

PRODUKT

**EUROPA SYSTEMS  
TWORZY INNOWACJE  
POD KLUCZ, A NIE NA PÓŁKĘ –**  
rozmowa z Michałem Kaźmierczakiem,  
prezesem zarządu Europa Systems



WARTOŚĆ KONTROLOWANA  
ZWIĄZEK KONTROLI DYSTRYBUCJA PRASY

423746  
ISSN 1509-3719  
9 771509 371700

Reklama



www.axiimmo.com

SZUKASZ MAGAZYN? ZADZWOŃ +48 22 111 00 01



PRODUKT

Jak operator logistyczny może wesprzeć logistykę wymiany handlowej z krajami skandynawskimi?

## Z towarem przez fiordy

Skandynawscy klienci uchodzą za wymagających, ale również lojalnych. Panuje opinia, że jeśli uda się pozyskać klienta ze Szwecji, Norwegii czy Finlandii, może oznaczać to współpracę na lata. Dotyczy to też wszystkiego, co wiąże się z obsługą łańcucha dostaw. Pojawiają się jednak głosy, że w przypadku frachtów w kierunkach skandynawskich istnieją specyficzne problemy.

Według danych GUS za 2015 r. Polska wyeksportowała do Skandynawii towary o wartości 11,6 mld euro, zaimportowała natomiast dobra o wartości 8,9 mld euro. W sumie wartość wzajemnej wymiany handlowej z czterema skandynawskimi krajami w ostatnich kilku latach utrzymuje się na podobnym poziomie, ok. 20 mld euro, i jest zbliżona do wymiany z Wielką Brytanią, która plasuje się w dziesiątce największych gospodarek świata. Na Danię, Finlandię, Norwegię i Szwecję przypada ok. 8% polskiego eksportu. Szerokie jest spektrum, począwszy od produktów nieprzetworzonych, np. złomu żelaznego i skór zwierząt futerkowych, przez części do przemysłu samochodowego, meble, a skończywszy na... farmaceutykach. Polska jest jednym z największych rynków zbytu dla norweskich owoców morza. Przywozimy też ze Skandynawii samochody, sprzęt optyczny, fotograficzny, jak i... nasiona. Przedmiotem wymiany są rozliczne artykuły spożywcze, produkty przemysłu chemicznego, tworzywa sztuczne i wyroby z nich, artykuły włókiennicze. Generalnie rzecz biorąc, na rosnącej wymianie handlowej najbardziej korzystają branża meblowa, sektor rolno-spożywczy, elektromechaniczny, elektryczny oraz stoczniowy.

### Specyficzne znaczy trudne?

Piotr Gola, szef ds. przewozów drobnicowych DB Schenker, za swoją barierę w obsłudze tego kierunku uznaje ograniczone miejsce na promach, co może w znacznym stopniu wpływać na czas realizacji dostawy. Z kolei kumulacja dostaw do dużych ośrodków miejskich oraz niskie nadanie w imporcie ze Skandynawii, zdaniem Piotra Goli, wymuszają na przewoźnikach poszukiwanie ładunków powrotnych w odległych rejonach – a to bezpośrednio wpływa na koszty obsługi.

Filip Czerwiński, prezes DSV Road, wśród trudności w kontaktach z krajami skandynawskimi wymienia też np. kwestię wymogów i dotyczących

bezpieczeństwa transportu w okresie zimowym. – W Norwegii i Szwecji jest obowiązek stosowania opon zimowych i łańcuchów, a podobne wymogi będą wprowadzone w Finlandii. Trudność obsługi przewozów zimą w Norwegii i w dalekiej Szwecji wpływa na dostępność taboru. Sporo przewoźników bezproblemowo realizuje transport w okresie letnim, natomiast nie radzi sobie w warunkach zimowych – podkreśla, zwracając uwagę również na często marginalizowane kwestie, np. cen holowania. – W krajach skandynawskich odholowanie czy naprawa większego pojazdu kosztują dużo więcej niż w Polsce. Atutem DSV jest to, że w tych krajach posiadamy swoje własne oddziały, co stwarza nam dodatkowe możliwości. Jeśli nasz samochód ulegnie awarii w Norwegii, to w tym kraju posiadamy lokalną umowę z firmą, która odholuje pojazd do serwisu współpracującego z DSV. Dzięki temu korzystamy z dużo atrakcyjniejszych cen niż klienci, którzy korzystają z tego typu usług sporadycznie.

Należy też pamiętać, że w Norwegii, która nie należy do Unii Europejskiej, cały czas obowiązują wymogi związane z obsługą celną – mówi.

### Długa lista propozycji

Rosną przewozy z północy na południe Europy i w kierunku przeciwnym. Pojawiają się nowe połączenia zarówno z naszymi południowymi sąsiadami, jak i tymi, z którymi graniczymy przez Bałtyk. Przez Polskę przechodzi dość szprawnie działający wschodni korytarz północ – południe, łączący m.in. Finlandię z Czechami, Słowacją, Austrią i Słowenią oraz Bałkanami. Naturalny dla pozostałych krajów skandynawskich jest korytarz przechodzący przez Niemcy, Austrię do Włoch lub Bałkany do Turcji.

Wielu operatorów oferuje regularne połączenia z i do wszystkich krajów skandynawskich, są i tacy, którzy operują tylko w niektórych spośród nich. – W grupie Ntex polski oddział odpowiada



Piotr Gola  
szef ds. przewozów drobnicowych  
DB Schenker

– Skandynawia to wymagający region z uwagi na warunki geograficzne i klimatyczne (duża liczba wysp, fiordów, góryste tereny, jazda po lodzie i śniegu). Wyzwaniem może być również sprobanie wymogom formalnym. Na przykład przewoźnik musi respektować prawo dotyczące przewozów kabotażowych oraz dodatkowo, w przypadku Norwegii, przepisy o minimalnej płacy kierowcy. Należy pamiętać ponadto o konieczności odpraw celnych z tym krajem. We wszystkich krajach skandynawskich wymagane jest posiadanie przez przewoźnika certyfikatu uprawniającego do przewozu towarów takich jak alkohole, makulatura czy odpady. Charakterystykę handlu z krajami skandynawskimi stanowi konieczność wykorzystania przepraw promowych. Nie bez znaczenia jest również tamtejszy klimat, dużo bardziej surowy niż polski. Przewoźnik ma obowiązek wyposażyć samochody w specjalne opony zimowe oraz w łańcuchy na koła (w Norwegii jest to obligatoryjne). Ponadto trzeba być przygotowanym na wysokie opłaty związane z wjazdem do dużych miast.



za kierunku Centralna Europa. Oznacza to, iż realizujemy transporty na liniach północ – południe. W Skandynawii załadunki/rozładunki odbywają się w Szwecji, Norwegii oraz Danii (Sjælland). Załadunki/rozładunki po stronie kontynentalnej Europy odbywają się w Polsce, Czechach, Słowacji, Węgrzech i Rumunii. Wszystkie te kierunki oferujemy od 2013 r. W przyszłym roku planujemy otwarcie kierunku fińskiego – tłumaczy Maciej Klukowski, managing director Ntex.

Codziennie połączenia w całej Europie zapewnia Dachser. Infrastruktura opiera się na gęstej standaryzowanej sieci i regularnych połączeniach liniowych między poszczególnymi oddziałami. Wykorzystuje się platformy przeładunkowe, gdzie przesyłki drobnicowe są konsolidowane w drodze do różnych miejsc przeznaczenia oraz Eurohuby. Funkcjonuje linia między Polską a Półwyspem Iberyjskim (najdłuższe połączenie w Europie). Dzięki niej przesyłki z Portugalii poprzez Barcelonę i Stryków trafiają m.in. do Finlandii. Dachser z powodzeniem realizuje też wiele przewozów np. do Szwecji.

Marek Tkaczyk, dyrektor drobnicy międzynarodowej PEKAES, podkreśla, że reprezentowana przez niego firma od wielu lat działa na rynku skandynawskim – Oferujemy regularne połączenia do Szwecji i Norwegii oraz Danii i Finlandii. Na rynku skandynawskim współpracujemy z renomowanymi i lokalnymi partnerami zagranicznymi, takimi jak: BRING Logistics w Norwegii i Szwecji oraz NTG (Nordisk Transport Group) w Danii – informuje.

Od wielu już lat, w ramach sieci paneuropejskiej DHL Freight gwarantuje codzienne połączenia samochodowe do Szwecji, Danii i Norwegii (Poznań via Świnoujście – Ystad/Trelleborg – Malmö) oraz dwa razy w tygodniu do Finlandii (Warszawa – Helsinki) i analogiczne w przeciwnym kierunku. – Wymiana handlowa pomiędzy Polską a czterema krajami skandynawskimi jest bardzo prężna. Trzy z nich należą do UE, co znacznie ułatwia wymianę handlową i stymuluje nasz eksport, który w obecnej chwili rośnie szybciej niż import – tłumaczy Tadeusz Grzesk, dyrektor Terminalu Poznań DHL Freight.

Ponad 225 transportów całopojazdowych lub drobnicowych dziennie realizuje na kierunkach skandynawskich DSV. W skali roku oznacza to ponad 80 tys. przewozów. Filip Czerwiński informuje, że DSV największą liczbę przesyłek obsługuje na kierunku duńskim, a to ze względu na skalę operacji w tym kraju, gdzie firma jest niekwestionowanym liderem na rynku. – Stąd przywozimy wyroby przemysłowe, żywność, choć pod względem liczby przesyłek i wartości sprzedaży znacznie bardziej znaczący jest eksport. Numerem dwa jest Szwecja z uwagi na dużą wymianę handlową tego kraju z Polską –

podkreśla, wśród kluczowych, sprowadzanych ze Szwecji towarów wymieniając produkty branży papierniczej i stalowej. Na trzecim miejscu, jeśli chodzi o skalę operacji, jest Finlandia, z którą DSV realizuje ponad 5% swych obrotów. Połączenia drobnicowe realizowane są codziennie. Transport odbywa się przede wszystkim poprzez kraje bałtyckie, skąd samochody przewożone są dalej promami do Finlandii.

Pomiędzy Polską a Finlandią jeździ w DSV 140 zestawów, które są przeznaczone tylko do obsługi tego kierunku. Z Norwegią skala obrotów i ilość realizowanych zleceń jest mniejsza, jednak z uwagi na duże odległości frachty na ten kraj są dosyć wysokie. – Warto zwrócić uwagę na coraz wyraźniejsze związki pomiędzy krajami bałtyckimi a skandynawskimi, wynikające chociażby ze skali inwestycji krajów skandynawskich w tym regionie. W DSV ta sama dywizja odpowiada za obsługę krajów skandynawskich oraz krajów bałtyckich i coraz częściej łączymy przewozy do i z Finlandii z przewozami do i z krajów bałtyckich, wykorzystując w ten sposób synergię płynącą ze wspólnej ich obsługi – tłumaczy Filip Czerwiński. W przypadku przepraw promowych główną linią jest Świnoujście – Ystad, choć promy z transportami DSV wypływają też z Gdyni i docierają do Karlskrony. Jedynie w wypadku przewozów do Danii firma częściej korzysta z drogi lądowej niż promowej, która jest tu opcją dodatkową.

## Do wyboru...

Piotr Gola podkreśla, że towary importowane, jak i eksportowane przewożone są głównie z wykorzystaniem transportu drogowego,



**Marek Tkaczyk**  
dyrektor drobnicy międzynarodowej PEKAES

– W ramach spedycji całopojazdowej międzynarodowej oferujemy organizację całego procesu transportowego, przewóz towarów zarówno o dużym, jak i małym kabotażu. Poza szybką realizacją zlecenia klient otrzymuje także pełną dyspozycyjność naszych pracowników, kompleksową obsługę wszystkich europejskich rynków, z uwzględnieniem rynków w Szwecji i Norwegii. Zajmujemy się też specjalistyczną obsługą ładunków niebezpiecznych (ADR).

razdziej kolejowego. W obu przypadkach ważnym elementem łańcucha dostaw jest przeprawa promem. – Z naszej perspektywy dynamicznie rozwija się eksport do Szwecji, a następnie do Norwegii i Danii. Natomiast w imporcie zdecydowanie dominuje Norwegia. Naszym klientom korzystającym z usług na tym kierunku proponujemy transport drogowy z wykorzystaniem naczepy,

reklama

**ENTERPRISE LOGISTICS**

**Najwydajniejszy serwis drobnicowy Polska-Skandynawia**

www.enterprise.com.pl

Enterprise Logistics Sp. z o.o. S.K.A.  
SPEDYTOR ROKU 2015, 2010-2012

## PRODUKT



**Jerzy Gębski**  
menedżer projektów i PR Enterprise Logistics

Oferujemy stałe linie drobnicowe z Polski do Norwegii, Szwecji oraz Danii i z powrotem. Nasz system obejmuje swoim zasięgiem całe terytorium tych krajów. Linie do najdalszych rejonów Szwecji i Norwegii oraz linie do Danii dostarczają towary raz w tygodniu, natomiast do okolic Oslo i do południowej Szwecji dostarczamy dwa razy w tygodniu. Z połączeń naszego systemu drobnicowego korzystają firmy produkcyjne i ich klienci, ale również operatorzy logistyczni, którzy powierzają nam obsługę przesyłek do i z Skandynawii. Asortyment przewożonych towarów to szeroki wachlarz produktów, odzwierciedlający strukturę wymiany handlowej Polski ze Skandynawią – od wyrobów przemysłu elektromaszynowego, wyrobów ze stali i z tworzyw sztucznych, przez żywność, po materiały niebezpieczne.

Z jednej strony notujemy systematyczny wzrost wymiany handlowej w relacjach Polski ze Skandynawią. To czyni ten rynek coraz atrakcyjniejszym. Z drugiej zaś – mamy do czynienia z wyraźnym niezbalansowaniem tej wymiany, co wymusza konieczność powrotów na pusto. Należy uwzględnić wysokie wymagania co do stanu technicznego pojazdów w Norwegii i wysokie mandaty w przypadku ich niespełnienia, a także specyfikę mentalności i obyczajów – w Danii różni się ona znacznie od chociażby Szwecji. Konieczność zaplanowania przepraw promowych, surowość klimatu zimą i trudne warunki geograficzne w północnej części Płw. Skandynawskiego to kolejne czynniki sprawiające, że operowanie na tym kierunku może stanowić wyzwanie.

które umożliwiają sprawny załadunek i rozładunek boczny. Nieustannie pracujemy nad ograniczeniem liczby pustych powrotów ze Skandynawii oraz dążymy do zwiększenia udziału w dostawach na rynek e-commerce – mówi.

Z połączeń oferowanych przez DHL Freight korzysta szerokie grono klientów, których działalność związana jest z handlem zagranicznym. – Przewożymy produkty z wielu sektorów przemysłu i handlu, takie jak wyroby maszynowe, materiały do produkcji pojazdów, wysokie technologie, dobra konsumpcyjne – wylicza Tadeusz Grzesk.

Tomasz Buraś, dyrektor zarządzający DHL Express w Polsce, zaznacza, że wśród operatorów usług ekspresowych firma przoduje pod względem największego zasięgu usług międzynarodowych w Skandynawii. – Ponad 35-letnia działalność DHL Express w Norwegii, Danii, Szwecji i Finlandii, poparta doświadczeniem i wiedzą w branży logistycznej, uplasowały je na pozycji krajowych liderów międzynarodowych usług ekspresowych. Dzisiaj z międzynarodowych usług lotniczych DHL Express na kierunku Polska – Skandynawia – Polska korzystają eksporterzy m.in. kosmetyków, narzędzi przemysłowych, komponentów do opravek okularów, a także przedstawiciele branży meblowej,

elektronicznej, odzieżowej, autobusowej i elektroniki komputerowej. Wśród przesyłek nadawanych i sprowadzanych z/do Polski ze Skandynawii znajdują się dokumenty finansowe, a także materiały reklamowe – mówi Buraś. Za kompleksową obsługę międzynarodowych przesyłek ekspresowych, w tym dla nadawanych do/z Polski, odpowiadają dedykowane DHL Express centra logistyczne w Norwegii (6 hubów/gatewayów, 9 terminali), Danii (1 hub, 1 gateway, 3 service center), w Finlandii (1 hub, 3 service center) oraz w Szwecji (7 service center i 4 gateway/service center).

Filip Czerwiński potwierdza, że dużo więcej towarów eksportowanych jest z Polski niż importowanych ze Skandynawii. Wśród grup towarowych przewożonych przez DSV są materiały budowlane (panele, deski, okna, okucia), artykuły z branży papierniczej, oświetleniowej, meble, części motoryzacyjne, automatyka przemysłowa, stal, żywność i środki czystości. – Wśród naszych klientów są m.in. IKEA i tak duże koncerny motoryzacyjne jak Volvo i Scania, dla których przewożymy komponenty – wyjaśnia.

Wśród klientów PEKAES-u są zarówno firmy małe, jak i sieciowe. Marek Tkaczyk podkreśla, że firma świadczy usługi związane m.in. z przygotowaniem towarów do dystrybucji, magazynowaniem oraz

samą dystrybucją towarów. Przy transportach do Norwegii oferuje także usługi agencji celnej.

## Postawić na specjalistów

Korzystający z usług operatorów logistycznych mają coraz wyższe wymagania. Do podstawowych kryteriów decydujących o wyborze tego, a nie innego dostawcy usług należy nie tylko cena, ale też czystotliwość oraz czas dostaw do finalnych odbiorców. Dla klientów posiadających duże, regularne potoki ładunków szczególnie istotne są godziny odbiorów z magazynów wysyłkowych. Wielu operatorów stosuje rozwiązania „krojone na miarę”.

– PEKAES ma doświadczenie i odpowiednie zasoby do realizowania pełnej dystrybucji, co jest interesującą opcją dla wielu klientów, nie tylko tych ze Skandynawii. Od wielu lat zapewniamy dostawy przesyłek drobnicowych do każdego państwa na terenie Unii Europejskiej, a także dalej do państw bałkańskich czy Szwecji i Norwegii. Nasz atut to regularne połączenia liniowe. W Polsce dysponujemy siecią terminali regularnie wysyłających i przyjmujących linie drobnicowe oraz posiadamy bezpośrednio linie ekspresowe i importowe. Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań pozwoliło nam wdrożyć optymalny model zarządzania obsługą zlecen w zakresie drobnicy – tłumaczy Marek Tkaczyk.

Maciej Klukowski podkreśla, że zaletę Ntex stanowi specjalizacja w transporcie drobnicy na kierunku skandynawskim, co jest ważnym czynnikiem przewagi konkurencyjnej. W tej chwili ok. 70% 90-zestawowej floty realizuje codzienne wyjazdy i powroty ze Skandynawii z ładunkami drobnicowymi. – Oprócz dbania o jakość oferowanej usługi charakteryzują nas indywidualne podejście do klienta. Nie staramy się wpaśować go w sztywnie jego potrzebę. Budujemy również długotrwałą relację z klientem – mówi.

Na rolę regularnych połączeń, z precyzjnie zdefiniowanymi godzinami oddawów i przyjazdów zwraca uwagę Tadeusz Grzesk. To bowiem przekłada się na wysoką jakość usług spedycyjno-transportowych, co jest oczekiwane przez zleceniodawców. – Nasze stawki za usługi są konkurencyjne i mamy stabilne portfolio klientów. Stale pozyskujemy też nowe podmioty zainteresowane naszym rzetelnym serwisem. DHL Fracht w Finlandii posiada najszerszą dystrybucję opartą na trzech własnych terminalach (Vantaa, Turku i Hamina) oraz krajowej sieci partnerskiej. Do dyspozycji jest także flota 2,5 tys. skandynawskich naczep DHL Fracht, która dzięki wyposażeniu w GPS-y daje możliwość śledzenia transportu towarów w realnym czasie – przekazuje

Michał Jurczak