

**Aplikacje
mobilne
logistyce**

s. 40

**PKP LHS
- operator
i przewoźnik
w jednym**

s. 66

**Przewozy
drobnicowe
północ-południe**

s. 70



**wejdź
do świata
logistyki**

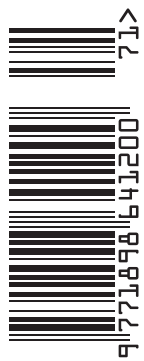


REKLAMA

Top Logistyka

nr 3 [39] czerwiec – lipiec 2014 cena 25,00 zł (w tym 5% VAT)

www.logistyczny.com



ISSN 1898-6412



Top temat:

**Usługi logistyczne dla
sektora e-commerce**

Z KIM BĘDZIE PO DRODZE – STAŁE LINIE PRZEWOZÓW DROBNICOWYCH NA KIERUNKACH PÓŁNOC-PÓŁUDNIE.

Północ-południe

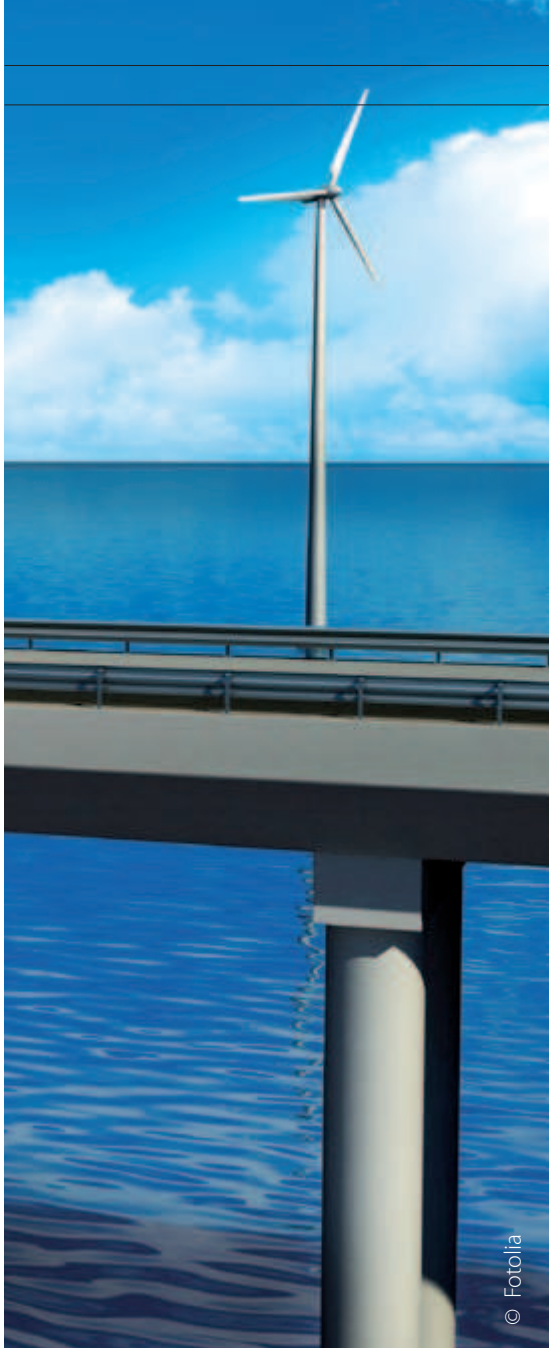
Adam
Brzozowski

Z badań przeprowadzonych przez DSV Road (uczestniczyło w nich 1370 profesjonalistów z branży logistycznej w 21 krajach i obsługujących 12 różnych dziedzin gospodarki) wynika, że ponad 97 proc. badanych firm wykazuje potrzeby w zakresie wysokiej jakości transportu drobnicowego. Operatorzy zgodnie podkreślają, że zniesienie barier celnych i swobodny przepływ towarów stworzyły nowe możliwości szybkiego przepływu przesyłek, bez konieczności ponoszenia kosztów zapasów i magazynowania dużych partii towarów.

W ostatnich latach zmiana uległy kanały dystrybucji towarów pomiędzy krajami starej i nowej Unii, popularniejsze

stały się dostawy w mniejszych partiach, bezpośrednio do finalnych odbiorców. Europejski rynek przesyłek drobnicowych ciągle wykazuje spory potencjał. Impulsem było przystąpienie do Unii Europejskiej nowych członków,

stanowiące też szersze otwarcie szlaków m.in. na północ i na południe. Nawet najwięksi operatorzy logistyczni mają w swych portfolio usługi przewozów drobnicowych. Czasem stanowią one całkiem sporą część ich dzia-



© Fotolia

łałości, innym razem są tylko usługę uzupełniającą.

Stale w cenie

Jerzy Gębski, Trucking PR Manager, Enterprise Logistics informuje, że reprezentowana przez niego firma praktycznie od początku swojej działalności koncentruje się na obsłudze wymiany towarowej pomiędzy Skandynawią a Polską. Realizuje przewozy w ramach jedenastu stałych linii drobnicowych między Polską a Norwegią, Szwecją i Danią.

Zarówno kierunki południowe, jak i północne ma w swym kalendarzy stałych połączeń również PEKAES. Jak informuje Marek Tkaczyk, Dyrektor Drobnicy Międzynarodowej PEKAES, w pierwszym przypadku są to połączenia Polski z Włochami, Hiszpanią, Cze-

chami, Słowacją, Austrią, Szwajcarią, Węgrami oraz Turcją, natomiast w drugim – ze Szwecją, Danią, Norwegią oraz Finlandią.

Dość specyficznie działa Hellmann Worldwide Logistics Polska. – Używamy systemu Gateway – dostarczamy

bów przeładunkowych w całej Europie. – Kierunki skandynawskie obsługiwane są we współpracy z Oddziałem Kuehne + Nagel w Bielefeld, z którym utrzymujemy regularną, codzienną komunikację drobnicową. Transporty drobnicowe do Wielkiej Brytanii realizujemy

Poziom infrastruktury, zlokalizowanej na trasie kierunku północ-południe w ogólnym rozrachunku oceniany jest jako bardzo dobry, bez jednoznacznego wskazywania na rzecz Skandynawii lub państw Europy Środkowo-Wschodniej i basenu Morza Śródziemnego.

przesyłki do Hamburga, gdzie następnie towar jest konsolidowany i przesyłany do odbiorców. Z naszej perspektywy oszczędzamy w ten sposób na transzycie i optymalizujemy koszty. W przypadku rejonu basenu Morza Śródziemnego kładziemy duży nacisk na ten kierunek. Na dowód tego możemy pochwalić się podwojeniem wolumenu importowego z Włoch – mówi Mariusz Macielak, European Groupage Coordinator Hellmann Worldwide Logistics Polska.

Duże znaczenie przewozy na północ i południe mają również dla Kuehne + Nagel. Operator posiada rozbudowaną sieć połączeń międzynarodowych i hu-

bezpośrednim, codziennym połączeniem z Poznania. Codzienne połączenie z krajami położonymi na południe od Polski utrzymujemy częściowo poprzez codzienne połączenia drobnicowe (Czechy, Austria, Słowacja) lub za pośrednictwem hubu przeładunkowego zlokalizowanego w Wiedniu (Włochy, Węgry, Rumunia, Bułgaria i pozostałe kraje regionu śródziemnomorskiego). Obecnie testujemy możliwości transportu multimodalnego do Włoch, połączenie transportu drogowego w okolice Lipska i kolejowego już do celu. Jest to o tyle atrakcyjna oferta dla wielu klientów, że pociąg wyjeżdża w piątki, co

Stawiać na sprawdzonych

– W transporcie w relacjach z Norwegią co jakiś czas zdarzają się problemy z odprawami celnymi. Wynikają one zazwyczaj z niedopilnowania spraw przez kierowcę mającego dokonać odprawy celnej. Jeżeli towar nie zostanie zgłoszony do odprawy, wówczas zarówno gestor ładunku, jak i przewoźnik mogą mieć poważne problemy w postaci wysokich mandatów wystawianych przez służby celne.

Generalnie spośród państw skandynawskich Norwegia charakteryzuje się najbardziej restrykcyjnymi przepisami określającymi wymogi co do wykonywania transportu na swoim terenie. Drakońskie wymagania odnośnie stanu technicznego pojazdów, ich wyposażenia w odpowiednie ogumienie, łańcuchy itp. stały się już wręcz anegdotyczne wśród przewoźników i kierowców wykonujących – okazjonalnie czy na stałe – przewozy w tamtym kierunku. Przytoczone wyżej przykłady dowodzą prawdziwości twierdzenia, że korzystanie ze sprawdzonych, renomowanych, doświadczonych na danym kierunku, operatorów zmniejsza ryzyko wystąpienia problemów w procesie realizacji przewozu. W razie wystąpienia tego rodzaju problemów, skutkujących nierzadko znacznymi opóźnieniami w dostawie, gestor ładunku, jak i jego partnerzy, ponoszą często wymierne straty, które nie zawsze udaje się zrekompensować ubezpieczeniem.

▶ Jerzy Gębski
Trucking PR Manager, Enterprise Logistics

umożliwia dostarczenie towaru już w poniedziałek – mówi Wojciech Sienicki, Członek Zarządu, Dyrektor Specjalizacji Drogowej w Kuehne + Nagel w Polsce.

Są pewne ograniczenia

Wydawać by się mogło, że otwarcie granic pomiędzy większością państw europejskich zlikwidowało wszelkie bariery w handlu międzynarodowym. Pojawiają się jednak pewne problemy. W. Sienicki (Kuehne + Nagel) zauważa, iż swoistym ograniczeniem jest transport do krajów spoza Unii Europejskiej (np. Norwegia, Serbia, Macedonia, Albania, Turcja), gdzie należy w serwisie i ofercie cenowej uwzględnić odprawy celne. Przede wszystkim jednak, zdaniem naszego rozmówcy, ograniczenia dla transportów północnych (Skandynawia bądź GB) dotyczą głównie restrykcji w przewozie towarów niebezpiecznych (ADR), które muszą podlegać regulacjom IMO, w związku z koniecznością wykorzystania transportu morskiego.

Trudno jednak wymienione ograniczenia traktować jako poważne przeszkody, o czym zapewnia też M. Tkaczyk (PEKAES). – *Transport do krajów będących członkami Unii Europejskiej w większości odbywa się bez ewentualnych ograniczeń i przeszkód związanych z kwestiami proceduralnymi. Jedynie w przypadku krajów skandynawskich proces komplikuje korzystanie z transportu morskiego i związane z tym wykorzystanie promów oraz przejazd duńskimi mostami do Szwecji. Ruch po kilkukilometrowych mostach łączących obydwa kraje jest płatny, co wiąże się z przejazdem przez bramki i kolejkami. W przypadku Norwegii, ale również*

© Pekaes



Skandynawska specyfika

– Uwarunkowania rynkowe na kierunkach skandynawskich są dość specyficzne w porównaniu z innymi rejonami Europy. Transporty drobnicowe przewożone są w większej skali poprzez dostawy bezpośrednie, bez wykorzystania hubów przeładunkowych. Są firmy, które specjalizują się od kilkunastu lat w takim transporcie i zmiana tego na obsługę poprzez klasyczny model drobnicowy (dowóz do hubu + lokalna dystrybucja) jest możliwa tylko w ograniczonym zakresie. Kuehne + Nagel jest firmą realizującą wszelkie możliwe modele transportowe i nie odczuwamy żadnych ograniczeń związanych z obsługą rynku skandynawskiego.

► **Wojciech Sienicki**
Członek Zarządu, Dyrektor Specjalizacji Drogowej
w Kuehne + Nagel w Polsce

Szwajcarii i Turcji, wciąż obowiązują odprawy celne. Dodatkowo w Szwajcarii obowiązują bardzo wysokie opłaty drogowe – zaznacza nasz rozmówca.

Infrastrukturalne dysproporcje

Rozwój przewozów drobnicowych wymaga wyspecjalizowanej infrastruktury. – *Stan sieci drogowej w Polsce jest nam wszystkim znany od lat. Narzekamy, ale równocześnie musimy dostrzegać zmiany na lepsze, jakie zachodzą na naszych oczach. Dużo w tej sprawie udało się poprawić dzięki strumieniowi unijnych dotacji na poprawę infrastruktury, który popłynął do Polski w ramach perspek-*

tywy budżetowej 2007–2013 – mówi J. Gębski (Enterprise Logistics) i niejako przeciwstawia stan polskiej infrastruktury drogowej z tą, z jaką mamy do czynienia w Szwecji czy Danii, a której trudno jest cokolwiek zarzucić. – *Natomiast Norwegia jest w tym zakresie specyficzna. Jest tam niedobór dobrych dróg przystosowanych do ruchu dużych samochodów ciężarowych. Sytuacja ta ma uzasadnienie w zróżnicowanej rzeźbie terenu, jak i w niewielkiej gęstości zaludnienia na większości obszaru kraju. Także w kwestii infrastruktury punktowej, a konkretnie mówiąc parkingów dla kierowców ciężarówek, Norwegia to nielaty teren. Kierowca oczekujący na dyspozycje załadunku lub też planujący dłuższy odpoczynek nie rzadko ma problem, aby znaleźć miejsce parkingowe odpowiednio zabezpieczone i wyposażone w stosowne zaplecze sanitarne. Sporym problemem jest także kwestia parkowania w południowej Szwecji. Po pierwsze – jest tam niewystarczająca ilość parkingów, po drugie – coraz silniej zarysowuje się problem ze wzrastającą przestępczością, głównie mamy do czynienia z niebezpieczeństwem kradzieży rabunkowych* – mówi J. Gębski.

M. Tkaczyk (PEKAES) zauważa natomiast, że poziom infrastruktury, zlokalizowanej na trasie kierunku północ-południe w ogólnym rozrachunku oceniany jest jako bardzo dobry, bez jednoznacznego wskazywania na rzecz Skandynawii lub państw Europy Środkowo-Wschodniej i basenu Morza Śródziemnego.

Skazani na Skandynawię?

Pojawiają się opinie, że w przypadku frachtów do i z krajów skandynawskich, uwarunkowania rynkowe wymuszają specjalizację usług tylko w tym kierunku.

Mamy tutaj do czynienia, oprócz specyfiki mentalności i kultury uprawiania biznesu, ze specyfiką ukształtowania terenu i klimatu. To wymusza wyższe wymagania wobec firmy, przewoźni-

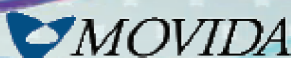
Wydawać by się mogło, że otwarcie granic pomiędzy większością państw europejskich zlikwidowało wszelkie bariery w handlu międzynarodowym. Pojawiają się jednak pewne ograniczenia transportu do krajów spoza Unii Europejskiej (np. Norwegia, Serbia, Macedonia, Albania, Turcja), gdzie należy w serwisie i ofercie cenowej uwzględnić odprawy celne. A dla transportów północnych (Skandynawia bądź GB) dotyczą one głównie restrykcji w przewozie towarów niebezpiecznych (ADR), które muszą podlegać regulacjom IMO, w związku z koniecznością wykorzystania transportu morskiego.

ku. – *W sytuacji, gdy mówimy wyłącznie o przewozach drobnicowych, nie ma to znaczenia. Natomiast w przewozach całopojazdowych są takie przyzwyczajenia – mówi M. Tkaczyk (PEKAES). – Niekoniecznie – oponuje J. Gębski (Enterprise Logistics). – Choć operator z segmentu MSP z racji swojego, siłą rzeczy, ograniczonego potencjału, powinien się specjalizować w obsłudze danego kierunku. Tylko wówczas będzie w stanie w jakikolwiek sposób zaznaczyć swoją obecność na owym kierunku. Dotyczy to specjalizacji skandynawskiej, jak i każdej innej, aczkolwiek uważam, że Skandynawia jest w pewnym sensie szczególna.*

ków oraz kierowców. Szczególnie, jeżeli operator ma ambicję pokrycia zasięgiem swoich dostaw całego terenu Półwyspu Skandynawskiego, tak jak ma to miejsce w przypadku Enterprise Logistics – dodaje.

O tym, że w przypadku kierunków skandynawskich uwarunkowania rynkowe nie wymuszają specjalizacji, przekonuje też M. Macielak (Hellmann) zaznaczając, że reprezentowana przez niego firma oferuje nowe rozwiązania gatewayowe pozwalające na elastyczność, jak również współpracę z partnerami w takim stopniu, by oferować klientom produkty w pełni odpowiadające ich potrzebom. ■

reklama

MOVIDA

3 FACTORIES
DAYS

FACTORIES TOUR

26-27-28 sierpnia 2014 r.

Nowoczesna produkcja z bliska

Zwiedzanie 3 zakładów produkcyjnych

INDESIT
company

Dell Products Poland Sp. z o.o.

FLEXTRONICS

KONTAKT: tel. (+48 22) 390 52 32
www.movida.com.pl