

Kurs na Skandynawię

Analizy i prognozy dla rynku TSL 2015



Patron merytoryczny

Scandinavian-Polish 
CHAMBER OF COMMERCE

Spis treści

Współpraca gospodarcza Polski ze Skandynawią | 3

Aktualna sytuacja w handlu zagranicznym | 4

Wymiana handlowa ze Skandynawią | 5

Polskie hity eksportowe | 6

Kluczowe wydarzenia 2014 dla rynku TSL Polska-Skandynawia | 10

Dyrektywa siarkowa | 10

Nowe przepisy dotyczące opon zimowych w Norwegii | 11

Nowe przepisy dotyczące kabotażu w Szwecji | 12

Rosyjskie embargo | 13

Dynamiczny rozwój polskich portów morskich | 15

Prognozy na rok 2015 | 17

Coraz więcej polskich firm w Skandynawii | 19

Co się będzie liczyć na rynku TSL w 2015r. | 20



Współpraca gospodarcza Polski ze Skandynawią

| Aktualna sytuacja w handlu zagranicznym

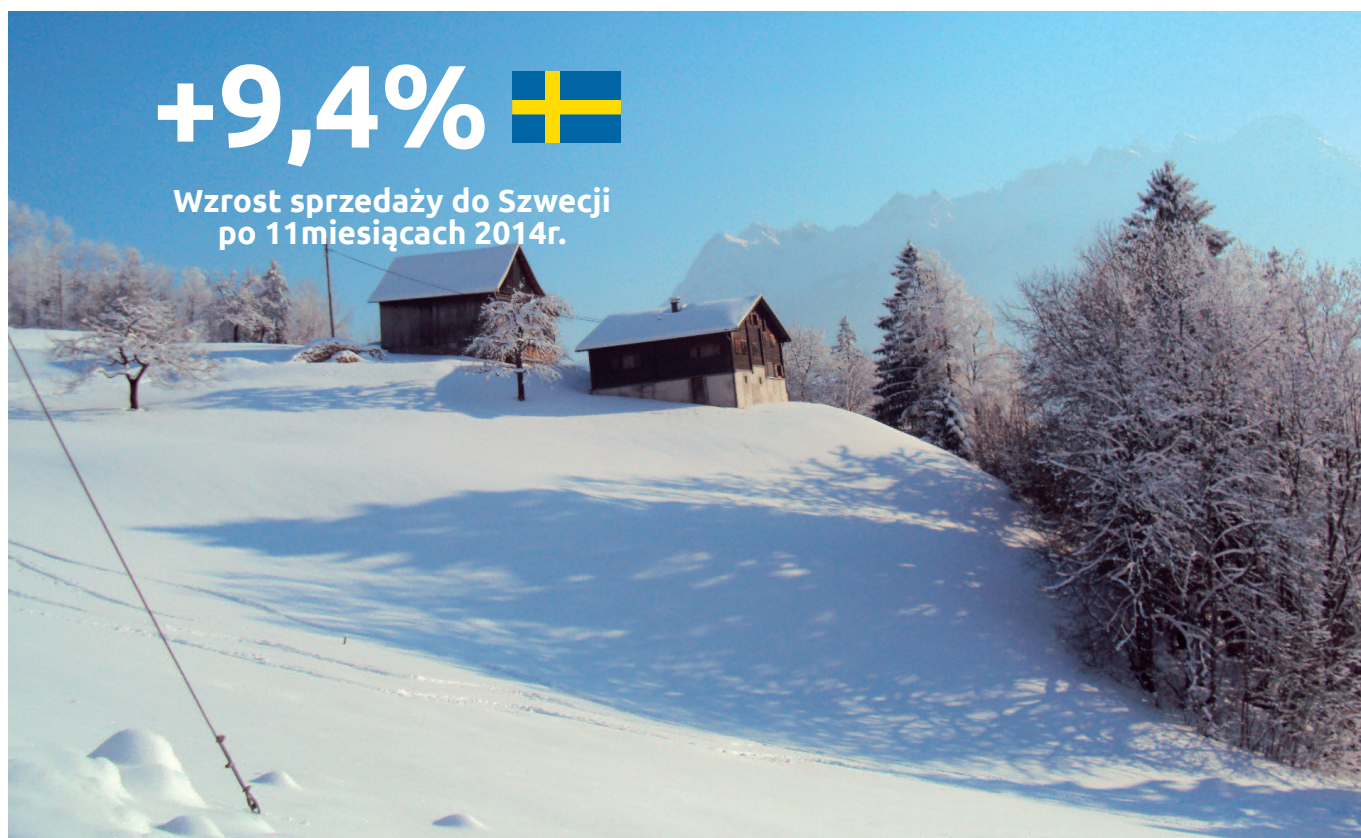
Według wstępnych danych GUS, po 11 miesiącach 2014 r. eksport towarów osiągnął wartość prawie 150,5 mld euro i był wyższy o 4,8% w porównaniu z poziomem sprzed roku. Nieznacznie szybciej wzrósł w tym czasie import do Polski, tj. o 5%, do 152,2 mld euro. Przełożyło się to na pogłębienie deficytu obrotów towarowych o 345 mln euro, do ok. 1,7 mld euro.

Po 11 miesiącach 2014 r. zdecydowanie lepsze wyniki odnotowano w wymianie z krajami rozwiniętymi, gdzie eksport wzrósł o 7,2% (do 126,2 mld euro), a import o 4,1% (do 99,5 mld euro). W rezultacie nadwyżka obrotów z tą grupą państw zwiększyła się o prawie 4,6 mld euro, do ok. 26,7 mld euro.

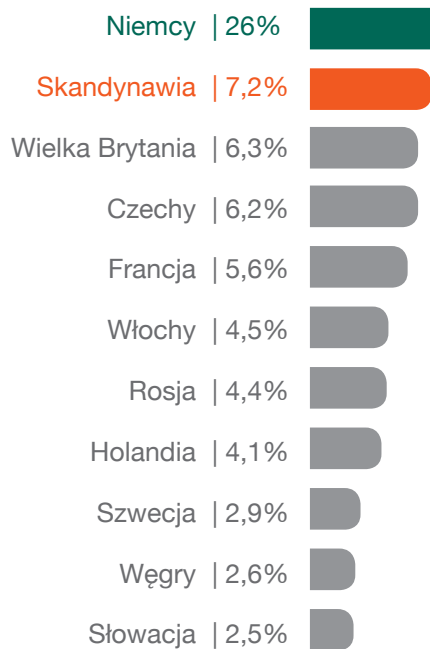
Eksport do UE zwiększył się o 7,5%, do 116 mld euro. Wśród ważniejszych krajów unijnych, najszybciej wzrosła

sprzedaż do: Łotwy (o 25,2%), Hiszpanii (o ok. 21,3%), Finlandii (o 16,6%), Niderlandów (o 9,9%) oraz Włoch, Rumunii i Szwecji (o 9,4%). Relatywnie szybko wzrósł także eksport do naszego głównego partnera handlowego, Niemiec (o 8,7%).

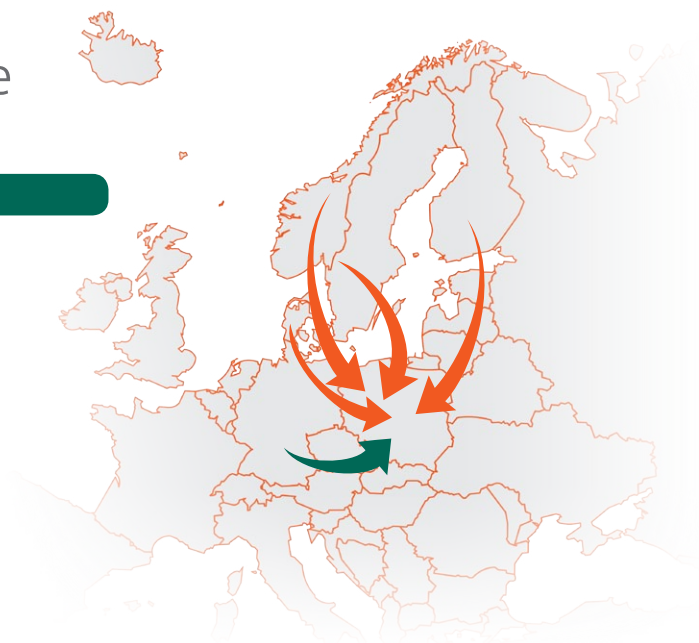
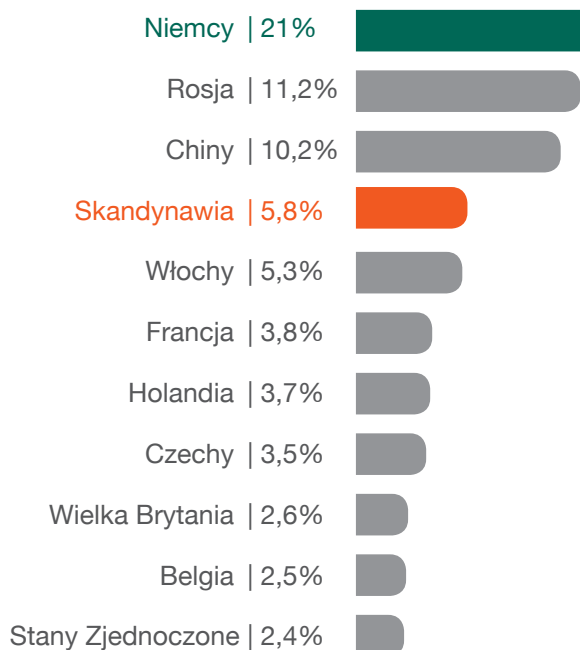
W przekroju towarowym najszybciej zwiększył się eksport wyrobów przemysłu lekkiego (o 11,3%, do 5,8 mld euro). Szybciej niż przeciętnie zwiększyła się także sprzedaż wyrobów drzewno-papierniczych (o 5,8%, do 7 mld euro) oraz dominujących w polskiej wymianie z zagranicą wyrobów elektromaszynowych (o 5,6%, do 59,6 mld euro). Spadek wywozu odnotowano natomiast w przypadku produktów mineralnych – m.in. węgiel kamienny i brunatny, siarka, sól kamienna (o 6,1%, do 6,4 mld euro).



Eksport – kluczowe kraje



Import – kluczowe kraje



Rys. 1. Struktura wymiany handlowej Polski w 2013 roku. Źródło: GUS

| Wymiana handlowa ze Skandynawią

Warto przyrzeć się danym statystycznym okiem przedsiębiorcy - przez pryzmat segmentacji i atrakcyjności rynków zbytu. Kraje skandynawskie łącznie stanowią 7,2% polskiego eksportu, czyli jest to drugi – po Niemczech – kierunek naszej sprzedaży.

Skandynawia to bogate, stabilne gospodarki o wysokich kosztach wytwórczych, co implikuje wciąż rosnący popyt na import towarów z Europy, w tym z bliskiej geograficznie - Polski. Firmy ze Szwecji czy Norwegii są solidnymi partnerami w biznesie – terminowo regulują należności, dotrzymują wszelkich zobowiązań, a polskie produkty są postrzegane jako konkurencyjne i coraz częściej kojarzone z wysoką jakością.

Z drugiej strony jest to rynek trudny, głównie ze względu na odmienne uwarunkowania kulturowe i społeczne. Umiejętne poruszanie się w skandynawskich niuansach biznesowych wymaga sporego doświadczenia, które zdobywa się latami. Ważne jest także sprostanie wciąż rosnącym wymaganiom w zakresie wiarygodności biznesowej i wysokiego poziomu specjalizacji.

Skandynawia to także wymagający region z uwagi na warunki geograficzne i klimatyczne. Duża ilość wysp, fiordów, trudno dostępne tereny górzyste – to chleb powszedni firmy transportowej realizującej zlecenia w Szwecji czy Norwegii. Problemy z jazdą po śniegu i lodzie, okresowe zamykanie dróg oraz sprostanie wielu wymogom formalnym, zmuszają niewyspecjalizowanych operatorów TSL do czasowego lub całkowitego zawieszenia świadczenia usług na kierunkach skandynawskich, a w najlepszym razie ograniczenia zasięgu dostaw do południowej, dobrze skomunikowanej Szwecji (lub oddania towaru klienta – często

bez jego wiedzy - w ręce lokalnego podwykonawcy).

Dania to nie tylko półwysep, ale również wyspy, które sprawiają, że transport na terenie tego kraju nie należy do najłatwiejszych, a w dodatku jest drogi – głównie ze względu na ceny promów czy koszty przejazdów przez mosty.

Z kolei w Finlandii, do pokonania jest odcinek morski. Kluczowym czynnikiem może okazać się wybór odpowiedniego szlaku morskiego – będzie to decydowało o terminie dostarczenia danego transportu. Poza tym, Finlandia to również duża dysproporcja warunków geograficznych pomiędzy północną i południową – bardziej uprzemysłowioną – częścią kraju. Charakterystyczny dla tego regionu jest także „ruch naczepowy”, który może sprawiać problemy natury formalno-prawnej jak utrata kontroli nad ładunkiem i dokumentami przewozowymi.

Dużym wyzwaniem dla operatora TSL w Norwegii jest ukształtowanie terenu. Około 2/3 powierzchni to teren górzisty, trudnodostępny, z występującą na północy arktyczną tundrą. Charakteryzuje się bardzo zróżnicowanym klimatem (duże różnice między zimą i latem) oraz długą zimą (zaczyna się już w październiku, a kończy dopiero w kwietniu). Planując transport należy pamiętać o dodatkowych kosztach wynikających z opłat za korzystania z dróg, tuneli i mostów oraz odpraw celnych (Norwegia nie należy do UE).

Natomiast w Szwecji infrastruktura morska i drogowa sprawia, że zaplanowanie transportu może być najmniej problematyczne. Do dyspozycji jest aż 19 portów, z których największe leżą na łatwo dostępnym wybrzeżu i posiadają dobre połączenia promowe z Polską.



Na przestrzeni ostatniej dekady obserwujemy stały napływ inwestycji z krajów skandynawskich do Polski. Firmy duńskie, fińskie, szwedzkie, czy norweskie, w mniejszym stopniu islandzkie decydują się na realizację swoich planów inwestycyjnych właśnie w naszym kraju. Obok dużych firm pojawiają się małe i średnie przedsiębiorstwa, które widzą swoją szansę na rozwój właśnie w Polsce. Skandynawskie firmy są wymagającymi partnerami jeżeli chodzi o współpracę i standardy, jakie muszą spełniać firmy zainteresowane współpracą z nimi. One same także starają się prezentować wysokie standardy pracy oraz jakości oferowanych produktów i usług, cały czas poszukując nowych, innowacyjnych rozwiązań. Z perspektywy Izby i firm zrzeszonych obserwujemy rosnące zainteresowanie obu stron współpracą.

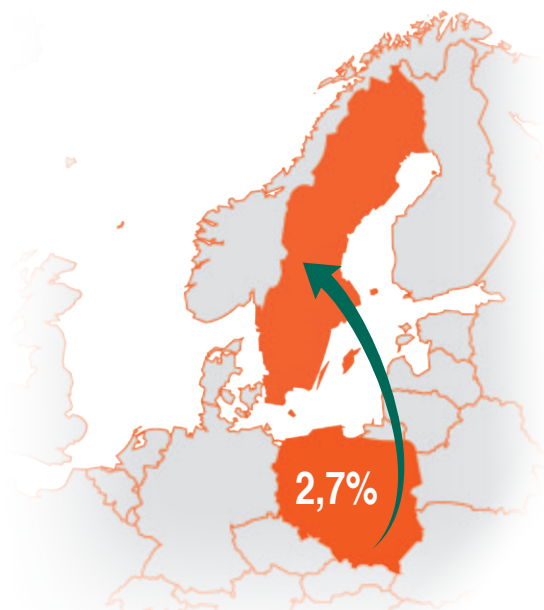
Agnieszka Kowalcze, Dyrektor Skandynawsko – Polskiej Izby Gospodarczej (SPCC)



Udział w eksporcie Polski ogółem

10 głównych grup produktów eksportowych:

Maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części	27,3%
Pojazdy, samoloty, statki i inne środki transportu	12,6%
Metale nieszlachetne i artykuły z nich wykonane	9,2%
Produkty mineralne	9%
Artykuły przemysłowe różne	8,1%
Tworzywa sztuczne i artykuły z nich wykonane	5,4%
Produkty przemysłu chemicznego	5,3%
Artykuły spożywcze, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, tytoń	5%
Materiały i artykuły włókiennicze	3,8%
Papier, tkanina i artykuły z nich wykonane	3,6%

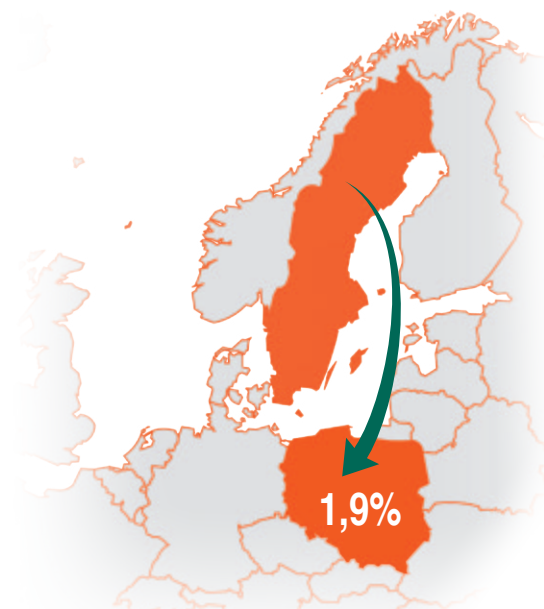


Najważniejsze towary eksportowane to: autobusy, telewizory, oleje z ropy naftowej, samochody dostawcze, meble, komputery, artykuły z żeliwa i stali.

Udział w imporcie Polski ogółem

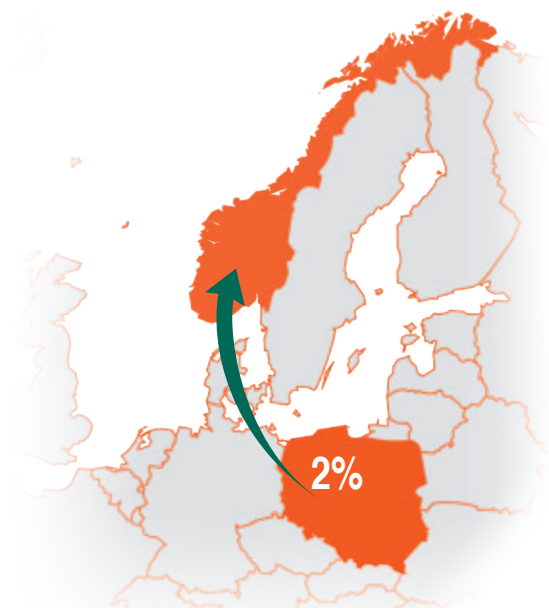
10 głównych grup produktów importowanych:

Maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części	22,3%
Metale nieszlachetne i artykuły z nich wykonane	18,5%
Pojazdy, samoloty, statki i inne środki transportu	13%
Papier, tkanina i artykuły z nich wykonane	11,5%
Produkty przemysłu chemicznego	9,8%
Tworzywa sztuczne i artykuły z nich wykonane	6,7%
Produkty mineralne	4,4%
Zwierzęta żywa i produkty pochodzenia zwierzęcego	3,4%
Materiały i artykuły włókiennicze	2,7%
Artykuły przemysłowe różne	1,9%



Najważniejsze towary importowane to: linowce pasażerskie, elektroniczne układy scalone, ciągniki drogowe, drut miedziany, stopy aluminium, statki do przewozu osób, łososie.

Udział w eksporcie Polski ogółem

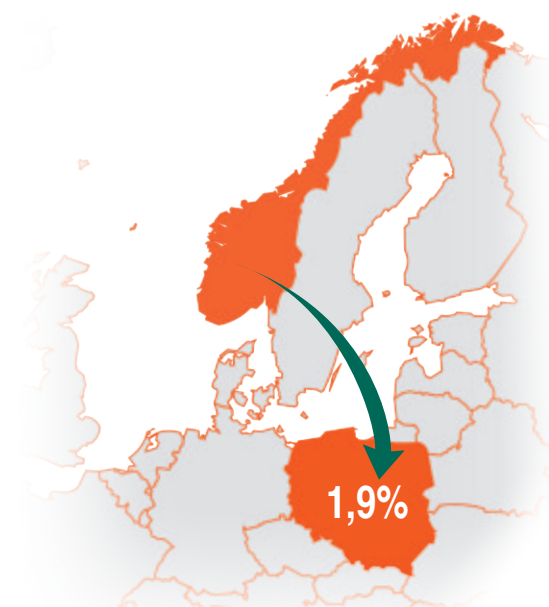


Najważniejsze towary eksportowane to: statki do przewozów towarów lub osób, tankowce, holowniki i pchacze, konstrukcje z żeliwa, łodzie ratunkowe, statki rybackie.

10 głównych grup produktów eksportowych:

Pojazdy, samoloty, statki i inne środki transportu	52,2%
Metale nieszlachetne i artykuły z nich wykonane	12,8%
Maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części	11,5%
Artykuły przemysłowe różne	4,4%
Produkty przemysłu chemicznego	2,9%
Produkty mineralne	2,7%
Drewno i artykuły z drewna	2,5%
Tworzywa sztuczne i artykuły z nich wykonane	2%
Materiały budowlane, wyroby ceramiczne, szkło	1,9%
Przyrządy i aparatura	1,4%

Udział w imporcie Polski ogółem



Najważniejsze towary importowane to: świnie żywe, mięso wieprzowe, części do silników, wiatraki wytwarzające energię, oleje z ropy naftowej, artykuły z żelaza i stali, zabawki dla dzieci, lekarstwa, włókniny, śledzie, części maszyn rolniczych

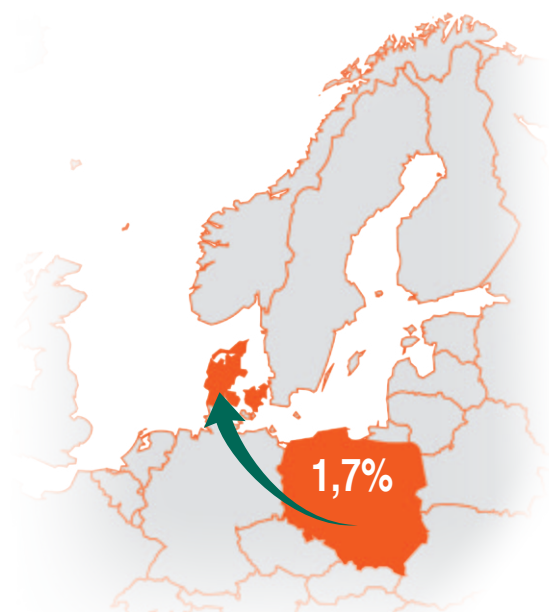
10 głównych grup produktów importowanych:

Pojazdy, samoloty, statki i inne środki transportu	37,2%
Zwierzęta żywe i produkty pochodzenia zwierzęcego	21,3%
Produkty mineralne	19,4%
Metale nieszlachetne i produkty z nich wykonane	11,1%
Maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części	4,1%
Produkty przemysłu chemicznego	2,4%
Papier, tektura i artykuły z nich wykonane	1,4%
Broń i amunicja	1,2%
Tworzywa sztuczne i artykuły z nich wykonane	1%
Przyrządy i aparatura	0,3%

Udział w eksporcie Polski ogółem

10 głównych grup produktów eksportowych:

Maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części	16,8%
Metale nieszlachetne i artykuły z nich wykonane	10,9%
Produkty mineralne	7,7%
Drewno i artykuły z drewna	7,3%
Artykuły spożywcze, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, tytoń	7%
Pojazdy, samoloty, statki i inne środki transportu	6,9%
Produkty przemysłu chemicznego	6,6%
Artykuły przemysłowe	6,1%
Tworzywa sztuczne i artykuły z nich wykonane	6,1%
Zwierzęta żywe i produkty pochodzenia zwierzęcego	5,6%

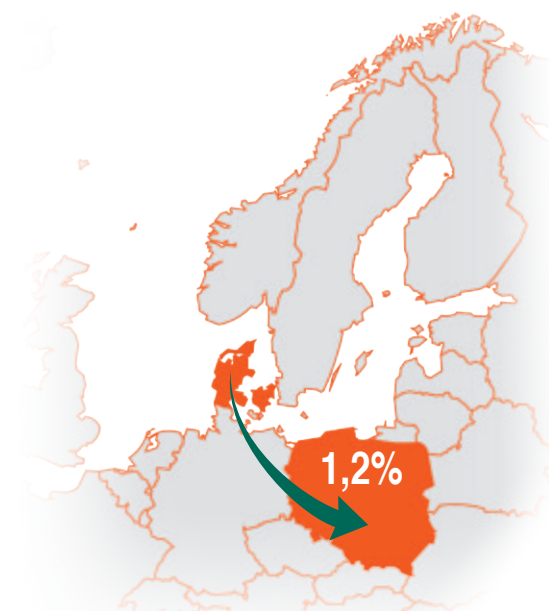


Najważniejsze towary eksportowane to: oleje z ropy naftowej, okna, konstrukcje z żeliwa i stali, leki, samochody, artykuły z tworzyw sztucznych, węgiel, meble, telewizory i części do nich, drut miedziany

Udział w imporcie Polski ogółem

10 głównych grup produktów importowanych:

Zwierzęta żywe i produkty pochodzenia zwierzęcego	26,8%
Maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części	20,6%
Metale nieszlachetne i artykuły z nich wykonane	9,5%
Produkty przemysłu chemicznego	9,1%
Tworzywa sztuczne i artykuły z nich wykonane	5,2%
Artykuły spożywcze, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, tytoń	4,4%
Materiały i artykuły włókiennicze	4,3%
Przyrządy i aparatura	3,8%
Artykuły przemysłowe różne	3,2%
Produkty pochodzenia roślinnego	2,5%



Najważniejsze towary importowane to: świnie żywe, mięso wieprzowe, części do silników, wiatraki wytwarzające energię, oleje z ropy naftowej, artykuły z żelaza i stali, zabawki dla dzieci, lekarstwa, włókniny, śledzie, części maszyn rolniczych

Rys. 4. Struktura wymiany handlowej Polski w 2013 roku. Źródło: GUS



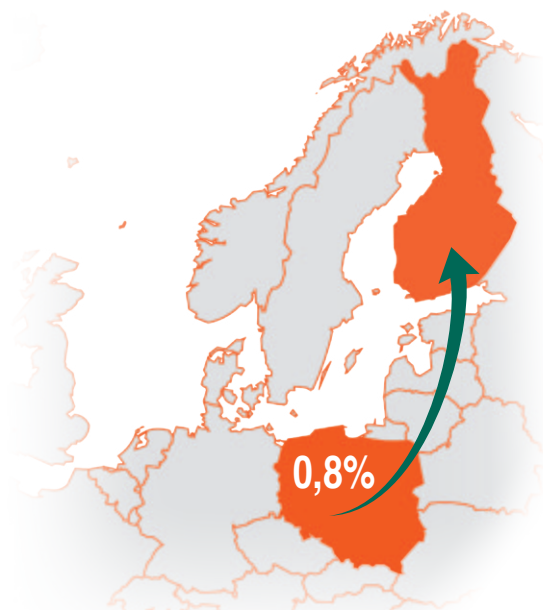
10 głównych grup produktów eksportowych:

Maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części	24,1%
Metale nieszlachetne i artykuły z nich wykonane	15,6%
Produkty przemysłu chemicznego	10,4%
Pojazdy, samoloty, statki i inne środki transportu	7,4%
Produkty mineralne	6,9%
Artykuły spożywcze, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, tytoń	6,6%
Tworzywa sztuczne i artykuły z nich wykonane	5,7%
Materiały i artykuły włókiennicze	5,7%
Artykuły przemysłowe różne	3,7%
Skóry i artykuły z nich wykonane	2,6%

10 głównych grup produktów importowanych:

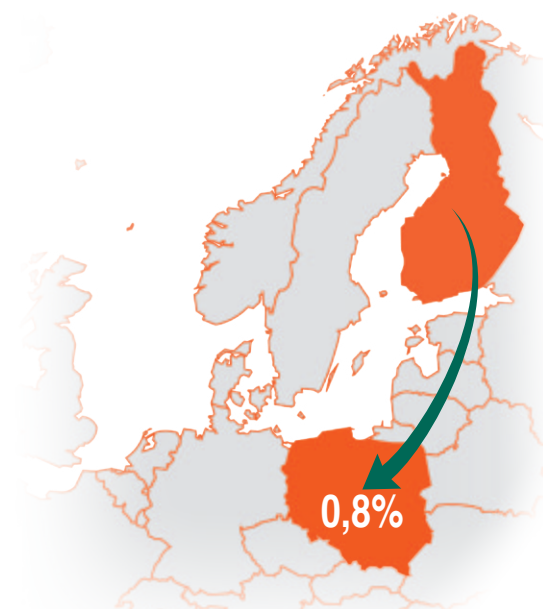
Papier, tektura i artykuły z nich wykonane	31,4%
Metale nieszlachetne i artykuły z nich wykonane	18,1%
Maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części	16,2%
Tworzywa sztuczne i artykuły z nich wykonane	10,6%
Produkty przemysłu chemicznego	9,4%
Pojazdy, samoloty, statki i inne środki transportu	2,9%
Drewno i artykuły z drewna	2,3%
Artykuły spożywcze, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, tytoń	2,1%
Produkty mineralne	2,1%
Materiały budowlane, wyroby ceramiczne, szkło	1%

Udział w eksporcie Polski ogółem



Najważniejsze towary eksportowane to: odpady i złom ze stali, lekarstwa, oleje z ropy naftowej, aparatura odbiorcza dla telewizji, części konstrukcyjne, węgiel, statki towarowe, futro z norek, koks

Udział w imporcie Polski ogółem



Najważniejsze towary importowane to: Najważniejsze towary importowane: papier i tektura, nawozy, wyroby z żeliwa i stali, części do maszyn budowlanych, części do urządzeń elektrycznych, wódka, ciągniki.

Kluczowe wydarzenia 2014 dla rynku TSL Polska-Skandynawia

| Dyrektywa siarkowa

W styczniu 2015 r. weszła w życie tzw. „dyrektywa siarkowa”, dostosowująca prawo unijne do nowych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Nakłada ona na armatorów obowiązek redukcji zawartości siarki – z obecnego 1% do 0,1% – w paliwach wykorzystywanych przez statki pływające na ograniczonym obszarze SECA, do którego należy m.in. Bałtyk, Morze Północne oraz Kanał La Manche. Nakłada to tym samym obowiązek stosowania przez armatorów droższego paliwa żeglownego.



Jak ta sytuacja wpłynie na rynek usług TSL w relacji Polska – Skandynawia?

Dzisiaj nikt dokładnie nie jest jeszcze w stanie przewidzieć zmian jakie niesie ze sobą „dyrektywa siarkowa”. Pewne jest tylko jedno – wzrosną koszty transportowe, za które zapłacą wszyscy – armatorzy, firmy transportowe, producenci, dystrybutorzy i oczywiście klient finalny. **Niektórzy armatorzy jeszcze pod koniec 2014 roku podali, że ceny przewozów promowych dla klientów frachtowych wzrosną o około 15%.** Nie oznacza to jednak, że w tej sytuacji nie ma wygranych. Zmiana norm paliwa z pewnością wzmocni silnych armatorów, którzy mogą wykorzystać sytuację i prowadzić do monopolizacji rynku usług promowych. Niektórzy z nich jeszcze w ubiegłym roku informowali o rozpoczęciu testowania metanolu jako paliwa na promach czy analizie wykorzystania LNG jako paliwa na promach.

Z kolei dla firm TSL, oprócz podniesienia cen, dyrektywa może być również bodźcem do przemodelowania strategii działania oraz oferowanych usług. Skoro dyrektywa zwiększa koszty częściowe (przewozy promowe), to może to oznaczać wymuszenie kumulowania ładunków w portach i wykorzystywanie transportu morskiego bezpośredniego. W takim wypadku wzrost cen będzie dotyczył dowozów i odwozów do/z portów.

Ponadto firmy TSL powinny brać pod uwagę zbliżając się zmiany i uwzględnić je przy projektowaniu nowych scenariuszy dostaw i alternatywnych tras oraz weryfikowaniu korzyści transportowych.

Warto zauważyć, że dyrektywa wymusi jeszcze lepsze planowanie realizacji zleceń i efektywniejsze wypełnianie aut. Czwarty kwartał 2014 roku to był ostatni moment na uprzedzenie klientów o zmianie uwarunkowań kosztowo-rynkowych i konieczności weryfikacji budżetów logistycznych na kolejny rok. W dodatku przewoźnicy będą musieli zmierzyć się z nieprzewidywalnością polityki cenowej firm paliwowych w zakresie różnych typów paliwa tzw. statkowego (nisko siarkowego) i drogowego (ON). Do tej pory była ona kształtowana proporcjonalnie do światowych cen za baryłkę ropy. Teraz nie ma jednoznacznego kreatora cen w tej postaci. Sytuację może jeszcze utrudnić polityka biznesowa poszczególnych producentów paliw. Efekt? Trudniejsze relacje na linii przewoźnik – klient. Do tej pory jednoznacznym odnośnikiem była korekta paliwowa. A teraz podanie źródła naliczania stawek paliwowych jest niemal niemożliwe.

Pierwsze dwa kwartały 2015 roku mocno zweryfikują pozycję i wiarygodność firm sektora TSL realizujących umowy handlowe pomiędzy Europą a Skandynawią. Rywalizacja o klienta jedynie ceną może w tym przypadku mieć również negatywny wpływ na jakość świadczonych usług.

Pojawiają się także opinie, czy dyrektywa siarkowa może mieć szersze skutki, niż tylko w zakresie wzrostu niektórych kosztów związanych z przewozami morskimi. Inną możliwą negatywną konsekwencją może być wzrost cen oleju napędowego na lądzie. Zapotrzebowanie na nowe rodzaje paliwa może również przeprofilować rafinerie na produkcję ogromnych ilości innego paliwa. Istnieje więc prawdopodobieństwo, że spowoduje to wahanie cen popularnych paliw np. oleju napędowego, używanego przez samochody ciężarowe.

Nowe przepisy dotyczące opon zimowych w Norwegii

Od pierwszego stycznia 2015 r. w życie wszedł przepis nakładający na każdego przewoźnika obowiązek wyposażenia w opony zimowe wszystkich osi zestawu - nie tak jak do tej pory tylko osi pędnych ciągnika.

Mimo że przepis ma zastosowanie w okresie 15 listopada - 31 marca, to norweskie Ministerstwo Transportu zdecydowało, iż dekret wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015. Opłata karna za prowadzenie pojazdu o niedostatecznej głębokości rzeźby bieżnika wynosi 750 koron norweskich od opony. Tyle samo wyniesie opłata karna za brak opon zimowych. W przypadku poważnego naruszenia nowych przepisów, stosowany będzie nawet zakaz użytkowania pojazdu i zgłoszenie przestępstwa na policji.



Jak ta sytuacja wpłynie na rynek usług TSL w relacji Polska – Skandynawia?

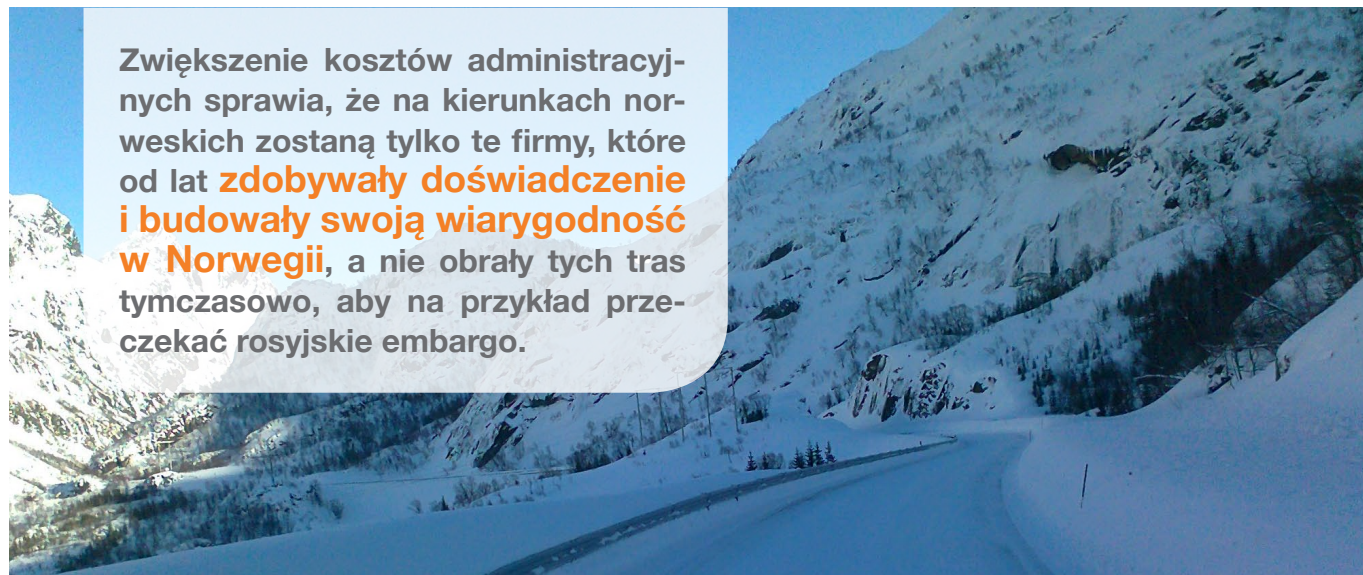
Dla firm spedycyjnych i transportowych obsługujących regularnie trasy norweskie nowe przepisy dotyczące ogumienia nie są zaskoczeniem. Tym bardziej, że pierwsze regulacje prawne dotyczące tej kwestii zostały wprowadzone już w listopadzie 2013 roku. Dotyczyły one wszystkich pojazdów, których masa całkowita przekracza 3,5 tony - muszą one w okresie od 15 listopada do 31 marca być wyposażone w opony zimowe. Co więcej, norweski ustawodawca szczegółowo określił również wymaganą głębokość rzeźby bieżnika.

Z kolei tegoroczne przepisy tylko zaострыły kwestię dotyczącą wykorzystania ogumienia zimowego nakładając obowiązek posiadania opon zimowych na każdej osi zestawu drogowego którego masa całkowita przekracza 3,5 tony. Z pewnością podniosą one bezpieczeństwo na trudnych i niebezpiecznych trasach – szczególnie w północnej Norwegii. **Jest to jednak również**

kolejny krok administracyjny podnoszący koszty działalności wszystkich firm transportowych obsługujących norweskie trasy. Wielu przewoźników – szczególnie z Europy Środkowo-Wschodniej - z powodu braku środków na inwestycje w dodatkowe zestawy opon zimowych będzie zmuszonych do wycofania się z obsługi norweskich tras w okresie jesienno – zimowym. **Z oficjalnych stanowisk organizacji przewoźników w Norwegii oraz ustawodawców jasno wynika, że nowe przepisy mają pozytywnie wpływać na ochronę wewnętrznego rynku transportowego w Norwegii.** Niemal automatycznie eliminują one z rynku te firmy, dla których koszty kupna kolejnych zimowych opon będą za wysokie. Tym bardziej, że tajemnicą poliszynela jest niezadowolenie norweskich przewoźników z powodu licznej konkurencji ze środkowej Europy. A nowe przepisy niemal automatycznie eliminują z rynku te firmy, dla których koszty kupna kolejnych zimowych opon będą za wysokie. **Tym bardziej, że komplet nowych opon zimowych dla zestawu z ciągnikiem trzyosiowym to koszt rzędu 20 tysięcy złotych.** Należy pamiętać, że koszty związane z kupnem kolejnych zimowych opon nie będą tak mocno odczuwalne dla małych przewoźników i korporacyjnych gigantów, jak dla tych średnich, dysponujących flotą w graniach 50 - 100 zestawów.

Z drugiej strony nowe przepisy przyczynią się do podniesienia jakości oferowanych przez przewoźników usług i jeszcze większej specjalizacji firm w kierunkach skandynawskich. Zwiększenie kosztów administracyjnych sprawia, że na kierunkach norweskich zostaną tylko te firmy, które od lat zdobywały doświadczenie i budowały swoją wiarygodność w Norwegii, a nie obrały tych tras tymczasowo, aby na przykład przeczekać rosyjskie embargo. Zaostrenie przepisów i nasilenie kontroli wpłynie także na wzrost ryzyka w zakresie czas transportu i terminowość dostaw.

Zwiększenie kosztów administracyjnych sprawia, że na kierunkach norweskich zostaną tylko te firmy, które od lat zdobywały doświadczenie i budowały swoją wiarygodność w Norwegii, a nie obrały tych tras tymczasowo, aby na przykład przeczekać rosyjskie embargo.



| Nowe przepisy dotyczące kabotażu w Szwecji

Przewóz kabotażowy (wykonywanie po danym kraju transportu pojazdem niezarejestrowanym w tym kraju) w krajach Unii Europejskiej reguluje od 2009 roku rozporządzenie Parlamentu Europejskiego nr 1072/2009. Jego celem jest nałożenie na przewoźników z UE ograniczeń dotyczących kabotażu. Przewóz kabotażowy w rozumieniu tych przepisów dopuszczony jest w dwóch wariantach: kabotaż w kraju pierwszego rozładunku przewozu międzynarodowego oraz kabotaż w innych krajach członkowskich po rozładunku przewozu międzynarodowego. A przewóz kabotażowy przeprowadzić może każdy, kto posiada licencję wspólnotową w rozumieniu przepisów. Niestety przepisy unijne nie dotyczą wykroczeń i kar za nieprzestrzeganie zasad kabotażu. Tę materię regulują przepisy krajowe. Oznacza to, że wysokość kary i podmioty, na które są one nakładane będą inne na terytorium każdego kraju unijnego. Ten element skutecznie próbuje wykorzystać rząd szwedzki, który przygotował projekt ustawy zaostrzającej zasady odpowiedzialności przewoźników zagranicznych za naruszenia zasad wykony-

wania kabotażu. Zakłada on, że od 1 stycznia 2015 roku wzrosną kary za naruszanie zasad wykonywania kabotażu w Szwecji. Jakiegokolwiek naruszenie norm określonych we wspomnianym rozporządzeniu unijnym będzie sankcjonowane karą w wysokości ok. 4400 euro. Poza tym, większy nacisk ma być położony na sposób i częstotliwość przeprowadzanych kontroli. Maja być niezapowiedziane i przeprowadzane wyrywkowo również poza oficjalnymi punktami kontrolnymi. Z kolei od 1 marca 2015 roku dodatkowymi uprawnieniami będą dysponowali również szwedzcy policjanci, którzy w razie czego będą mogli nawet zabrać kierowcy kluczyki oraz stosować blokady na koła jeśli kwota sankcyjna nie zostanie uregulowana lub pojazd nie nadaje się do ruchu z powodu złego stanu technicznego. Zmienia się również odpowiedzialność karna. Według nowych przepisów kierowca podejmujący się wykonywania przewozu kabotażowego z naruszeniem przepisów będzie współodpowiedzialny finansowo razem ze swoim pracodawcą.



Należy jednak pamiętać, że każdy zagraniczny przewoźnik dysponujący wszelkimi dokumentami przewozowymi i przestrzegający prawidłowego okresu kabotażu w Szwecji może być spokojny.



Jak ta sytuacja wpłynie na rynek usług TSL w relacji Polska – Skandynawia?

Warto zauważyć, że kraje skandynawskie niemal od początku zmagają się z problemem kabotażu, który znacznie osłabia ich krajowy rynek usług transportowych i spedycyjnych. Szwedzkie i norweskie firmy oraz organizacje zarzucają zagranicznym przewoźnikom, że nie przestrzegają ograniczeń unijnych dotyczących zasad realizacji kabotażu. Latem 2013 roku naukowcy z Uniwersytetu w Lund przeprowadzili nawet badania dotyczące przewozów kabotażowych w Szwecji. Ponad 163 000 zgłoszonych obserwacji wykazało, że 2 700 zagranicznych ciężarówek nigdy nie opuściło Szwecji, a w przypadku kolejnych 2 202 zaistniały bardzo mocne podejrzenia o nielegalny kabotaż.

Czarę goryczy przelał ostatni protest szwedzkich kierowców. Ogłosili oni, że od 24 listopada do 24 grudnia

szwedzkie ciężarówki dwa razy dziennie miały stawać przy drodze, tam gdzie akurat są. Chcą w ten sposób zwrócić uwagę mediów i opinii społecznej na istniejący problem. Jak widać pomysł okazał się skuteczny, bo do mediów już przedostała się informacja, że szwedzki rząd przygotował projekt ustawy zaostrzającej zasady odpowiedzialności przewoźników zagranicznych za naruszenia zasad wykonywania kabotażu.

Należy jednak pamiętać, że każdy zagraniczny przewoźnik dysponujący wszelkimi dokumentami przewozowymi i przestrzegający prawidłowego okresu kabotażu w Szwecji może być spokojny. Tutaj dla sprawnego zleceń konieczna jest m.in. szczegółowa wiedza na temat aktualnego stanu przepisów prawnych oraz efektywne planowanie i właściwy nadzór operacyjny nad ruchem floty – właśnie z uwagi na ściśle określone ilości i terminy transportów kabotażowych na danym terytorium.

Rosyjskie embargo i niemiecka ustawa o płacy minimalnej

Federacja Rosyjska wprowadziła w sierpniu 2014 embargo na import owoców, warzyw, mięsa, drobiu, ryb, mleka i nabiału z USA, Unii Europejskiej, Australii, Kanady oraz Norwegii. Embargo ma obowiązywać przez rok. Miała to być odpowiedź Rosji na wcześniej nałożone na nią sankcje przez USA oraz UE za rozpoczęcie i prowadzenie zbrojnego konfliktu na Ukrainie.

Zakaz sprzedaży owoców i warzyw do Rosji zachwiał polską branżą warzywno – owocową. Polska jest drugim w Unii Europejskiej – ustępuje miejsca jedynie Holandii – eksporterem owoców i warzyw do Rosji. Z danych Ministerstwa Rolnictwa wynika, że w 2013 roku tylko do samej Rosji polscy plantatorzy eksportowali świeże pomidory za blisko 43 tys. euro oraz kapustę, kalafior i kalarepę za 23 tys. euro.

Warzywa to jednak tylko część polskiej gałęzi warzywno – owocowej. Polska jest światową potęgą w eksporcie jabłek, choć w obliczu rosyjskiego embargo pozycja Polski w tym sektorze może się załamać. Eksport tylko do samej do Rosji wynosił w poprzednim sezonie 677 tys. ton o wartości 256 mln euro. To aż 56% całego eksportu jabłek. A w III kwartale 2014 roku został nieoczekiwanie wstrzymany.



Rosyjskie sankcje uderzyły nie tylko w producentów żywności, ale i w firmy transportowe. W transportach do Rosji specjalizują się głównie przewoźnicy z Polski, Litwy, Estonii, Słowacji, Czech i Bułgarii. Jednak spośród tych krajów to właśnie Polska jest absolutnym liderem w przewozach do Rosji. Jak wynika z informacji udostępnionych przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce na kierunku wschodnim operuje ponad 3 tys. polskich firm przewozowych, wykorzystujących ponad 30 tys. pojazdów. Polscy przewoźnicy drogowi wykonują do Federacji

Rosyjskiej około 270 tys. jazd rocznie. Szacuje się, że wartość przychodów z tytułu tych przewozów to kwota co najmniej 700 mln euro.

Nie ma się zatem co dziwić, że bardzo szybko pojawiły się w mediach informacje dotyczące bankructwa wielu firm transportowych. Niemal z dnia na dzień dla wielu firm transport do Rosji zmniejszył się o ponad 30%. Z kolei na pozostałych trasach spadły ceny usług, bo przewoźnicy, pozbawieni możliwości jeżdżenia na wschód, obniżali je, żeby zyskać inne zlecenia. Na szybko rozpoczęło się poszukiwanie nowych kontrahentów oraz zmiana kierunków wyjazdów.

Z kolei na terenie Federalnej Republiki Niemiec obowiązuje od początku 2015 ustawa o płacy minimalnej (MiLoG – Mindestlohngesetz). Przewiduje ona, że ustalona płaca minimalna (8,5 euro brutto na godzinę) przysługuje wszystkim pracownikom wykonującym pracę na całym obszarze Niemiec. Bardzo szybko okazało się, że ustawa stanowi problem dla polskich przewoźników. Wynika z niej, że muszą oni płacić niemieckie minimum również swoim kierowcom. Dotyczy to nie tylko firm z siedzibą w Polsce, które realizują transport kabotażowy, ale również tych przewoźników, których kierowcy jedynie przejeżdżają przez terytorium Niemiec, np. w drodze do Hiszpanii.

Dodatkowo przewoźnicy muszą składać w urzędzie listy przewoźników oraz deklaracje o tym, że płacą stosowne stawki. A jeśli niemieccy urzędnicy zechcą sprawdzić stan faktyczny, np. umowy o pracę czy zasady wynagradzania, to polska firma będzie musiała je dostarczyć i to w języku niemieckim. W przypadku pomyłki lub błędu, firma będzie zobowiązana do zapłacenia kary w wysokości 30 tys. euro. A jeśli kontrola wykaże, że kierowca przejeżdżający przez terytorium Niemiec zarabiał mniej niż 8,50 euro, to jego pracodawca zapłaci aż pół miliona euro kary.

Jak ta sytuacja wpłynie na rynek usług TSL w relacji Polska – Skandynawia?



Na końcu 2014 roku i początku 2015 nic nie wskazuje na ocieplenie się relacji na linii Rosja – Unia Europejska. Politolodzy twierdzą, że te relacje nie były tak złe od blisko 20 lat i nic nie wskazuje na to, aby w najbliższych tygodniach lub miesiącach sytuacja uległa poprawie.

Embargo może jednak zostać nagle zniesione w przypadku, gdy rynek wewnętrzny Rosji nie będzie wystarczająco silny, aby spełnić potrzeby żywieniowe, a import produktów z Chin okaże się niewystarczający.

Z kolei niemiecka ustawa o płacy minimalnej, po wielu uwagach zgłoszonych przez polskie władze, została tymczasowo zawieszona. A Komisja Europejska wdrożyła postępowanie, które ma wyjaśnić wszystkie sporne

kwestie tej ustawy. Pomimo tego niemiecki ustawodawca zastrzegł, że płaca minimalna w wysokości 8,50 euro za godzinę będzie nadal obowiązywała kierowców ciężarówek, które są załadowywane i rozładowywane na terenie Niemiec.

W oczekiwaniu na zniesienie embarga oraz całkowite rozstrzygnięcie kwestii związanych z niemiecką ustawą o płacy minimalnej wielu przewoźników będzie poszukiwało kontrahentów na innych rynkach. Jednym z nowych kierunków będzie z pewnością Skandynawia, która szczególnie w okresie wiosenno-letnim (zimą w Skandynawii dają sobie radę tylko wyspecjalizowane firmy) może stać się popularną alternatywą szczególnie dla aut wycofanych z obsługi relacji wschodniej. Jednym z powodów może być wciąż rosnący wolumen dobrze płatnych frachtów drobnicowych. Tutaj jednak od razu pojawia się kolejna – poza trudną i długą zimą - bariera wejścia na rynek skandynawski. „Drobnica na Skandynawię” wymaga doskonałej organizacji operacyj-

nej, z uwzględnieniem konieczności pokonania odcinka morskiego, dzięki której będzie można sprostać wymaganiom branż produkcyjnych w zakresie terminowości dostaw. Przykładem może być chociażby przemysł automotive, gdzie precyzja transportu jest podstawowym czynnikiem decydującym o współpracy z przewoźnikiem. W tym wypadku także należy wziąć pod uwagę swoje możliwości systemowe w zakresie integracji procesów z Klientem oraz gotowość do raportowania wskaźników współpracy wg modelu przyjętego w branży kontrahenta. Przewoźnicy muszą zatem pamiętać, że przysłowiowe „przestawienie zwrotnicy” ze wschodu na Skandynawię nie jest wcale takie łatwe i szybkie. Niemniej jednak wielu będzie próbowało swoich sił, a to będzie oznaczało z pewnością wyższą konkurencyjność wśród firm TSL na tym kierunku. W pierwszym momencie przełoży się to na niższe ceny i towarzyszący im ogólny spadek jakości usług. W dłuższej perspektywie zaś – uporządkowanie rynku, który sam wyeliminuje nieprzygotowanych na specyfikę kierunku graczy.



Na końcu 2014 roku i początku 2015 nic nie wskazuje na ocieplenie się relacji na linii Rosja – Unia Europejska. Politolodzy twierdzą, że te relacje nie były tak złe od blisko 20 lat i nic nie wskazuje na to, aby w najbliższych tygodniach lub miesiącach sytuacja uległa poprawie.

Dynamiczny rozwój polskich portów morskich

W mediach gospodarczych i nie tylko coraz głośniej jest o sukcesach i kolejnych rekordach przeładunkowych polskich portów. W ciągu pierwszych trzech kwartałów przeładunki Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w Gdyni wyniosły równowartość 357,1 tys. standardowych kontenerów 20-stopowych. Jest to własny rekord Terminalu Kontenerowego w Gdyni i aż prawie 23% wzrost w porównaniu do tego samego okresu ubiegłego roku. Nie ma się zatem co dziwić, że rozpoczęły się już prace związane z budową intermodalnego terminalu kolejowego w porcie Gdynia. Ta inwestycja jeszcze bardziej zwiększy konkurencyjność gdyńskiego Terminalu.

Nie od dzisiaj wiadomo, że drogi morskie i wodno-lądowe w połączeniu z komunikacyjną infrastrukturą lądową tworzą ogromne możliwości rozwoju dla całego kraju. W Polsce funkcjonują trzy duże polskie kompleksy portów: w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie - Świnoujściu.

Port Gdański jest kluczowym ogniwem Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI łączącego Skandynawię z Europą Południowo-Wschodnią („Bałtyk-Adriatyk”).



Port w Gdyni specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro, w oparciu o rozwiniętą sieć połączeń multimodalnych z zapleczem. Regularnie obsługuje linie żeglugowe bliskiego zasięgu oraz połączenia promowe (terminal promowy). Gdyński port jest ważnym ogniwem VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

W porcie znajdują się: terminal kontenerowy, baza i terminal dla promów oraz statków ro-ro (przystosowanych do przewożenia ładunków tocznych np. samochodów, pociągów), baza przeładunku samochodów osobowych,

owoców cytrusowych, siarki płynnej i granulowanej, a także fosforytów. Dostępne są również uniwersalne nabrzeża umożliwiające przeładunek drobnicy konwencjonalnej oraz towarów masowych. Jednym z celów strategicznych portu jest rozwój funkcji bałtyckiego hubu kontenerowego i osiągnięcie pozycji portu dystrybucyjnego dla paliw i suchych ładunków masowych.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu to największe centrum obsługi suchych ładunków masowych na polskim wybrzeżu. Tu przeładowuje się i składowe węgiel, rudę żelaza, a także sól, koks, koncentraty, nawozy, złom, surowce dla budownictwa, płynny pak, smołę, oleje, melasę, czy produkty naftowe. W wyspecjalizowanych terminalach przeładowywanych jest około 50% polskiego eksportu węgla i 100% importu rudy żelaza.

Zarówno w Świnoujściu, jak i w Szczecinie istnieje możliwość przeładunku oraz magazynowania różnorodnych ładunków płynnych: produktów naftowych, metanolu, etanolu, olejów roślinnych, nawozów, smoły i paku oraz asfaltu lanego. Roczne przeładunki tych towarów wynoszą ponad 200 tys. ton. Stanowi to ok. 6% przeładunków towarów z grupy „inne masowe” i jest to jednocześnie ok. 1% przeładunków ogółem w portach w Szczecinie i Świnoujściu.

Jak ta sytuacja wpłynie na rynek usług TSL w relacji Polska – Skandynawia?



Wzmocnienie roli polskich portów morskich, dzięki modernizacji i rozbudowie infrastruktury sprawiło, że zwiększyło się ich znaczenie w międzynarodowej sieci transportowej. Po wieloletniej stagnacji porty zaczęły wykorzystywać ich mocne strony, jak chociażby położenie w międzynarodowych korytarzach transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem wspomnianego już korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Ich dynamiczny rozwój ma również pozytywny wpływ na żeglugę morską bliskiego zasięgu, np. do Skandynawii. Pomaga bowiem budować coraz bogatszą i bardziej konkurencyjną ofertę armatorów obsługujących trasy Morza Bałtyckiego. Wraz z rozwojem infrastruktury dostępu do portów oraz rozbudowy połączeń infrastruktury portowej z krajową i europejską siecią transportową może jeszcze lepiej rozwijać się wymiana handlowa na osi Północ-Południe. **Stwarza to bowiem szansę dostępu do usług transportu morskiego państwom sąsiadującym z Polską, które nie mają dostępu do morza - Czechy, Słowacja, Austria, Węgry – a mają potencjał do współpracy gospodarczej ze Skandynawią.**

Niestety brak sieci autostrad umożliwiających szybkie połączenie z północy na południe Polski jest czynnikiem, który w bezpośredni sposób ogranicza wymianę handlową z naszymi południowymi sąsiadami. Zyskuje na tym

m.in. port w Hamburgu, który – dzięki rozbudowanej infrastrukturze drogowej – jest bardziej konkurencyjny.

Plany budowy dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2014 - 2023 nie są optymistyczne dla autostrady A1. Z najnowszych planów opublikowanych w listopadzie 2014 r. przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wynika, że kluczowa arteria unijnej sieci drogowej

między Bałtykiem, a Adriatykiem nie zostanie ukończona do 2023 r. Na koniec dekady może wciąż brakować ok. 100 km A1 między Częstochową, a Tuszynem pod Łodzią. Ukończona ma zostać za to droga ekspresowa S6 łącząca Szczecin z Gdynią, które może ułatwiać tylko omijanie trójmiejskich portów oraz droga ekspresowa S3 - zachodnia alternatywa dla A1.

Korytarze transportowe



Rys. 6. Korytarze transportowe, źródło: Komisja Europejska.

Nie od dzisiaj wiadomo, że drogi morskie i wodno-lądowe w połączeniu z komunikacyjną infrastrukturą lądową tworzą ogromne możliwości rozwoju dla całego kraju. W Polsce funkcjonują trzy duże polskie kompleksy portów: w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie - Świnoujściu.

Prognozy na 2015 rok

Transport i spedycja to swoisty barometr gospodarki, który reaguje natychmiast na każdy czynnik w skali makro - na zasadzie krwioobiegu odzwierciedla ogólne tendencje ekonomiczne.

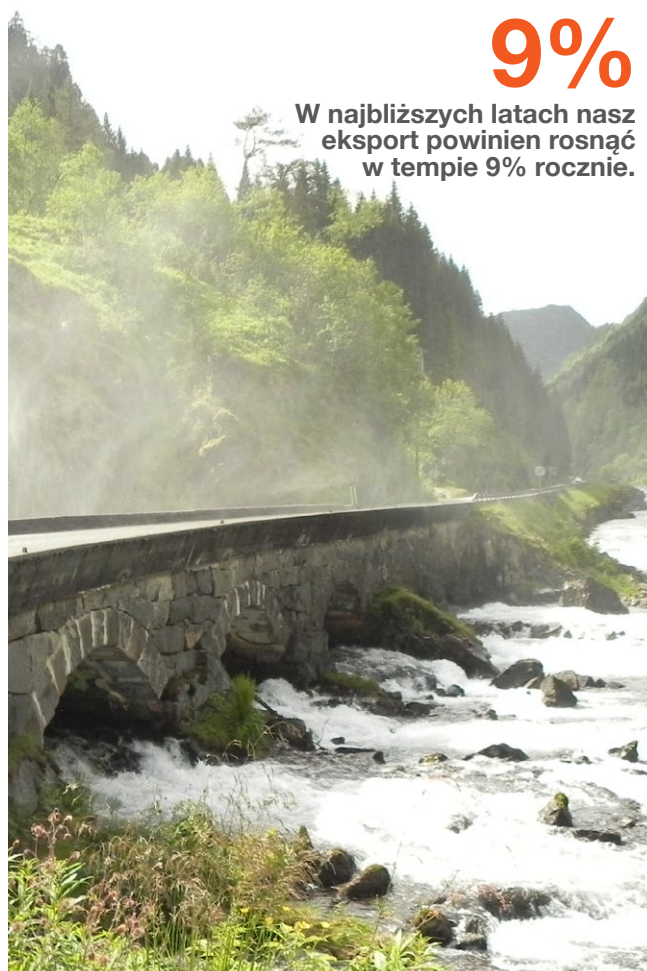
Według danych GUS w 2013 r. wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 1848,3 mln ton ładunków, tj. o 3,3% więcej niż przed rokiem. Wykonana praca przewozowa wyniosła 347,9 mld tonokilometrów i była większa o 6,8% niż w 2012 r. Wzrost przewozów ładunków zanotowano w transporcie samochodowym oraz w transporcie kolejowym i wodnym śródlądowym.

Natomiast z danych, analiz i przewidywań wynika, że rynek TSL powinien w ciągu najbliższych 12 miesięcy – mimo zawirowań z embargiem rosyjskim – dalej dynamicznie się rozwijać. Świadczą o tym m.in. pozytywne prognozy dla rozwoju polskiej gospodarki. Bank Światowy prognozuje, że PKB Polski w najbliższych 12 miesiącach zwiększy się o około 3,2%, a dynamika eksportu wyniesie około 5 lub 6 procent. Z kolei inflacja – według NBP – w 2015 roku nie przekroczy 1,1%. Optymistyczne są także prognozy wzrostu zatrudnienia w najbliższych miesiącach - zwłaszcza w takich sektorach gospodarki, jak produkcja przemysłowa, handel czy właśnie sektor TSL. Mimo że, dane GUS o produkcji przemysłowej pokazują jej stały wzrost to jedynym zgrzytem może być najnowsza prognoza znajdująca się w Raporcie „Instrument Szybkiego Reagowania”, który przewiduje, że wzrost dynamiki produkcji przemysłowej już wkrótce osiągnie swój szczyt, a w II kwartale 2015 roku może nawet wystąpić recesja w przemyśle.

Na szczęście pozytywne dla rynku TSL są również prognozy dotyczące rozwoju polskiego eksportu. **Według analityków brytyjskiej firmy badawczej Oxford Economics i banku HSBC polski eksport ma w Europie zdecydowanie najlepszą przyszłość. W najbliższych czterech latach nasz eksport powinien rosnąć w tempie 9% średnio rocznie.** W Europie wyprzedziliśmy w tej analizie m.in. Wielką Brytanię, dla której prognoza zakład niespełna 5% wzrost eksportu rocznie. Z kolei na świecie za Polską znalazły się również takie potęgi gospodarcze jak Japonia (8%), Australia (6,8%), Zjednoczone Emiraty Arabskie (6,8%) czy Hongkong (7,4%). Wyprzedzają nasz kraj tylko tzw. „machiny eksportowe” – Wietnam, Indie, Korea Południowa oraz Turcja. W tych krajach sprzedaż będzie rosła średnio ok. 10-11% rocznie.

Szczególnie dynamicznie dla polskiej gospodarki ma rozwijać się branża maszynowa. Według analityków z Oxford Economics to właśnie branża producentów maszyn, a w szczególności przemysł motoryzacyjny, ma największy potencjał rozwojowy. Ma on odpowiadać aż za blisko 40%

prognozowanego wzrostu polskiego eksportu. Należy dodać, że głównej wartości eksportu nie stanowią już gotowe samochody, tylko komponenty i części. To newralgiczny obszar dla obsługi TSL, bowiem jakiegokolwiek opóźnienie dostawy może spowodować przestoje produkcji, które mogą oznaczać ogromne straty dla producentów. Dlatego na operatorów logistycznych spada ciężar zapewnienia prawidłowo skompletowanej dostawy w ściśle zdefiniowanym czasie lub sekwencji. Prognozowany wzrost eksportu dla pozostałych branż to: przetwórstwo przemysłowe – wyroby z drewna, papieru, metalu, gumy, tworzyw sztucznych, meble, tekstylia, odzież (22%), produkcja napojów (11%) oraz produkcja żywności (5%).



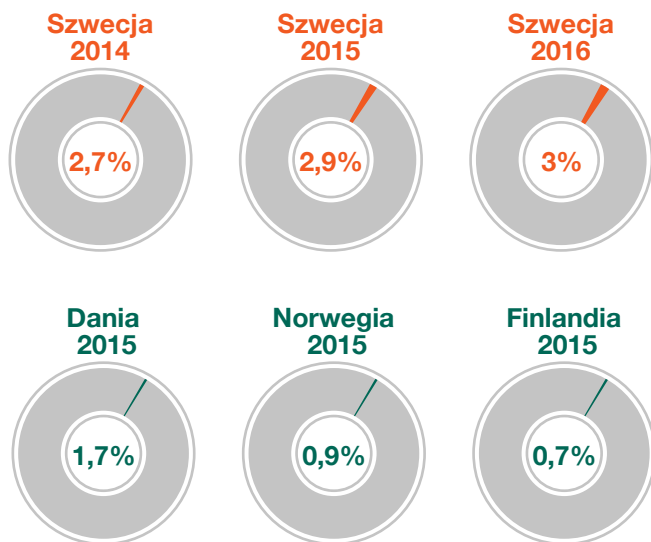
9%
W najbliższych latach nasz eksport powinien rosnąć w tempie 9% rocznie.

W perspektywie długofalowej (2013 – 2030) dotyczącej kierunków polskiego eksportu kraje Unii Europejskiej (Niemcy, Skandynawia, Wielka Brytania, Czechy, Francja) wciąż pozostaną głównymi rynkami zbytu. Zauważalny będzie jednak wzrost znaczenia rynków azjatyckich (Chiny i Turcja).

Wśród przyczyn prognozowanej wysokiej dynamiki polskiego eksportu można upatrywać m.in. wciąż relatyw-

nie tanią siłę roboczą, korzystne położenie geograficzne (blisko europejskiego rynku zbytu), bardzo silną bazę produkcyjną oraz powiązanie gospodarcze z Niemcami (pośredni eksport poprzez Niemcy na rynki azjatyckie).

A jak prezentują się prognozy dotyczące polskiego eksportu do krajów skandynawskich? One również zapowiadają się optymistycznie.



Rys. 7. Prognoza eksportu Polski. Źródło: GUS

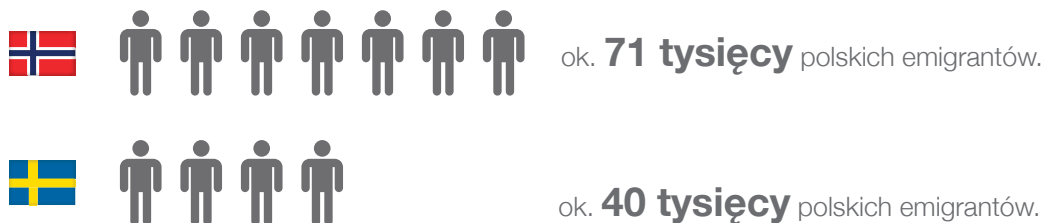
Największy udział w eksporcie ogółem miała w 2014 roku Szwecja – 2,7%. W 2015 r. powinien on wzrosnąć do 2,9%, a w kolejnych latach przekroczyć 3%. Na drugim miejscu wśród krajów skandynawskich uplasowała się Dania. W przypadku tego kraju udział eksportu w 2015 r. będzie na poziomie 1,7%. Ostatnie miejsce na podium zajęła Norwegia z wynikiem 0,9%. A listę krajów skandynawskich zamyka Finlandia z przewidywanym udziałem w eksporcie na poziomie 0,7%. W kolejnych latach eksperci nie przewidują wzrostów, ale stabilizację i utrzymanie osiągniętego poziomu – bez spadków.

Z danych GUS wynika, że co roku rośnie wartość wymiany handlowej między Polską, a Skandynawią. Obroty handlowe między Polską, a Szwecją wzrosły w pierwszym kwartale 2014 r. o 11% w stosunku do tego samego okresu 2013 r. Z kolei obroty handlowe z Finlandią wzrosły w analogicznym okresie aż o 30%. Najwolniej rosną natomiast od dwóch lat obroty w handlu z Danią - o 2-3%. W przypadku Norwegii dostępne są dane GUS za trzy kwartały 2014 roku. Zanotowano niższe wskaźniki dotyczące wartości obrotów handlowych, które zmniejszyły się o 20,7% - polski eksport do Norwegii spadł o 11,0%, a import - o 31,5%.

W 2013 i 2014 eksport do krajów skandynawskich utrzymywał się na tym samym poziomie (oprócz Danii – wzrósł o 0,1%), i podobna tendencja powinna utrzymać się w ciągu najbliższych 12 miesięcy i kolejnych lat.

6,2% wynosi prognoza polskiego eksportu dla Skandynawii w 2015 roku.

| Coraz więcej polskich firm w Skandynawii



Rys. 8. Emigranci polscy w Szwecji i Norwegii. Źródło: GUS

Jedną z przyczyn pozytywnych prognoz dotyczących polskiego eksportu do krajów skandynawskich oraz rosnącej wartości wymiany handlowej jest z pewnością wzrost polskiej emigracji właśnie nad fiordami. Z danych GUS wynika, że na koniec 2013 r. na terenie Szwecji przebywało ok. 40 tysięcy polskich emigrantów. Na podstawie danych z ubiegłych lat (38 tys. w 2012 r., 36 w 2011 r., 35 tys. w 2010 r.) łatwo zauważyć, że ta liczba systematycznie rośnie. Z kolei w Norwegii w 2013 roku można było spotkać 71 tysięcy polskich emigrantów. Analogicznie do sytuacji w Szwecji, liczba emigrantów w porównaniu ubiegłymi latami systematycznie rosła (65 tys. w 2012 r., 56 tys. w 2011 r., 46 tys. w 2010 r.) **Polacy w Norwegii stanowią już najliczniejszą grupę wśród mniejszości narodowych.**

Tak duża liczba emigrantów znad Wisły przekłada się także na dynamicznie rosnącą liczbę polskich firm w Skandynawii – w szczególności w Szwecji i Norwegii. Z danych szacunkowych firm konsultingowych - Norweski Rejestr Podmiotów Gospodarczych nie prowadzi statystyk z uwzględnieniem narodowości zało-

źciela – wynika, że tylko w samej Norwegii powstało już kilka tysięcy polskich przedsiębiorstw oraz filii spółek z główną siedzibą nad Wisłą.

Nabierająca coraz większego tempa polska przedsiębiorczość w Skandynawii powinna już teraz być sygnałem dla branży TSL do przeanalizowania oferowanych usług. Może to bowiem oznaczać, że w najbliższych miesiącach zwiększy się popyt na usługi kurierskie lub mini – drobnicowe do Skandynawii. W szczególności popularne mogą być różnego rodzaju produkty spożywcze, materiały budowlane lub meble. Te firmy, które jako pierwsze przemodelują swoje oferty i odpowiedzą na potrzeby polskich emigrantów, mogą bardzo szybko zagospodarować zupełnie nową część rynku usług TSL do Skandynawii.

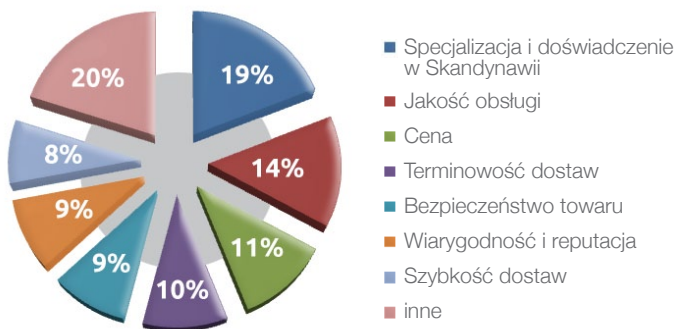
Warto dodać, że zmienia się również postrzeganie polskich przedsiębiorców przez skandynawskich klientów. Od kilku lat można zauważyć, że są oni traktowani po partnersku, a wszystko dlatego, że przez wiele lat współpracy wyrobili sobie markę rzetelnych, pewnych i solidnych ekspertów w swojej dziedzinie.

Polacy w Norwegii stanowią już najliczniejszą grupę wśród mniejszości narodowych.



Co będzie się liczyć na rynku usług TSL w 2015 r.

Z Badań Satysfakcji Klienta Scandinavian Express wynika, że dla kontrahentów prowadzących działania biznesowe w relacji Polska – Skandynawia kluczowymi elementami decydującymi o wyborze firmy spedycyjno-transportowej są:



Rys. 9. Czynniki decydujące o wyborze firmy TSL.
Źródło: Badanie Satysfakcji Klienta Scandinavian Express, styczeń 2015.

Niemal każdy z tych elementów jest indywidualną kwestią klienta uzależnioną od rodzaju prowadzonego biznesu. Nie ma jednak wątpliwości, że takie czynniki jak terminowość i szybkość dostaw, konkurencyjne ceny oraz jakość obsługi są uniwersalne i priorytetowe dla każdego kontrahenta. To one najczęściej decydują o wyborze operatora logistycznego do współpracy.

Z analizy informacji i danych wynika, że w 2015 r. w obsłudze logistycznej kierunku skandynawskiego szczególne znaczenie będzie miało doświadczenie i specjalizacja firm. Ma to związek z wprowadzeniem nowych uregulowań prawnych (dyrektywa siarkowa, wymogi dotyczące opon zimowych w Norwegii, nowe przepisy dotyczące kabotażu w Szwecji), które wymuszają na przewoźnikach nowe inwestycje oraz skrupulatne przestrzeganie prawa. Będzie to miało z pewnością swoje przełożenie na wysokość cen oferowanych usług (dyrektywa siarkowa, opony zimowe w Norwegii) oraz czas realizowanych dostaw (skrupulatne przestrzeganie zasad kabotażu w Szwecji). Kontrahenci powinni – w szczególności w I kwartale 2015 r. – zwracać uwagę na te elementy decydując się na wybór przewoźnika w relacji Europa – Skandynawia.

Nowe przepisy będą duże łatwiejsze do wdrożenia dla firm TSL, które z rynkami skandynawskimi są związane od lat.

Nie ma co ukrywać, że najbliższy rok może być trudny dla przewoźników, którzy dopiero otwierają się na rynki skandynawskie. Jeżeli nie poczynili precyzyjnych przygotowań dużo wcześniej, to nagłe dopasowanie się do przepisów i oczekiwań klientów może uniemożliwić im konkutowanie z doświadczonymi operatorami wyłącznie ceną. Tym bardziej, że w obliczu niezbędnych nakładów może to być po prostu niemożliwe. Natomiast operatorzy, którzy zdecydują się na niezbędne inwestycje, np. w opony zimowe, powinni mocno przekalkulować czy opłacalne będzie dla nich utrzymywanie tak doposażonej floty bez jej ścisłej specjalizacji rynkowej. Wykorzystywanie bowiem opon zimowych w ruchu mieszanym (np. w Europie Zachodniej, gdzie warunki atmosferyczne nie wymagają zimowego ogumienia) może być po prostu nieekonomiczne.

Nowe przepisy będą duże łatwiejsze do wdrożenia dla firm TSL, które z rynkami skandynawskimi są związane od lat. Najczęściej obserwują one działania legislacyjne tych krajów i mogą przygotować się do wdrożenia nowych regulacji dużo wcześniej informując nawet o tym swoich klientów. Poza tym, dodatkowe nakłady finansowe, np. w kolejne zestawy opon zimowych będą traktować jak inwestycję, która może podnieść jakość oferowanych przez nich usług.

Wszystko wskazuje również na to, że to nie koniec nowych regulacji dotyczących rynku transportowego w Skandynawii. Z doniesień medialnych wynika, że w Norwegii są plany wprowadzenia specjalnego kursu prawa jazdy dla kierowców ciężarówek spoza Norwegii, którzy wjeżdżają do ich kraju. Miałby on obejmować poruszanie się po śliskich drogach. Oficjalnym powodem wprowadzenia nowych przepisów są dane ministerstwa transportu Norwegii, z których wynika, że najwięcej wypadków na śliskich drogach powodują właśnie kierowcy ciężarówek. Łatwo można jednak wysnuć inny wniosek. Nowe przepisy skierowane wyłącznie do kierowców z innych krajów mają pomóc jeszcze mocniej chronić wewnętrzny rynek Norwegii. Jest to także sygnał dla operatorów logistycznych. Aby sprawnie działać na skandynawskich trasach trzeba być czujnym i przewidującym. Takie podejście pozwoli zyskać czas na odpowiednie przygotowanie się do dynamicznie zmieniających się regulacji prawnych.

Struktura wymiany handlowej Polski ze Skandynawią oraz prognozy jej rozwoju – zwłaszcza w zakresie specyfiki najpopularniejszych grup towarowych – wymusza adekwatne dostosowanie możliwości flotowych, ze szczególnym uwzględnieniem wielofunkcyjności sprzętu. To nie tylko niezawodność aut, czy przystosowanie

do warunków zimowych. To także pełne spektrum rodzajowe – od szybkich aut dostawczych, przez „solówki” z windami samowyladowczymi dopuszczone do ruchu pod zakazami tonażowymi, zestawy standardowe, naczepy o podwyższonej wysokości, po zestawy do transportu ponadgabarytowego, gotowe do obsłużenia np. dynamicznie rozwijającego się rynku konstrukcji stalowych.

Klienci coraz częściej oczekują od operatorów logistycznych doradztwa i wsparcia, które daleko wykracza poza standardową realizację usług spedycyjno-transportowych. Dotyczy to zwłaszcza przedsiębiorców wchodzą-

cych na rynki skandynawskie, dla których doświadczony operator w tej relacji może stanowić niezwykle cenną wartość dodaną. Silną pozycję na rynku zajmą te firmy TSL, które będą w stanie przekonać kontrahentów do inwestycji w wysokiej jakości obsługę opartą na minimalizowaniu ryzyka oraz optymalizacji procesów. Jest to skuteczniejsza droga do osiągnięcia trwałej opłacalności niż koniunkturalne obniżanie stawek i jeżdżenie za przysłowiowy „bezcen”. Tym bardziej, że relacja Polska-Skandynawia narzuca firmom TSL bardzo wysokie wymagania operacyjne i sprzętowe, a chyba jak żadna inna – nie wybacza błędów.



Niezależny operator w branży Spedycja – Transport – Logistyka.
Od ponad 20 lat specjalizuje się w transporcie i spedycji ładunków
drobnicowych, całopojazdowych oraz ponadgabarytów w relacji
Europa-Skandynawia.

© SCANDINAVIAN EXPRESS Poland Sp. z o.o.
PL 80-298 Gdańsk, Budowlanych 19

Opracowanie: Dział Marketingu Scandinavian Express

Wszelkie prawa zastrzeżone.
All right reserved.

scandinavianexpress.com



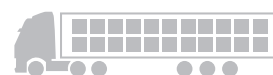
LTL



OSL



LOG



FTL