv och lagar som EU ställer fram för att främja den inre marknaden, och de har också rätten att vara med och dra upp nya lagar utifrån. Om ett land inte följer reglerna har EU rätt att häva hela avtalet, och EES-länder har också rätt att vägra implementera nya lagar och regler.

Tack vare den inre marknaden kan logistiken i Europa flöda mycket bättre och smidigare. De fyra friheterna ger stora fördelar då det gäller transport och utbyte av information över gränserna. Logistikens flöden av varor, information, kapital och samtliga returflöden är också enklare att behandla. Storbritanniens utträde ur EU kommer att påverka dessa flöden på flera sätt och orsaka problem i vad som i dagens läge är ett relativt problemfritt flöde.



Figur 1: Illustration av de fyra flöden

Inom logistik rör sig varor från punkt a till b. Det är ett flöde av varor, information och kapital som i vissa fall har innehållet att röra sig åt båda hållen. Det flöde som associeras med logistik, materialflödet, innebär helt enkelt flödet av varor från säljaren till köparen och alla logistiska kedjor däremellan. Materialflödet rinner generellt sett åt ett håll, från säljaren till köparen, där säljaren levererar varor åt köparen. Mellan dessa två parter hinner det hända mycket, och logistikföretag är de som ser till att allt går smidigt. Den inre marknaden och dess eliminerande av hinder för handel främjar materialflödet då det minskar på mängden arbete i flödet och gör det mindre komplicerat t.ex genom att förtullning inte är aktuellt inom EU (Storhagen, G. Nils 2003).

Informationsflödet är utbyte av information för båda parterna i ett avtal. Med andra ord prisbud, information om transporten och inköpet/försäljningen samt information om köpets framskridande. Informationsflödet rör sig åt båda hållen då information från köparens sida krävs i form av vad som skall köpas, mängd, tidtabell osv. Säljaren ger denna information åt köparen inkluderande leveransdatum, pris och eventuella krav på dokumentation från köparen. Den inre marknaden gynnar också denna process eftersom information får fritt skickas över gränserna inom EU utan större restriktioner, vilket underlättar arbetet för alla parter.

Kapitalflödet omfattar utbytet av kapital, eller pengar. Detta flöde rör sig från köparen till säljaren i normala omständigheter. Den inre marknaden har frigjort kapitalflödet, och betalningar och pengarörelser får överföras över gränserna relativt fritt vilket underlättar betalningarna. Det sänker också kostnaderna eftersom de inte behöver betala extra för att flytta pengar över gränserna (Storhagen, G. Nils 2003). Logistikens flöden är en viktig del av logistikaktiviteterna och de båda är djupt sammanhöriga.

3.4 Logistikens grundaktiviteter

Logistik består av flera olika aktiviteter som tillsammans formar en helhet. Vissa företag kan bedriva verksamhet inom alla aktiviteter, medan andra mindre företag kanske bara är verksamma inom en del av dem, eller bara en. Det finns 14 grundaktiviteter inom logistik; efterfrågeprognoser, kundtjänst, orderbehandling, kommunikation, lagerkontroll, lagerhållning, inköp, produktion, förpackning, transporter, lokalisering, service, skrotning, returgoods (Storhagen, G. Nils 2003).

Logistik kan vara väldigt säsongmässigt och tidvis kan det behövas en större transportkapacitet än vad man normalt kan hantera. Ibland händer det också att företag har en stor del tomma trailers som inte används. På grund av detta måste logistikföretag göra efterfrågeprognoser där de utreder hur stor efterfrågan på deras tjänster kommer att vara under en viss tid. Detta går delvis att sköta genom att se på föregående år och deras kunders tidigare behov, och sedan se till att man har tillräckligt med kapacitet för den inkommande månaden eller perioden. Om man däremot har för mycket kapacitet i förhållande till efterfrågan kan man hyra ut sina bilar eller trailers till andra företag så att de inte ligger tomma och oanvända (Storhagen, 2003).

Kundtjänst innebär upprätthållandet av kommunikation med kunderna och hjälp för dem om de har önskemål, ändringar till deras beställningar, eller att utreda situationer om något gått snett under transporten (Storhagen, 2003). Till kundtjänsten hör också orderberedningen vilket är en viktig del av kundupplevelsen.

Orderbehandling är en process som består av att plocka de beställda varorna ur lagret, paketera samt leverera dem till kunden. Denna process sker ofta inom samma lager, men

beställningen kan skickas via flera lager eller terminaler innan det levereras åt kunden (Storhagen, 2003). Orderbehandlingen kan dock inte ske utan intern kommunikation inom företaget och lagret.

Kommunikationen inom logistik betyder i detta fall utbytet av information inom företaget. För att ett logistikföretag skall kunna fungera behöver det ha ett effektivt och modernt IT-system för att hålla reda på lagren, transportererna och alla beställningar. Då IT-systemet optimeras och utvecklas så blir processerna inom företaget mera effektiva och därför är det oerhört viktigt att ha ett fungerande system (Storhagen, 2003). Kommunikationen är också en viktig del av lagerkontrollen och utan kommunikationen kan denna inte fungera.

Lagerkontroll betyder att hålla reda på allt som befinner sig i ett lager, göra inventarier, optimera flödet in och ut och se till att allt fungerar optimalt. Med lagerkontroll syftar man ofta på ett lagerkontrollssystem som underlättar detta arbete och är en del av lagerhållningen (Storhagen, 2003). Lagerkontroll kan effektiveras med hjälp av transaktionsskanning och -registrering och detta utgör ett hjälpmedel för lagerbokföringen. Lagerkontrollen hänger tätt ihop med lagerhållningen och är två sidor av samma mynt.

Lagerhållningen är den praktiska delen av lagerkontrollen. Med andra ord det arbete man gör inne i lagret då man lagrar och förflyttar varor och material inom byggnaden. Till detta hör också optimering och effektivisering av alla arbetsuppgifter och processer inom lagret. I bästa fall kan god lagerhållning ge upphov till mervärde för kunden då deras beställningar levereras snabbt och smidigt (Logistiikan Maailma, 2017). En form av mervärde kan vara erbjudande av automatisk överföring av information till kundens eget IT-system. Utan effektiv lagerhållning och lagerkontroll kan t.ex inköpsprocessen inte fungera effektivt.

Inköp är en process av att köpa in varor och material till ett företag. Detta kan röra sig om varor ämnade för konsumenterna, men också för strategiska inköp åt företaget för att förbättra verksamheten, t.ex transportmedel, trailers eller datorer för arbetstagarna. Inköp är en av de viktigaste delarna av logistik då ett gott inköp kan betyda goda inkomster och

kostnadsbesparingar för ett företag, och i värsta fall kan orsaka stora förluster (Logistiikan Maailma, 2017). Utan inköpen kan inte heller produktionen fungera.

Produktionslogistik innebär hantering av material- och informationsflödet så att det inte slösas tid eller kapital under hela kedjan. Kedjan bör skapas så att den är flexibel och kan anpassas till förändringar, men ändå är kostnadseffektiv och tidsmässigt bra så att företaget inte förlorar pengar på grund av ineffektivitet. För att effektivera en produktionskedja kan man göra s.k ”benchmarking” för att jämföra sin egen produktionskedja med konkurrenter eller partners (Logistiikan Maailma, 2017). Men utan goda förpackningar så kan inte produktionen producera goda varor.

Förpackningen strävar efter att skydda produkten, ge kunden produktinformation samt att sälja den genom ett visuellt eller funktionellt lockande förpackning. Det är en oerhört viktig del inom transport då en dålig förpackning kan förstöra produkten innan den kommer fram. Företag bör därmed satsa på goda förpackningar så att produkten når konsumenten, och en god förpackningsprocess kan spara tid och pengar. Förpackningar kan delas in i tre olika former; primär-, sekundär- och tertiärförpackning. Primärförpackningen är det paketet som produkten packas i och är ofta den som konsumenten ser och köper i butiken. Denna förpackning har all den nödvändiga informationen på sig och är ämnad att informera, skydda och sälja produkten. Sekundärförpackningen är en gruppförpackning som innehåller flera primärförpackningar. Den är ämnad för enkel behandling och uppställning av produkten t.ex i butikens hyllor. Tertiärförpackningen är ämnad för bulktransport och innehåller flera sekundärförpackningar. Denna förpackning är endast ämnad att skydda produkterna under långa transporter och är också gjord för att förenkla transporten med standardiserade mått och dimensioner (Storhagen, 2003). Då man ser till att förpackningen är välgjord så sker transportererna bättre och risken för skador minskar.

Transporter är logistikens grundområde och det område som de flesta associerar till då de hör ordet logistik. Transport avser förflyttning av varor och material från punkt A till punkt B. Det är inte alltid så enkelt att transportera, och mellan punkt A och B kan det finnas lager, olika former av transport, tullar, tariffer och inspektioner förrän varan kommer fram. Transporten är en del av materialflödet och kan ske över land, hav och luft.

Då transporter planeras bör man se till att rutten är effektiv och att man inte kör onödiga kilometer eller blir tvungen att vänta onödigt många dygn i en hamn eller på en flygplats (Logistiikan Maailma, 2017). Vissa specialtransporter behöver också beakta trafikarrangemang, säkerhetsfrågor och dylikt.

Lokalisering är en viktig del av logistiken då transporter sker över landsgränser och till och med kontinentalgränser. Med lokalisering avser man anpassning av tjänster och varor till det land som man har verksamhet i. Det kan betyda att översätta instruktioner och etiketter, men också att ändra på sina tjänster totalt för att möta de krav som ett lands invånare har (Storhagen, 2003). Lokaliseringen kan också vara en form av service som man erbjuder åt sina kunder.

Logistikföretag kan erbjuda en stor del mervärdestjänster som underlättar kundernas arbete och inköp. Exempel på sådana tjänster är förtullning, import- och exportdeklaration, förpackning samt sammanställande av all dokumentation som behövs för transporten, exempelvis ursprungsbevis eller ADR-dokument. Speditionsföretag är specialiserade på detta och har goda kontakter med tullen och kan sköta dessa uppgifter snabbt och smidigt utan att kunden behöver oroa sig (Logistiikan Maailma, 2017).

Skrotning är en service som logistikföretag också kan erbjuda åt sina kunder. Med skrotning avses produktskrotning om produkten i fråga inte längre behövs. Logistikföretag kan vara tvungna att skrota varor i deras lager om kunden inte kan ta emot dem eller inte längre är anträffbar (om kunden t.ex har gått i konkurs). Det kan också hända att kunden inte vill ta emot varorna, och då kan företaget sälja varorna vidare, eller erbjuda kunden att de skrotar dem så att kunden inte behöver ordna detta själv (Storhagen, 2003).

Returgods är en del av materialflödet och klassas också som ett eget flöde, returflödet. Returgods kan vara återvinningsmaterial, skadade produkter som kunden skickat tillbaka, eller produkter som kunden helt enkelt inte vill ha och returnerar till säljaren. Företag kan och bör då de planerar sitt materialflöde beakta ett möjligt returflöde så att det fungerar så effektivt som möjligt (Storhagen, 2003). Då man har koll på grundaktiviteterna kan man

gå djupare in på hur de påverkas av tillhörigheten i EU och hur de fungerar då ett land inte direkt är med i EU.

3.5 Norge och Schweiz som modeller för Brexit

Då Storbritannien överväger var de vill stå i framtiden gällande EU och deras förhållanden kan de rikta blickarna mot Norge och Schweiz. Dessa två länder står i speciallägen i sina förhållanden till EU då de inte är fulla medlemsländer, men inte heller totalt utomstående vilket kan visa var Storbritannien står efter att Brexit genomförs. De kan också till en viss mån ses som modeller för ett hårt kontra mjukt Brexit.

3.5.1 Norge

Norge är medlem av det Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (EES) vilket ger Norge tillgång till EU:s inre marknad och förenklar samarbetet mellan dem och EU. Detta betyder dock också att Norge måste implementera EU:s lagstiftning och direktiv i sin egen lagstiftning. Och eftersom Norge inte är en full medlem av EU så har de inte någon representation eller rösträtt inom EU-parlamentet. Nackdelen med detta är att de inte kan påverka EU ifall något nytt lagförslag dras fram som skadar Norge eller dess intressen. Norge bidrar också med finansiering av EU:s forsknings-, säkerhets- och stödprojekt samt tar del av dessa projekt och utvecklar dem. De är också en del av Schengenområdet vilket betyder att fri rörelse fungerar på samma principer som inom EU. Norge hör dock inte till tullunionen, så alla varor som rör sig över gränserna måste i regel förtullas och deklarerar. Landet samarbetar också aktivt med EU inom säkerhetsfrågor och politiska frågor. Norge har integrerat ca 75% av all EU lagstiftning i sin egen inhemska lagstiftning vilket är en indikator på hur djupt samarbetet mellan landet och unionen är (House of Commons, 2013).

För logistiken betyder det att transportererna sker relativt problemfritt med undantag av förtullningen. Produktmarkeringarna i Norge är de samma som används inom EU tack vare den integrerade lagstiftningen så de behövs inte heller förpackas eller märkas igen då de lämnar eller kommer in i landet. Då Norge också är en del av den Europeiska Frihandelssammanslutningen så är importen & exporten av varor enkel och smidig utan

övriga tariffer och hinder. Då logistikföretag handskas med Norge så gäller i praktiken samma regler och lagar som då de idkar handel med resten av EU, bortsett förtullning. Norge är ett bra exempel på ett ”mjukt Brexit” då de inte är officiella medlemmar av EU men ändå är djupt integrerade i EU. Även om detta inte är vad Storbritannien vill så kan de ändå se för- och nackdelarna av ett djupt samarbete med EU.

Om man granskar de logistiska flödena så är det bara materialflödet som rubbas av att Norge inte är en full medlem av EU och därmed inte medlem av tullunionen. Men kapital- och informationsflödet flyter obehindrat tack vare att Norge är en del av Schengenområdet, och personal, information och pengar kan röra sig in och ut ur landet.

3.5.2 Schweiz

Där Norge har integrerats relativt långt i EU så har Schweiz tagit en mer konservativ ställning. Schweiz är inte en medlem av EES utan har istället valt att förhandla fram bilaterala avtal mellan sig själv och EU vilket ger dem vissa fördelar som EES ger. Men på samma sätt är de också tvungna att följa delar av EU:s regler så som Norge även om det inte är i samma utsträckning. I motsats till Norge har Schweiz rätt att vägra införa EU-direktiv men i praktiken händer detta inte. Avtalen mellan Schweiz och EU är uppbyggda så att Schweiz är skyldiga att följa alla tio avtal. Om de bryter ett av dem slopas alla de andra samtidigt, vilket lämnar landet i en position var de ändå måste acceptera EU:s direktiv och förslag. Schweiz har ändå större möjligheter att förhandla med EU om nya direktiv och hur de ser ut då de integreras i deras lagstiftning, vilket ger dem mera spelrum än Norge i EU-frågor. Schweiz finansierar också projekt inom EU på samma sätt som Norge. Schweiz har inte heller några avtal vad gäller utrikespolitiken eller säkerhetspolitiska frågor, men det är dock ändå i deras intressen att samarbeta med EU för fortsatt stabilitet. EU-medborgare kan fritt resa över gränserna och Schweiz är också medlem av frihandelsavtalet EFTA (Federal Department of Foreign Affairs FDFA, 2016).

Schweiz är ett exempel på hur ett ”hårt Brexit” kunde tänkas se ut. De är inte lika djupt integrerade in i EU som Norge vilket ger dem mera bestämmanderätt och möjligheter att ta sina egna beslut. Men samtidigt har de genom avtal förbundit sig till att följa vissa regler och de kan inte bryta dem utan att totalt bryta avtalet.

För Storbritannien lönar det sig att se på dessa länder och hur deras samarbete med EU fungerar då ett direkt utträde ur EU utan något samarbete eller avtal inte är optimalt. Tack vare den fria rörelsen av personer och varor så kan logistiken fungera relativt problemfritt mellan EU och Norge/Schweiz. Det största hindret är förtullningen vilket bidrar till förseningar och extra avgifter. Frihandelsavtalet underlättar också handeln mellan länderna och därmed logistiken. Men dessa avtal medför också skyldigheter och villkor som måste uppfyllas och det är detta som kan tänkas orsaka problem inom landet då förhandlingarna pågår. Detta eftersom orsaken till att Brexit genomförs är så att landet kan komma bort från påtryckningarna från EU. Men samtidigt är Storbritannien tvungen att väga kostnader och tid emot det praktiska livet och inse att ett totalt utträde utan några avtal eller samarbete med EU inte är ändamålsenligt eller en bra lösning (The Economist, 2017).

3.6 Brexit och EU

Storbritannien blev medlem av EU år 1972 och år 1975 hölls en folkomröstning gällande om de bör hålla sig kvar i den Europeiska gemenskapen (EG). Även om resultatet då var ett klart ”ja” så visade det att det redan då fanns missnöje med EU inom Storbritannien. Det har funnits flera partier som varit EU-kritiska, men det mest relevanta, och det senaste, är UK Independence Party (UKIP) som grundades år 1993. UKIP hade njutit av starka framgångar i de nationella valen och Europaparlamentvalen, och år 2014 vann partiet första plats med 27,5% av rösterna (The Guardian, 2014). Ökad euroskepticism och ett motstånd mot fri immigration användes av UKIP och andra partier för att öka medborgarnas stöd. En annan stor del av valkampanjen var att rikta allmänhetens uppmärksamhet mot de stora summor som betalades till EU varje år.

Dåvarande premiärminister David Cameron var märkbart pro-EU i sin politik och avtog år 2012 en begäran om en folkomröstning av EU-medlemskapet. Han gav dock inte ett totalt avslag på förslaget och påpekade att de måste försäkra sig om att Storbritanniens position i EU hade folkets fortsatta fullhjärtade stöd (BBC, 2012). År 2013 berättade Cameron att han skulle ordna en folkomröstning om medlemskapet innan slutet av år 2017 ifall han blev omvald. Eftersom hans parti vann valet 2015 började förberedelserna

för en folkomröstning och datumet bestämdes till den 23 juni 2016 (Philip Hammond, 2016).

På morgonen 24 juni 2016 var resultaten klara med en majoritet av 51,89% som röstade för ett utträde ur EU. Antalet invånare i Storbritannien som röstade var 72,21%. Storbritannien började nu förbereda sig för att lösgöra sig från EU (BBC, 2017).

För att kunna lösgöra sig från EU måste Storbritannien åberopa "Article 50", en anmälning till EU att de drar sig ur Europeiska Unionen, vilket förpliktade EU att påbörja förhandlingar för ett brittiskt utträde ur EU. Nuvarande premiärminister Theresa May meddelade den 29 mars 2017 att artikel 50 skall åberopas och att Storbritannien vill påbörja förhandlingarna för deras utträde (BBC, 2017).

Efter att förhandlingarna påbörjats bör de vara slutförda inom en period på högst två år, och alla EUs lagar gäller under den period som förhandlingarna pågår. Om förhandlingarna inte blir klara innan slutet av denna period så kan Storbritannien, i samarbete och med samtycke av EUs alla medlemmar, få lov att förlänga denna förhandlingsperiod tills ett beslut har nåtts. Efter att artikel 50 har åberopats är det inte längre möjligt att vända om och ändra åsikter, utan landet (i detta fall Storbritannien) är tvunget att lämna EU (BBC, 2017).

Om Storbritannien i framtiden vill gå med i EU igen är de tvungna att starta förhandlingarna från "noll" och deras tidigare medlemskap har i praktiken ingen inverkan (Openeurope, 2015). Efter den 29 mars 2019 kommer alla resterande 27 medlemsländer att möta Storbritannien för att förhandla om möjliga handelsavtal, specialavtal mellan EU och Storbritannien, samt hur utträdet i praktiken kommer att ske. För att utträdesavtalet skall kunna godkännas måste en klar majoritet av EU länderna acceptera avtalet och dess innehåll. Det exakta kravet är att 20 av 27 medlemsländer med totalt 65% av EUs population bör vara nöjda och acceptera utträdesavtalet. Storbritannien måste också omforma flera av sina lagar och se över sin lagstiftning så att den överensstämmer med vad de vill att skall hända, och att lagarna inte hänvisar till några EU-direktiv eller dylikt (BBC, 2017).

3.6.1 Hårt eller mjukt Brexit

Det talas mycket om hurdan Brexit det kommer att bli, ett s.k ”hårt Brexit” eller ett ”mjukt Brexit”. Även om politikerna har diskuterat främst om ett hårt Brexit, så är det ändå relevant att behandla skillnaderna mellan de två eftersom detaljerna för tillfället ännu hänger i luften. Premiärminister Theresa May har dock meddelat att hon arbetar för ett hårt Brexit, men industrierna inom UK har protesterat högljutt och finanssektorn har börjat se på möjligheter att flytta företagsfunktioner till andra platser inom EU (Kauppalehti, 2017).

Ett så kallat ”hårt Brexit” går ut på att Storbritannien lämnar EU totalt och inte ingår några specialavtal och hör inte heller till den inre marknaden. Detta betyder att UK skulle behandlas som vilket annat land som helst utanför EU och måste handla, sluta avtal och umgås med EU från en utomstående och neutral position. Britterna skulle därmed förlora rätten till alla de avtal som de slutit med EU genom åren och lägger sig i en position där de måste sluta nya avtal med alla länder separat. Ett mjukt Brexit skulle ge Storbritannien ett specialstatus inom EU så som t.ex Norge. Detta skulle betyda att den fria rörligheten skulle kunna bevaras, och att landet skulle ha tillgång till den inre marknaden. Det finns flera sätt att genomföra ett mjukt Brexit och avtal skulle kunna slutas med EU angående detaljerna, men landet skulle inte då vara en medlem av EU, utan en partner (BBC, 2017).

Då ett hårt Brexit är allt mer aktuellt så måste Storbritannien se till att de förhandlar fram nya goda avtal för att värna om sin ekonomi samt deras medborgares rättigheter. För modeller kan de rikta blickarna till hur Schweiz eller Norge handlar med EU eller till exempel Australiens frihandelsavtal med USA.

Teoretiskt skulle det vara möjligt att Storbritannien skulle få likadan status som Norge eller andra länder, med tillgång till den inre marknaden och med vissa rättigheter. Men premiärminister Theresa May har bekräftat att det blir ett s.k. ”hårt Brexit”, att Storbritannien lämnar den inre marknaden och tullunionen och att de inte överväger likadana modeller som andra länder. Detta kommer att innebära stora förändringar i handeln och logistiken i framtiden om Storbritannien inte förhandlar fram separata avtal med EU som en helhet, eller alla skilda länder som de handlar med (Businessinsider,

2017). Storbritannien kan också bli tvunget att betala stora summor för att lämna EU, och kostnaderna för utträdet är ännu spekulativa. Enligt Storbritanniens regerings officiella uttalande så förväntar de sig inte att slutföra förhandlingarna under den normala tidsperioden på två år och lyfter fram svårigheterna med att förlänga förhandlingarna. Storbritannien är också bundet till alla nya lagar och direktiv som EU lägger fram tills den dag det inte längre är officiell medlem av EU och måste också se till att förhandla fram handelsavtal med länder som de redan har ett avtal med genom EU (Philip Hammond, 2016).

3.6.2 Finlands Handel med Storbritannien

Finlands handel med Storbritannien stod år 2016 för endast 3,1% av importen, och 4,8% av exporten (Suomen Tulli, 2016). Om man ser på saken från Storbritanniens perspektiv så stod Finland år 2015 på 35:e plats med 0,48% (£2,6 milj.) av den totala importen och på 30:e plats med 0,52% (£2,7 milj) av den totala exporten. Finlands andel har ökat en aning sedan år 2015, men några stora förändringar finns inte att se (Office for National Statistics, 2017).

Suomen tärkeimmät kauppakumppanit vuonna 2016

	Milj. euroa	Osuus %	Muutos %
Koko tuonti	54 669	100,0	+0
Saksa	8 104	14,8	-2
Ruotsi	6 156	11,3	-1
Venäjä	6 132	11,2	+3
Kiina	4 049	7,4	+1
Alankomaat	3 316	6,1	-6
Ranska	2 225	4,1	+8
USA	2 108	3,9	+4
Iso-Britannia	1 668	3,1	-4
Viro	1 632	3,0	+5
Puola	1 590	2,9	+13
Tanska	1 582	2,9	-9
Italia	1 575	2,9	+8
Espanja	1 238	2,3	+6
Belgia	1 209	2,2	+0
Norja	1 090	2,0	+7

Figur 2: Finland viktigaste handelspartner inom importen 2016 (Tulli, 2017)

Storbritanniens driver ca 50% av sin import och export med EU och år 2015 stod EU för ca £290 milj. av den totala importen och £230 milj. för exporten. European Free Trade Association (EFTA) med ca £27 milj. för både export och import. Av det som exporterades stod bilindustrin värdemässigt för den största mängden, med ca £16 milj. export till EU (Office for National Statistics, 2017). Bildindustrin är också orolig över hur Brexit kommer att genomföras och skulle gärna se att Storbritannien stannar i EU:s inre marknad då avskaffandet av tullar och tulltariffer avsevärt påverkat deras verksamhet (BBC, 2016).

Alla de handelsavtal som Storbritannien har slutit med andra länder genom EU måste omförhandlas och nya överenskommelser måste slutas. Logistikorganisationerna och företagen arbetar flitigt tillsammans för att se till att regeringen förstår vad som behövs och att de förhandlar fram ändamålsenliga avtal medan brexitförhandlingarna pågår.

Målet och idealet för dem skulle vara att Storbritannien i någon form skulle vara med i den fria marknaden, men regeringen har dock bekräftat att de drar sig ur den (FTA, 2017). De påpekar också att enkla och fungerande transportrutter bör prioriteras så att den tunga trafiken kan fortsätta sitt arbete så effektivt som möjligt.

Den brittiska landsvägstransporten litar också starkt på utländska chaufförer för att möta efterfrågan då de inte lyckas rekrytera tillräckligt med inhemska chaufförer. Det finns ca 60 000 utländska chaufförer i tung fordonstrafik på brittiska vägar och de behövs desperat. Ungefär 45-50% av importen och exporten förs via de brittiska hamnarna vilket förlägger hamnarna i en kritisk position i Storbritanniens handel och logistik (Journal of Commerce, 2016).

3.7 Sammandrag

Storbritannien står i en svår situation för tillfället och EU-länderna har lagt hårt mot hårt. Handeln med EU kan inte avslutas och Storbritanniens ekonomi är beroende av en fungerande handel med Europa. Det betyder att bilaterala avtal måste förhandlas fram antingen med EU som en helhet eller med varje enskilt land. Storbritannien måste också se till att de grundläggande logistiska aktiviteterna kan fortsätta så smidigt som möjligt och att landet inte bygger up nya hinder för en växande industri utan tillåter redan existerande företag att fortsätta med sin verksamhet.

Politikerna bör också vara medvetna om hur länge lösgörningsprocessen kan ta och att de måste ge tid åt ekonomin och landet att justera sina processer efter att beslutet gjorts. Logistikföretagen inom EU och i Storbritannien bör förbereda sig på de ändringar som Brexit kommer att medföra och hur slutet (eller ändringen) på den fria rörligheten kan försvåra arbetet. Som hjälpmedel kan Storbritannien använda de nuvarande modellerna som Norge och Schweiz använder sig av. Och även om Storbritannien inte kommer fram till exakt samma lösning så kan de ändå ta exempel av de problem och lösningar som tagits fram under processen.

4 MÖJLIGA FÖLJDER OCH PÅVERKNINGAR AV BREXIT

I detta kapitel går jag igenom möjliga följder och inverknings som Brexit kan tänkas ha på logistiken inom EU, samt hur det möjligen påverkar Finland. Först tar jag upp Brexits möjliga inverkan på logistiken och dess olika delar. Jag börjar med att gå igenom logistikens flöden och aktiviteter och går sedan in på mera specifika detaljer som tullar, arbetare & företag samt specialområden inom EU. Jag avslutar kapitlet med Brexits möjliga inverkan på logistiken i Finland och Finlands handel med Storbritannien.

4.1 Brexits möjliga inverkan på logistiken

Då Brexit genomförs kommer det sannolikt att ha en stark inverkan på logistiken i Europa då gamla avtal rivs upp och skrivs om. I detta kapitel går jag igenom tänkbare följder som utträdet kan tänkas ha och hur det påverkar logistiksektorn.

4.1.1 Flöden

De fyra logistiska flödena är en viktig del av logistiken, och de kan rinna relativt obehindrat inom EU. Vid ett utträde ur unionen skulle dock Storbritannien förlora tillgången till den inre marknaden och schengenområdet, vilket också betyder att de går miste om de fyra friheterna inom EU. Det kan tänkas att påverka logistikens flöden avsevärt och skulle betyda att industrierna måste anpassa sig.

Materialflödet kan i dagens läge dra nytta av den fria rörligheten av varor inom EU. Varorna som transporteras behöver inte stanna vid landsgränser utan kan röra sig fritt och distribueras över landsgränser relativt fritt. Efter Storbritanniens utträde ur Europeiska Unionen markerar det dock ett slut för detta. Alla varor som importerats och exporteras från landet måste stanna vid gränsen, deklarerats och förtullas. Det innebär längre transportperioder och mera förlorade pengar. Då alla transporter måste stanna vid gränsen (med undantag transporter som körs till tullager) så orsakar det möjligen också rusning vid tullen, och varor som tidigare kommit fram snabbt och smidigt måste nu sitta och vänta på att de förtullas och att den brittiska tullen meddelar att varorna får köras vidare.

Materialflödet måste anpassa sig och tidtabeller och rutter måste planeras igen för att göra logistiken så smidig och kostnadseffektiv som möjligt. Vid paketeringen måste Storbritannien också ta i hänsyn att deras exportvaror måste EU-märkas för att bli sålda inom EU, vilket tillbringar ytterligare kostnader då extra resurser måste sättas på detta. Behovet av tullager ökar också då alla varor som åker in i landet nu måste tullas. Då Storbritannien har meddelat att de vill genomföra ett "hårt" Brexit så är det inte möjligt att de skulle stanna som medlemmar inom tullunionen men de kan ändå förhandla fram frihandelsavtal för att hålla materialflödet smidigt. I detta fall skulle UK:s position vara närmare Schweiz än Norge, möjligen ännu längre ifrån EU då vi inte ännu vet hur villiga EU är att förhandla med Storbritannien. Samtidigt så kommer en del av EU:s direktiv & lagstiftning integreras i Storbritanniens lagstiftning även efter Brexit så t.ex förpackning och deras märkning kommer troligen att förbli likadan som tidigare vilket underlättar handeln och logistiken.

Informationsflödet är inte det första som man tänker på då det pratas om logistik, men Brexit kommer att ha väldigt stora inverknings här också. Den fria rörligheten av tjänster har inneburit att utlänningar kan driva verksamhet inom Storbritannien, men med Brexit kommer detta också att ändra. Speditionsföretag blir nu tvungna att grunda separata divisioner inom landet för att garantera effektiva transporter, och brittiska företag måste också göra samma sak för EU. Det kommer att försvåra arbetet över gränserna och medföra ytterligare kostnader, och småföretag kan tänkas vara tvungna att stoppa verksamheten i landet då det extra kapitalet de använder innebär att det inte längre är lönsamt att driva verksamhet inom Storbritannien, eller vice versa. Å andra sidan kan det betyda enklare konkurrens för företag inom Storbritannien och leda till ökat välstånd då småföretag nu har en chans att etablera sig utan att behöva konkurrera med Europeiska storföretag. Här skulle ett "mjukt" Brexit hjälpa till att hålla informationsflödet i gång då utbytet av information speciellt i dagens läge är mycket viktigt för företagen. Att vara i en liknande position som Norge/Schweiz skulle vara ändamålsenligt då UK skulle kunna dra nytta av den information som finns inom EU och utbytet skulle vara enkelt. Ingen av de länder som har specialstatus inom EU är totalt utanför och därmed finns det inget tidigare exempel på hur ett totalt hårt Brexit skulle se ut då det gäller informationsflödet.

Pengar får världen att gå runt, och det är också sant inom logistikbranschen. Kapitalflödet kommer antagligen att rubbas som en följd av allt detta, och den fria rörelse för kapital inte kommer att gälla UK längre. Då pengar inte längre får flyttas över gränserna lika fritt som förr så kan det vara svårare för företag att investera i landet. För logistikbranschen kan detta betyda ytterligare kostnader vid betalningar över gränserna och en svårighet att stöda verksamheten inom landet. Men det kan också erbjuda nya möjligheter för företag som är snabba att anpassa sig och erbjuda nya tjänster och expertis åt kunder.

4.1.2 Logistikens Aktiviteter

För att illustrera hur Brexit konkret kommer att påverka logistiken är det ändamålsenligt att granska hur händelsen kommer att påverka de 14 grundaktiviteterna inom logistiken. Efterfrågeprognoserna kommer att vara osäkra för en tid efter Brexit då marknaden kommer att vara instabil och företag inte är säkra hur allt kommer att spela ut. Men efter transitionsperioden så är de igen enklare att genomföra och marknaden har stabiliserat sig efter chocken. Företag måste ta i hänsyn hur marknaden kommer att förändras före och efter Brexit och göra beslut om planerade investeringar i UK. I Finland så bör företag göra nya prognoser och tänka om sin strategi då det kommer till verksamheten i Storbritannien. Om de är beroende av import/export med UK så måste de vidta åtgärder för att säkra sin verksamhet i framtiden. Brexit kan dock också påverka positivt på marknaden och ge upphov till nya möjligheter för företag att bedriva verksamhet inom landet.

Kundtjänst och kommunikation kan tänkas klara sig relativt oskadda genom ändringarna då de inte påverkas så mycket av ändringarna på en strukturell nivå. De kommer antagligen att ha mera arbete, men deras processer och dagliga arbete får inga drastiska ändringar. Det kan tänkas att informationsbehandlingen måste ses över då Storbritannien inte längre kommer att vara inom EU, och t.ex sensitiv kundinformation får inte alltid överföras över landsgränser.

Orderbehandlingen och paketeringen, samt alla lagerfunktioner kommer däremot att vara tvungna att se över sina processer och anpassa sig till det nya läget. Paketeringen måste följa de nya standarderna som UK drar upp efter att de lämnar EU vilket skapar ytterligare

kostnader för företag. Det kan tänkas att UK drar sina nya lagar och bestämmelser i enlighet med EU:s regler och på så sätt minimerar kostnaderna. Orderbehandlingen blir också annorlunda då den fria rörligheten tas bort, så alla varor måste behandlas olika beroende på var de ska säljas. Detta gäller markeringen på paketen, EU och UK kommer inte nödvändigtvis att ha samma krav på vilken information som måste finnas på förpackningen och hur de ska lagras. I värsta fall måste förpackningar märkas om eller packas på nytt då de anländer till Storbritannien, eller anländer till ett EU-land.

Inköpen i företag blir tvungna att se över sina anskaffningar och överväga om det blir billigare att köpa material inifrån landet eller om det är bättre att köpa från EU och betala tullavgifter och skatter. Det kan innebära bättre omsättning för företag inom UK, men den mindre konkurrensen kan också ge upphov till ohållbara marknader för småföretagare. Produktionen av gods blir på samma sätt tvungna att se över sina produktionskedjor, en lättad av EU:s byråkrati kan göra det billigare och enklare att producera varor för inrikesbruk, men om de vill exportera dem så kan det hända att de måste producera två separata versioner av sin vara, vilket komplicerar saken. Men igen så kan detta gynna brittiska företag då företag gör inköp och producerar sina produkter med inhemska material och specialkunnande. Företag i Finland måste också överväga om det blir bättre att skaffa utrustning från något annat land. Ca 30% av importen från Storbritannien till Finland är i form av maskiner och utrustning, så tariffer och tullavgifter kan ha en väldig inverkan på hur företag i framtiden kommer att köpa in det de behöver (Suomen Tulli, 2017).

Transporterna över gränserna står inför stora ändringar i framtiden då Brexit genomförs. Där de tidigare kunde köra in och ut ur landet fritt utan att behöva stanna vid gränser, så är de nu tvungna att sitta och vänta på tullen och att de får lov att åka vidare. Varor som transporteras in containers och förarlösa trailers måste göra samma sak vilket leder till ökade leveranstider och kostnader, både för företag och för konsumenter. Logistikföretag måste se över sina processer och kedjor i Storbritannien och se hur de i framtiden för in varor i landet. Ungefär 80% av trafiken inom logistik till och från Finland sker på havet, och de stora hamnarna inom UK måste hänga med i svängarna då Brexit genomförs (Suomen Tulli, 2017). Chaufförer måste se till att de har dokumentation för att åka över

gränserna, och företagen måste se till att de har den nödvändiga expertisen för att behandla tullgods och alla de aktiviteter som hör till detta.

Tjänster och service som expedition kommer att se ändringar i deras kunders beteende och krav efter Brexit. Efterfrågan på förtullningstjänster kommer att bli avsevärt högre, och expeditionsföretag måste förbereda sig för det. Både tullen och enskilda företag måste se till att de har kapaciteten för detta, annars stannar transporten in och ut ur landet och potentiella kunder vänder sig någon annanstans. De måste också samarbeta ytterligare med kunder utanför landet för att se till att all dokumentation som behövs kommer att finnas då kunder som handlat med landet förut kanske inte till en början kommer ihåg att ge all relevant information som krävs för handel utanför EU. Från ett kundperspektiv så innebär det högre priser, långsammare transporter och mera jobb för dem. För företagen innebär det att de måste erbjuda goda tjänster och mervärde för kunden, för det kan vara svårt att konkurrera med priset. Kunderna vill inte betala extra, och företagen måste därför se till att de kan erbjuda bättre tjänster och kundservice för att behålla sina kunder.

Skrotning och returgoods är något som kanske inte förknippas med logistiken direkt, men är en viktig del av ämnesområdet. I den moderna världen är globala marknader mycket tillgängliga för den normala konsumenten, och näthandeln är livlig. Då folk köper och returnerar gods så måste de transporteras tillbaka till ursprungslandet, och medan företag behandlar dessa som normala transporter då det handlar om returneringar av produkter, så blir det ändå dyrare att behandla dem. Returflödet av återvinningsmaterial måste också därav ses över. Skrotningen av produkter är en annan viktig del av returflödet. Ibland kan kunder ge lov att varorna får skrotas i det land dit de transporterats, men de kan också kräva att varorna ska returneras till avsändaren (om godset är i sådant skick att det är möjligt).

4.1.3 Tullar

I det nuvarande läget då Storbritannien har tillgång till den inre marknaden och alla de friheter som detta medför, så behöver de inte arbeta med tullar då de handlar med EU. Ett utträde ur EU skulle dock ändra på detta och skulle leda till omfattande ändringar i UK:s tullmyndigheter och deras processer.

Då gods i fortsättningen anländer till Finland kan det ske på några olika sätt. Antingen så kommer allt gods från Storbritannien att behandlas som tullgods, eller så kommer Finland/EU och Storbritannien fram till något avtal där UK ännu är en del av tullunionen, även om detta alternativ verkar osannolikt för tillfället. Om UK träder ut ur tullunionen så behandlas gods på samma sätt som andra länder utanför EU. Med andra ord då godsen anländer till ett EU-land så måste de behandlas av tullen, skatter måste betalas och dokument ska stämplas. Vid export ut ur EU till Storbritannien så gäller långt samma processer.

4.1.4 Arbetare och företag

Ett annat problem som politikerna i Storbritannien måste lösa är hur de ska hantera alla de EU-medborgare som för tillfället bor och jobbar i landet. Den fria rörligheten för personer ger dem rätt att vistas i landet, samt att jobba där utan några uppehållstillstånd, men då de lämnar EU så måste antingen nya avtal förhandlas fram för detta, eller så kan det tänkas att britterna går miste om arbetskraft.

För logistikbranschen innebär detta en brist på arbetskraft i Storbritannien, speciellt inom arbetsuppgifter inom lager samt lastbilschaufförer. Enligt Freight Transport Association (FTA) består ca. 11% av arbetskraften inom transportindustrin av EU-medborgare som inte är briter (FTA, 2016). Således måste UK vara noggranna med att antingen göra det enkelt för dessa arbetare att fortsätta sitt arbete inom Storbritannien, eller förhandla med EU för att ge dem rättigheter att arbeta inom landet i fortsättningen.

4.1.5 Specialområden

Även om Storbritannien lämnar EU så betyder det inte ett slut på samarbetet mellan unionen och Storbritannien. Det finns flera exempel på länder som är i specialsituationer i sitt förhållande till EU, och de njuter av tillgången till den inre marknaden även om de inte är medlemmar av EU. Det tillbringar dem dock också vissa skyldigheter.

Det Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (EES) är en fördjupning av frihandelsavtalet EFTA och ger medlemsländerna tillgång till EU:s inre marknad, och länderna måste införliva EU:s lagstiftning och följa EU:s direktiv som är relevanta till den inre marknaden för att få fortsatt tillgång. De nuvarande medlemmarna av EES är Norge, Island och Liechtenstein. Schweiz är en medlem av EFTA men inte av EES och är således inte delaktig i den inre marknaden, men har en stor del bilaterala avtal med EU för att vara en del av den ekonomiska integrationen av EU (Europaparlamentet, 2017).

Det kan tänkas att Storbritannien skulle finna sig i en situation där ett EES medlemskap är ett aktuellt val istället för ett totalt utträde ur EU. Det skulle ge dem möjligheten att ta del av den inre marknaden men ändå kunna välja hur djupt deras samarbete med EU skulle vara. Det skulle dock innebära att de också har alla de skyldigheter som kommer med detta samarbete. Om de inte vill vara med i den inre marknaden kan de sluta bilaterala avtal med EU i samma stil som Schweiz vilket skulle säkra goda ekonomiska förbindelser med EU, men ge dem en stor del frihet då det kommer till hur noggrant de vill följa EU och ha chansen att bryta av avtalen och integrationen om de känner att det blir för mycket.

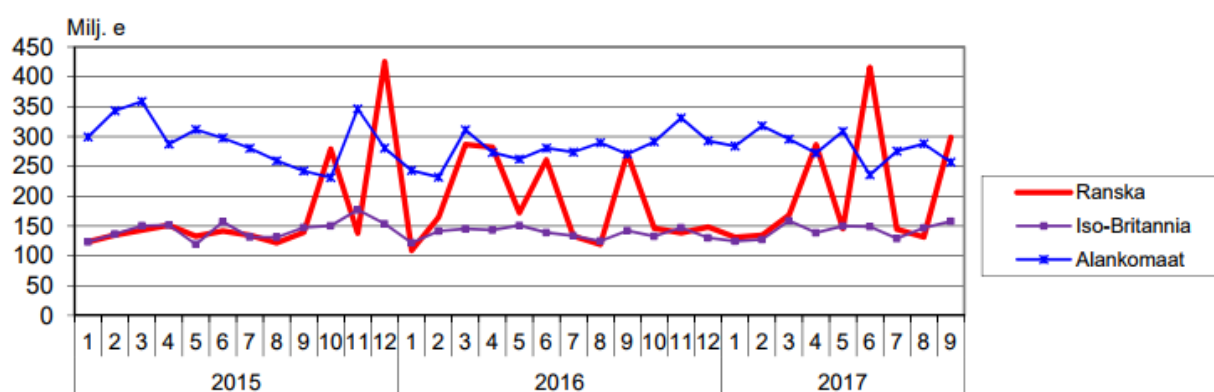
4.2 Brexits inverkan på logistiken i Finland

Då Brexit genomförs kommer det att påverka handeln mellan Finland och Storbritannien och därmed också logistiken och transporten mellan dessa två länder. Storbritannien är en viktig handelspartner åt Finland, och även efter att beslutet att Brexit kommer att ske så har företag fortsatt att bedriva handel med landet. Jag anser att det för det mesta kommer att påverka speditionen då tillhörigheten i EU långt gäller samarbete och förenkling av processer och arbete.

4.2.1 Import

Storbritannien stod 2016 för ca 3,1% av den totala importen till Finland med ett totalvärde på ca 1,7 miljarder euro och placerade sig därmed på åttonde plats bland de länder som Finland importerar mest gods från (Suomen tulli, 2017). Importmängden har fallit en aning efter beslutet att Brexit skall genomföras slogs fast och osäkerheten krypigt fram. Då det finns direkta båtlinjer som åker från Storbritannien så påverkas importen efter

Brexit antagligen märkbart. Med nuvarande regler och bestämmelser inom EU så är det möjligt att hålla de logistiska flödena relativt problemfria och effektiva tack vare bestämmelserna om fri rörelse inom EU. Men efter ett utträde ur unionen måste Storbritannien behandlas som ett utomstående land. Finland importerar också till en stor del tunga maskiner och råvaror från Storbritannien vilket inte är ändamålsenligt att transportera landvägen genom Europa eller med flyg direkt till Finland. Mellan januari-juni 2017 bestod hela 31,8% av importen från UK till Finland av maskiner, apparater och transportmedel (Suomen Tulli, 2017).



Figur 3: Finlands import från UK månadsvis 2015-2017 (Suomen tull 2017)

En av de mera självklara och tydliga direkta inverkningarna som det kommer att ha, är förtullning för alla gods som importeras till Finland. Det ökar på transport- och importkostnaderna både direkt genom tullavgifter och skatt som måste betalas, men också indirekt genom ökat pappersarbete som transportföretag måste genomföra under transportens gång. Transportföretagen måste se till att de får alla nödvändiga dokument för att varan skall kunna säljas vidare inom Finland. Sådana dokument är till exempel exportdeklarationer, bestyrkelse av varans ursprung, handelsfakturer och dylikt. Med dessa kan varorna sedan förtullas inom Finland genom att mottagaren gör det själv eller låter en speditör göra det för dem.

De indirekta följderna är dock ökat pappersarbete, höjda kostnader som en följd av detta, samt längre transporttider. Om en vara anländer till Finland och är redan EU-tullad så kan denna vara skickas vidare till mottagaren utan att tullen behöver blanda sig i transporten, vilket sparar arbetstid och kostnader. Men då en försändelse måste förtullas, så måste speditören meddela till tullen och ta med försändelsen i sin tullbokföring förrän

försändelsen får levereras till mottagaren. Tullningen kan ta någon dag och förlänger därav transportens gång och gör den mindre effektiv medan den också ökar på kostnaderna för själva transporten eftersom arbetstid inte är gratis.

En annan viktig faktor inom importen är frågan om kapacitet. Företag inom logistikbranschen måste granska sina egna processer och möjligheter för att ta reda på om de har kapacitet och resurser att behandla denna relativt stora ökning av gods som måste förtullas. Detta kan dock också skapa mera jobb och möjligheter för både nya och gamla speditörsföretag att betjäna sina kunder. Precis som det finns företag inom Finland som specialiserar sig på import & export till och från Ryssland, så kan det tänkas att företag specialiserar sig på Storbritannien och hittar sin nisch.

Tomma trailers kan också orsaka problem och extra kostnader för internationella logistikföretag. Inom logistiken så är hanteringen av tomma trailers en viktig del av att hålla transportkedjan igång. Internationella logistikföretag måste alltid se till att de har tillräckligt med trailers i landet där de skall lasta varor. I bästa fall så är det alltid möjligt att skicka en fullastad trailer till ett annat land och sedan lasta något på vägen tillbaka, eller så har man alltid tillräckligt med trailers i landet där något skall hämtas. Men i verkligheten så måste företag skicka tomma trailers dit de behövs så att alla länder har tillräckligt. Inom EU så är det enkelt att bara föra trailers till den plats de behövs och denna trafik är relativt problemfri och kan behandlas som vilken transport som helst. Då UK dock träder ut ur EU, så måste bestämmelser om tomma trailers samt containers dras upp för att göra denna trafik så smidig som möjligt. Att skicka tomma trailers dit de behövs är en oundviklig kostnad som företag måste stå för, men högre kostnader för dessa transporter bör undvikas då det tär på företags vinstmarginaler och kan på sikt göra normala transporter dyrare.

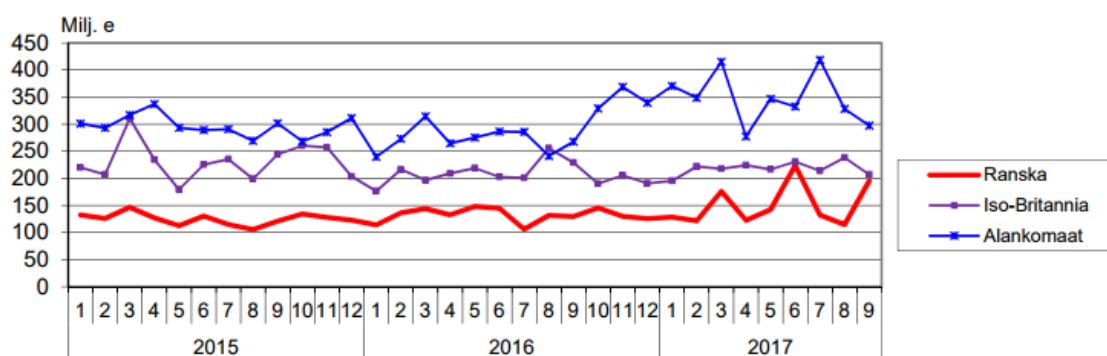
För att undvika eller underlätta allt detta så bör Finland och Storbritannien tillsammans förhandla fram ett bilateralt avtal sinsemellan där de kommer överens om gemensamma processer över hur importen bör skötas. Som exempel kan ges ett frihandelsavtal där tariffer och tullar avskaffas mellan länderna, men detta är ytterst osannolikt då EU antagligen inte tillåter detta, och ett sådant avtal kan vara svårt att förhandla fram så att båda länderna drar nytta av det. Storbritannien får inte heller på sikt specialstatus

gentemot EU så att de kan vara en del av schengenområdet, utan det hårda Brexit arbetar de ännu för, och båda parterna har sagt att det inte är möjligt att UK behandlas som en specialpartner i detta fall. Detta betyder dock inte att UK måste behandlas som vilket land som helst, och nya lösningar kan lyftas fram så länge det gynnar båda länderna.

4.2.2 Export

Vid export ut ur EU så gäller många av de regler och bestämmelser som vid importen, men de görs i en annan ordning. Då gods lämnar EU så finns det dock vissa saker som måste tas i hänsyn.

Storbritannien stod år 2016 för 4,8% av Finlands totala export och är därmed också en viktig och värdefull handelspartner för Finland.



Figur 4: Exporten till Storbritannien månadsvis 2015-2017 (Suomen Tulli 2017)

Varor som först ut ur EU så måste deklarerars genom en exportdeklaration som nuförtiden är i elektronisk form eller i undantag muntligt. Denna exportdeklaration måste sedan godkännas av tullen och måste finnas tillgänglig så att tullen kan granska varorna vid behov. Deklareringen måste göras före varorna förts ut ur EU, och efter att den godkännts så måste varorna föras ut inom 150 dagar eller så ogiltiförklaras deklarationen. Efter 90 dagar så kan Tullen också be om en utredning av varför varor inte förts ut ur landet (Suomen Tulli, 2017). Denna process torde inte ändras från Finlands håll då Finland stannar inom EU, men Storbritannien kommer antagligen att ändra på sina processer och till exempel utbytet av information måste ses över då den fria rörelsen av information inte längre gäller mellan Finland & Storbriannien. Något som också måste beaktas är utländska chaufförers status och hur de får ta sig in och ut ur landet. Vilken form UK:s importprocesser tar är svårt att säga vid detta skede då detaljer om vilka lagar som skall

slopas och vilka som skall behållas inte är tillgängliga ännu. Det kommer att finnas en övergångsperiod på ca två år där EU:s lagar och bestämmelser som integrerats i Storbritanniens lagstiftning ännu hålls i kraft, men under denna period så kommer lagarna att behandlas om (BBC, 2017). Detta beslut ger också Finland mera tid att förhandla fram avtal med landet och hitta lösningar för framtiden.

5 SLUTSATSER & ANALYS AV ARBETET

Då Brexit bör vara slutfört i 2019 så har beslutsfattarna mycket jobb kvar. De logistiska flödena kommer att rubbas och de behöver tid att återhämta sig efter alla de ändringar som lösgöringen kommer att medföra. Företag som bedriver handel med Storbritannien måste förbereda sig och följa med diskussionerna kring Brexit aktivt så att övergångsperioden sker så smidigt som möjligt och de måste också se över sina egna processer och identifiera problemområden.

5.1 Forskningsfrågor & svar

För logistiken betyder Brexit en stor förändring både ekonomiskt men också att rutiner och processer ändras. Där man tidigare kunde skicka varor och arbetare till landet så måste man i framtiden förtulla, deklarerera och ansöka om tillstånd för att röra sig och transportera över gränserna. Det kan också bli svårare att koordinera logistiken från andra länder och efter Brexit kan det hända att företag blir tvungna att skaffa samarbetspartner eller upprätta nya kontor inom landet. Tullprocesser är invecklade och dokument måste ibland stämplas i ett tullkontor eller varor måste visas upp för tullen. Sådana processer lättas märkbart om man har någon lokalt på plats som känner till landet och området som kan ordna det för en. Detta medför mera arbete då den fria rörligheten på personer inte mera finns och företagen måste ansöka om visum och uppehållstillstånd för sina arbetare och chaufförer.

Ett konkret exempel på något som sannolikt påverkas är märkningen av förpackningarna och förpackningen överlag vilket är en viktig del av logistikens aktiviteter. Då Storbritannien inte är medlem av EU så måste de inte märka alla produkter med EU:s märkningar. Så på detta sätt påverkas material- och informationsflödet märkbart.

Utländska chaufförer måste också få lov att arbeta inom landet, och denna process måste fungera smidigt så att det finns tillräckligt mer arbetare inom Storbritannien.

Ur Finlands perspektiv är allt detta extra kostnader och mera arbete, men ur UK:s perspektiv kan detta öka sysselsättningen och ge möjlighet för nya företag inom logistikbranschen att etablera sig som experter på transporter som berör Storbritannien. Men på samma sätt så kan också Finländska företag besluta sig för att flytta lager eller förpackningstjänster till Finland istället för att ha dem i Storbritannien vilket genererar mera arbetstillfällen i Finland. Det ger också möjlighet för speditörer och andra logistikföretag att utnyttja sina tullager och erbjuda sina tjänster åt både gamla och nya kunder. Samtidigt så är det möjligt att Finland kan förhandla fram goda avtal med Storbritannien vilket kan förbättra Finlands position. Den Finländska transporten ändras inte nödvändigtvis så mycket, men speditörslag eller företag som erbjuder speditörstjänster kan i fortsättningen få mera uppdrag men också ökade kostnader. Transportrutterna kommer förmodligen inte att ändras och sjöfarten förblir den viktigaste ruten mellan Finland och Storbritannien.

En annan viktig del av logistiken är informationsbehandlingen och informationsflödet i sin helhet. Om informationen i logistiken inte hittar fram så kan det leda till stora förseningar eller problem med leveranser. Även om informationsutbyte är enklare i dagens värld tack vare elektroniska system så finns det ändå hinder för informationsflödet som EU har försökt röja undan. Som exempel kan ges det europeiska förtullningssystemet där allt gods som rör sig inom EU:s gränser finns i en gemensam databas och ursprungsbevis inte behövs. Men om Storbritannien inte längre är en medlem av EU så är de nu tvungna att visa upp t.ex ursprungsbevis för gods som ska ta sig in i EU.

Som jag skrivit i kapitel 4 så kommer Brexit antagligen att inverka på logistikens flöden och detta gäller också för Finland. Den största ändringen kommer förmodligen att gälla materialflödet då ny lagstiftning kan rubba det nuvarande läget där varor kan förflyttas relativt enkelt. Då Storbritannien också är en viktig handelspartner för Finland så måste företag inom logistiken i Finland troligtvis planera om hur de sköter UK. Med tunga transporter så är flygtrafik inte ett val och företag samt beslutsfattarna inom industrin måste säkra lönsamheten och fortsatt handel. Samtidigt så kan förtullningen orsaka

problem för materialflödet genom förseningar och extra kostnader. Tomma trailers måste också flyttas till och från landet, och detta bör vara möjligt att göra med så lite kostnader som möjligt då trailerbalansen är en oerhört viktig del av transportbolags aktiviteter.

Sannolikheten att det blir ett hårt Brexit är hög då bägge parterna i förhandlingarna har meddelat att Storbritannien inte får något specialstatus inom EU, men det betyder dock inte att Storbritannien inte kan gå samma väg som t.ex Schweiz men utan den fortsatta integreringen av EU:s lagstiftning. Någon djup integrering som Norge är inte sannolik och inte heller ändamålsenlig då man överväger kostnaderna som Brexit redan har orsakat. Jag anser att det bästa sättet för UK att gå framåt är att nå en överenskommelse med EU och fortsätta samarbetet med unionen då de även i fortsättningen kommer att vara en del av Europa. Att försvåra handeln och logistiken hjälper dem inte och de bör sträva efter att låta företag fortsätta med sitt arbete så problemfritt som möjligt. EU har också gjort det klart att Schweiz nuvarande situation inte är hållbar och att de avtalen måste omförhandlas vilket minskar chanserna att Storbritannien skulle sättas i samma position ytterligare. Det är dock inte bara i Storbritanniens intressen att komma fram till en god lösning utan också i EU:s och därmed också logistikindustrins intressen.

5.2 Tankar & Fortsatt Forskning

Att skriva ett arbete om något som inte har hänt tidigare har visat sig vara mycket besvärligt då jag måste spekulera och dra slutsatser fastän förhandlingarna ännu pågår och vi inte vet hur det slutliga avtalet ser ut. Då jag skrivit detta arbete har jag lärt mig mycket om EU och dess interna avtal samt de avtal unionen slutit med länder inom Europa som inte är medlemmar av EU. Det har också fått mig att se närmare på vad jag gör på min arbetsplats och hur Brexit konkret kommer att påverka jobbet. Det har också varit bra att lära sig mera om specialomständigheterna kring Brexit så att jag kan sätta det i perspektiv till andra händelser i Europa och förstå vad Brexit egentligen innebär. Samtidigt skulle jag ha kunnat titta närmare på de specifika processerna inom t.ex förtullningen för att få en djupare förståelse för hur ett möjligt avtal om tullar och tariffer skulle kunna se ut efter Brexit. Det skulle ha förbättrat arbetet om jag hade gjort det och gått in och illustrerat vad processen är nu och hur den skulle kunna se ut i framtiden. Att intervjua politiker eller andra specialister inom logistik skulle också ha gett mig ett nytt

perspektiv på Brexit och gett mig mera material att arbeta med och det är här som möjligt fortsatt forskning eventuellt skulle kunna göras. I detta arbete har jag också utgått ifrån att Storbritannien fortsätter att samarbeta med EU och att något slags avtal kommer att nås då jag anser att Storbritannien inte kommer att riva sig loss totalt, men flera studier skulle kunna göras på ett scenario där Storbritannien väljer att vara totalt utomstående och behandlas på samma sätt som länder på andra kontinenter.

Om jag hade valt att undersöka ett specifikt ämne med ett smalare fokus så skulle jag också ha kunnat ta upp mera praktiska detaljer och spekulera precis hur Brexit påverkar en viss aktivitet som t.ex förtullningen vilket enligt min åsikt är den största ändringen vi kommer att se. Detta kan dock ändra så länge förhandlingarna pågår, och det skulle vara intressant om det skulle göras en undersökning som jämför resultatet av Brexit och dess inverkan på logistiken med det som jag skrivit i detta arbete och mina resultat.

KÄLLOR / REFERENCES

Arcada, 2015, *Föreläsning i Logistikens Grunder, 2015*

<http://www.hs.fi/aihe/brexit/>

Barnard, B. (2016), UK Transport Sweats Over Brexit Vote. *Journal of Commerce*. Tillgänglig:

<https://search.proquest.com/docview/1798554643?accountid=27294> Hämtad 24.3.2017

Bryman & Bell, 2011, *Business Research Methods*, Oxford University Press, Cambridge

BBC, 2017. Tillgänglig: <http://www.bbc.com/news/uk-politics-32810887> ,

Hämtad 21.3.2017

BBC, 2012. Tillgänglig: <http://www.bbc.com/news/uk-politics-18659072> Hämtad 23.3.2017

BBC, 2017. Tillgänglig: <http://www.bbc.com/news/uk-politics-39325561> Hämtad 24.3.2017

BBC, 2016. Tillgänglig: <http://www.bbc.com/news/business-37496273> Hämtad 24.3.2017

BBC, 2017. Tillgänglig:

<https://www.theguardian.com/politics/2017/sep/22/theresa-may-asks-eu-for-two-year-brexit-transition-period> Hämtad 28.9.2017

Business Insider, 2017. Tillgänglig: <http://www.businessinsider.com/theresa-may-brexit-speech-leaving-single-market-immigration-control-2017-1?r=US&IR=T&IR=T> Hämtad 24.3.2017

EU-Upplysningen, 2016. Tillgänglig: <http://www.eu-upplysningen.se/Om-EU/Vad-EU-gor/Handel-och-tjanster-inom-EU/> Hämtad 21.3.2017

Europaparlamentet, 2017. Tillgänglig:

http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/sv/displayFtu.html?ftuId=FTU_2.1.3.html Hämtad 23.3.2017

Europaparlamentet, 2017. Tillgänglig:

http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/sv/FTU_6.5.3.pdf Hämtad 12.5.2017

Europeiska Kommissionen, 2017. Tillgänglig:

https://ec.europa.eu/growth/single-market_fi Hämtad 30.4.2017

Federal Department of Foreign Affairs FDFA, 2016. Tillgänglig:

https://www.eda.admin.ch/dam/eda/en/documents/publications/EuropaeischeAngelegenheiten/Schweiz-und-EU_en.pdf . Hämtad 17.3.2018

Freight Transport Association, 2017. Tillgänglig:

http://www.fta.co.uk/policy_and_compliance/brexit/articles-and-information.html

Hämtad 24.3.2017

Freight Transport Association, 2017. Tillgänglig:

http://www.fta.co.uk/media_and_campaigns/press_releases/2016/20161010-eu-staff-are-vital-to-logistics-sector-fta-chief-tells-transport-secretary.html Hämtad

12.5.2017

Fontaine, Pascal. 2014, *Europa På Tolv Lektioner*, Europeiska Kommissionen, 48 s.

Storhagen, G. Nils. 2003, *Logistik- grunder och möjligheter*

Her Majestys' Government, 2016. Tillgänglig:

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/504216/The_process_for_withdrawing_from_the_EU_print_ready.pdf Hämtad

23.3.2017

House of Commons, 2013. Tillgänglig:

<http://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN06522#full-report> . Hämtad 17.3.2018

Kauppalehti, 2017. Tillgänglig : <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/britannia-haluaa-kovalla-brexitilla-selkean-eron-eusta/54kjsuYN> Hämtad 10.5.2017

Logistiikan Maailma, 2017. Tillgänglig:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/> Hämtad 10.5.2017

Office for National Statistics, 2017. Tillgänglig: <http://visual.ons.gov.uk/uk-trade-partners/> Hämtad 24.3.2017

Openeurope, 2015. Tillgänglig: <http://openeurope.org.uk/today/blog/the-mechanics-of-leaving-the-eu-explaining-article-50/> Hämtad 24.3.2017

Suomen Tulli, 2016. Tillgänglig: <http://tulli.fi/tilastot> Hämtad 24.3.2017

Suomen Tulli, 2017. Tillgänglig: <http://tulli.fi/sv/foretag/export> Hämtad 28.9.2017

The Economist, 2016. Tillgänglig:

<http://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2016/02/graphics-britain-s-referendum-eu-membership> Hämtad 23.3.2017

The Economist, 2017. Tillgänglig:

<https://www.economist.com/news/europe/21716039-sooner-or-later-britain-will-face-trade-offs-between-sovereignty-and-access-norways-deal> . Hämtad 17.3.2018

The Guardian, 2014. Tillgänglig:

<https://www.theguardian.com/politics/2014/may/26/10-key-lessons-european-election-results> Hämtad 23.3.2017

Office for National Statistics, 2017. Tillgänglig: <http://visual.ons.gov.uk/uk-trade-partners/> Hämtad 24.3.2017

BILAGOR / APPENDICES