



LIPIEC-SIERPIEŃ 7-8/2021 (126)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA



TEMATY NUMERU:

LOGISTYKA BRANŻY CHEMICZNEJ, PALIWOWEJ I PRZEMYSŁOWEJ
TRANSPORT LOTNICZY CARGO W DOBIE PANDEMII
TOWARY NIEBEZPIECZNE W ŁAŃCUCHACH MULTIMODALNYCH
GDY ZMIENIAJĄ SIĘ REGUŁY GRY

AGNIESZKA GRZESIUK



Zamów bezpłatną e-prenumeratę
Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL

Smart Transport™

Twój transport w nowoczesnej chmurze.
Od zlecenia do faktury.

Poznaj nasze szerokie spektrum rozwiązań IT dla transportu:

Monitoring pojazdów GPS • Zarządzanie transportem TMS • Autoplaner • Kontrola paliwa • Zdalny odczyt tachografu • Analiza czasu pracy kierowcy • Nawigacja i tunelowanie • Rozwiązania mobilne dla kierowców • Gospodarka techniczna • Parowanie naczep • Fakturowanie • SENT GEO • i wiele więcej...

Zapytaj o demo na addsecure.pl

NOWA GENERACJA DAF

Wyprzedzamy przyszłe wymagania

O 10%* NIŻSZE
ZUŻYCIE PALIWA

+

NAJWYŻSZY POZIOM
BEZPIECZEŃSTWA

+

SZCZYT KOMFORTU I
LUKSUSU



Wraz z nową generacją pojazdów firma DAF wprowadza zupełnie nową jakość. Wyjątkowa oszczędność paliwa i najwyższy poziom bezpieczeństwa są połączone z nadzwyczajnym komfortem, wyznaczając nową erę w branży samochodów ciężarowych. Wejdź do środka i przenieś się do przyszłości transportu.

www.startthefuture.daf.com

*W zależności od warunków drogowych, ładunku i pogody.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF



W branży TSL pandemia miała bardzo negatywny wpływ na transport morski i lotniczy. Wszystko zaczęło się od zatrzymania produkcji w Chinach i braku kontenerów w portach, co skutkowało ograniczonymi możliwościami załadunku towaru na kontenerowce i znacznym podniesieniem stawek – w ciągu ostatniego roku średnio o 100%, jak podaje New Wave International Cargo. Efektem był brak komponentów do produkcji – zwłaszcza wtedy, gdy stanęły fabryki w Azji – a z drugiej strony przepelnienie magazynów. Jeszcze większy kryzys dotknął transport morski, gdy w marcu Kanał Sueski zablokował kontenerowiec Ever Green, w efekcie czego jedna z ważnych dróg morskich została wyłączona z ruchu. Firmy, które pilnie musiały dostarczyć towar, często były zmuszone do wyboru znacznie droższego transportu lotniczego. Linie lotnicze na tym zyskały, gdyż przerzucenie się na przewóz cargo z przewozu pasażerów kondycje wielu z nich podreperowało. A były i takie, które zaczęły wozić towary nie tylko w lukach bagażowych, ale i na fotelach przeznaczonych dla pasażerów.

Sytuacja przez te półtora roku uległa niewielkiej poprawie, przede wszystkim pasażerowie wrócili na pokłady samolotów, co prawda w ograniczonej liczbie, a cargo do luków bagażowych. Kontenerów nadal jest brak, co winduje stawki za przewóz. Za to samoloty są pełne towaru. Eksporterzy, którym zależy na czasie i chcą wcześniej wysłać produkt, muszą więc płacić więcej. Nadal jednak nie widać, aby firmy skłaniały się do przeniesienia produkcji bliżej odbiorcy finalnego, co zapowiadano wcześniej. Chiny produkują jeszcze więcej niż przed pandemią i nie widać, żeby coś miało się zmienić. |

*Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego*

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie 5

LOGISTYKA

DACHSER Chem Logistics – logistyka dla wymagających 8
Zdobyte certyfikaty potwierdzeniem wysokich standardów 10
Zwiększone zapotrzebowanie na usługi project cargo 12
Gdy zmieniają się reguły gry 13
Just in stock 16
Po siedmiu miesiącach lockdownu. Z perspektywy logistyka żywności 17
Sieć E.Leclerc postawiła na ID Logistics 18

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Automatyzacja procesów załadunkowych 20

SYSTEMY IT

E-awizo w logistyce Grupy Żywiec do sieci Makro Cash & Carry 22
Wybiegaj naprzód. Jak uruchomić automatyczną dystrybucję poprzez Geofencing 24

TRANSPORT LOTNICZY

Transport lotniczy cargo w dobie pandemii 26

LOT Cargo korzysta z dobrej koniunktury na rynku 28
Kuehne+Nagel i IAG Cargo na drodze do neutralności węglowej 31

TRANSPORT DROGOWY

EETS we Włoszech i Skandynawii. Kiedy Polska? 32
Post-BREXIT: na czym stoimy? 34

TRANSPORT INTERMODALNY

Towary niebezpieczne w łańcuchach multimodalnych 35

PRAWO

Kary umowne w zleceniach transportowych i ich egzekucja. Kiedy jest zgodna z przepisami? 38
Magazyn czasowy składowania jako magazyn wykorzystywany w obrocie towarowym z zagranicą 42

FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA

Jak poradzić sobie z odroczonymi terminami płatności 46

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28
redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

Redaktor naczelny i wydawca
Miroslaw Ganiec, tel. 502 532 575
m.ganiec@kmgmedia.pl
Zastępca redaktora naczelnego
Elżbieta Haber, tel. 501 36 77 56
e.haber@kmgmedia.pl
Prenumerata
tel. 22 213 88 28
prenumerata@tsl-biznes.pl

Skład DTP
m&art

Dział reklamy i marketingu
reklama@kmgmedia.pl
Krystyna Koch – tel. 515 444 589
k.koch@kmgmedia.pl
Jarosław Dynek – tel. 694 725 118
j.dynek@kmgmedia.pl
Marcin Marczuk – tel. 513 432 305
m.marczuk@kmgmedia.pl

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów.

Liczba odbiorców czasopisma – wersja drukowana i elektroniczna: 12 tys.

KMGmedia
www.kmg-media.pl

Wydawca
KMG Media Sp. z o.o., ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:

TSLbiznes

TruckVan

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:

f Instagram YouTube /TSLbiznes

SPEDCONT ZWIĘKSZA MOCE

Dynamiczny rozwój wymiany handlowej na Nowym Jedwabnym Szlaku przekłada się na inwestycje operatorów. Do nich należy spółka SPEDCONT z Grupy PEKAES, która od lat rozbudowuje i modernizuje terminal kontenerowy w Łodzi.

Przedsięwzięcia te związane są z rosnącą liczbą przeładunków towarów sprowadzanych z Chin. Obecnie w SPEDCONT trwają prace modernizacyjne, po których dwukrotnie zwiększy możliwości przeładunkowe.

Operator oferuje klientom kompleksowe usługi intermodalne obejmujące dostawy kontenerów z portów do terminali lub na

bocznicy klienta, pełną obsługę przeładunkową, dowóz samochodowy kontenerów z terminalu, przewozy magistralą transsyberyjską, przewozy bocznicowe, usługi celne i logistyczne. W ostatnich latach znacząco powiększył powierzchnię terminalową i zadbął o nowe wyposażenie całego obiektu. Zakupił m.in. naczepy kontenerowe, suwni-

cę oraz wdrożył nowoczesne systemy informatyczne do zarządzania spedycją i placem składowym. W tym roku przystąpił do prac, które mają przyczynić się do zwiększenia potencjału operacyjnego spółki.

Trwająca modernizacja dwóch suwnic bramowych, dzięki której o co najmniej 25% zwiększą się możliwości przeładunko-



we operatora oraz przebudowa nawierzchni placu to elementy projektu „Przebudowa Terminala Kontenerowego Łódź – Olechów” dofinansowanego ze środków unijnych. Projekt współfinansowany jest przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w ramach działania 3.2. I

Air Cargo / Kurier: HKG / SZX / CAN / PVG / PEK →

→ światowy serwis portowy lub drzwi-do-drzwi

FCL / LCL: Hongkong / Shenzhen / Guangzhou / Ningbo / Szanghaj →

→ światowy serwis portowy lub drzwi-do-drzwi

Chiny → krajowy transport drogowy i odprawy celne

www.sdr-logistics.com

SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (HK) LIMITED
SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (SHENZHEN) LIMITED



TRANSPORT KONTENEROWY:

Mr Starry Shi, starryshi@sdr-logistics.com, tel.: +86 400-1036-800



NOWY ODDZIAŁ W LIZBONIE

DACHSER buduje nowe centrum logistyczne w pobliżu Lizbony. Obiekt o powierzchni 59,2 tys. m² jest ponad dwukrotnie większy od obecnej siedziby oddziału w Alverca do Ribatejo.



Inwestycja będzie oddana do użytku na początku 2022 r. Jej szacowana wartość wynosi 13 mln euro.

Lokalizacja oddziału w pobliżu autostrady pozwoli skuteczniej obsługiwać zwiększony popyt na przesyłki i reagować na potrzeby klientów w regionie Li-

zboni. Stąd będą transportowane towary przemysłowe i konsumpcyjne. Obiekt zostanie wyposażony w najnowsze technologie do operacji *cross-dockingu*, takie jak system sorterów wspomagający proces kompletacji oraz łańcuchowy przenośnik podłogowy do przemieszczania

towarów w magazynie. Przesyłki z okolic Lizbony będą dostarczane do odbiorców w całej Europie w jeszcze krótszym czasie, przy zachowaniu najwyższych standardów obsługi.

Centrum logistyczne będzie dysponowało terminalem przeładunkowym o powierzchni 7 396 m² z 65 rampami przeładunkowymi. W przyszłości może zostać rozbudowane o 3 796 m² oraz 40 doków. Powstanie także dwupiętrowy budynek biurowy o powierzchni 1 411 m² i parking na 80 nadwozi wymiennych oraz poczekalnia dla 15 samochodów ciężarowych.

Wjazd samochodów ciężarowych na załadunek i rozładunek będzie w pełni zautomatyzowany dzięki systemowi rozpoznawania tablic rejestracyjnych. Panele słoneczne, pompa ciepła korzystająca z energii aerotermalnej oraz energooszczędne systemy oświetlenia i klimatyzacji z inteligentnym sterowaniem zwiększą efektywność energetyczną obiektu. Jego otwarcie planowane jest na początku 2022 r. I

WZMOCNIONY HILLEBRAND

Ta specjalizująca się w obsłudze branży beverage firma przejmuje Unedecom – portugalskiego dostawcę usług logistycznych w zakresie transportów masowych płynów i produktów suchych.

Dzięki akwizycji, Hillebrand wzmacnia pozycję nie tylko na rynku iberyjskim, ale też światowe łańcuchy dostaw w zakresie usług end-to-end.

– *Silna pozycja Unedecom na Półwyspie Iberyjskim, w połączeniu z wieloletnim doświadczeniem i osiągnięciami w transporcie masowym napojów innych niż niebezpieczne, stanowi dla nas wyjątkową szansę na wzmocnienie zespołów i usług* – mówi Cees van Gent, CEO i prezes zarządu Hillebrand. Krok ten umacnia pozycję Hillebrand i rozszerza ofertę usług dla branży napojów alkoholowych oraz so-

ków. Z kolei Unedecom zyskuje doświadczonego partnera, jakim jest Hillebrand, co ułatwi mu rozszerzenie działalności.

Nabycie Unedecom jest trzecią transakcją przejęcia, jaka została przeprowadzona przez Hillebrand na przestrzeni ostatnich miesięcy. Wcześniej objął większościowy pakiet udziałów francuskiego dostawcy usług logistycznych VignoblExport, specjalizującego się w obsłudze transportów niewielkich ilości alkoholi. Pod koniec 2020 r. przejął brytyjską firmę Braid, czołowego gracza na rynku płynnych produktów masowych.



Akwizycja z Unedecom potwierdza zdolność do dalszego rozwoju przez przejęcia, z ukierunkowaniem na tworzenie bardziej wyspecjalizowanych, wydajnych i trwałych łańcuchów dostaw dla beverage. |

Z CERTYFIKATEM LEED® SILVER

Magazyn przeładunkowy na platformie logistycznej FM Logistic w Będzinie otrzymał certyfikat LEED® SILVER.



Obiekt zdobył punkty we wszystkich sześciu głównych kategoriach: zrównoważona lokalizacja inwestycji, efektywność gospodarki wodnej, energia i atmosfera, materiały i zasoby naturalne, jakość powietrza wewnętrznego i innowacje oraz priorytety regionalne.

Dzięki zastosowanym rozwiązaniom wydajność energetyczną budynku zwiększono o 20%, a konsumpcję wody pitnej zmniejszono aż o 50%. W magazynie zainstalowano wyłącznie oświetlenie LED z automatyczną regulacją i sterowaniem. Każdy

element budynku zużywający energię elektryczną został oddzielnie opomiarowany, co pozwala zarządcy obiektu wykryć nieprawidłowe działanie instalacji. Niskoemisyjne materiały wykończeniowe zapewniają wysoki komfort użytkownika. Wprowadzenie transportu publicznego na teren obiektu oraz promowanie współdzielonych środków transportu redukuje emisję CO₂.

W obiekcie zaplanowano też szereg funkcji i działań edukacyjnych – od specjalnych miejsc parkingowych dla pojazdów współdzielonych i niskoemisyjnych po segregację odpadów do recyklingu. To drugi taki certyfikat dla tej lokalizacji w systemie Warehouses and Distribution Centers (W&CD) LEED® v4. Zrównoważone budownictwo to jeden z głównych elementów długofalowej strategii firmy. Kolejne, realizowane obecnie inwestycje również zarejestrowano do tej certyfikacji. |

PRZEJĘCIE SALMOSPED

Kuehne+Nagel zawarło wiążącą umowę nabycia 100% udziałów w Salmosped AS.



Firma z siedzibą w Oslo to wiodący norweski spedytor towarów łatwo psujących się, specjalizujący się w transporcie produktów z owoców morza. W 2020 r. wygenerowała obroty na poziomie 118 mln CHF i obsłużyła około 63 tys. ton towarów.

Kuehne+Nagel natomiast rozwinął globalną sieć logistyczną dla produktów łatwo psujących się z ponad 70 stanowiskami na całym świecie. Dzięki nim produkty docierają do konsumentów końcowych

z optymalnym okresem przydatności do spożycia i maksymalną świeżością. W segmencie produktów łatwo psujących się szybkie przejęcie Salmospedu wzmacnia globalną sieć Kuehne+Nagel w branży owoców morza, uzupełniając istniejące operacje w Halifax, Vancouver (Kanada), Londynie (Wielka Brytania) i Santiago (Chile).

Transakcja podlega zwyczajowym warunkom zamknięcia, za zgodą właściwych organów. |

Z CHIN DO ROSJI PRZEZ POLSKĘ KRÓCEJ O 20 DNI

Na pierwszy rzut oka dostawa z Chin do Rosji przez Polskę brzmi kuriozalnie. Jednak, gdy w grę wchodzi transport multimodalny, a czas tranzytu to kluczowy warunek klienta, specjaliści oferują alternatywne trasy przejazdu.

Od marca do maja tego roku zespół AsstrA realizował projekt kolejowy z chińskiej stacji Xian do Centralnego regionu ekonomicznego Rosji. 34 kontenery ze sprzętem AGD przejechały przez przejścia graniczne Dostyk-Alashankou do Sławkowa i Małaszewicz. Stąd towar przeładowano na ciągniki kontenerowe, które wraz z przygotowanymi dokumentami udały się na odprawę celną do rosyjskiego Brińska, a następnie do odbiorcy końcowego.



Vladyslav Martin

– Czas tranzytu z Chin do Rosji przez Polskę trwa o 10-20 dni krócej niż bezpośrednio do miejsca docelowego. Wynika to z faktu, że ruch towarowy do UE jest większy niż do Federacji Rosyjskiej. Dlatego w pierwszej kolejności odprawiane są pociągi właśnie w tym kierunku – wyjaśnia Vladyslav Martin, kierownik działu kolejowego w AsstrA dla regionów UE i Chin. |

PANATTONI STAWIA NA RYNEK WARSZAWSKI

W regionie planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego Panattoni buduje Park Błonie III. Inwestycja o powierzchni ponad 90 tys. m² już wystartowała i ma pierwszego najemcę.

Najemcą jest operator logistyczny GTFL, który zajmuje się międzynarodowym transportem częściowo- i całopojazdowym oraz spedycją. Współpracuje z przedsiębiorstwami z całej Europy, w tym z największymi importerami z branży owocowo-warzywnej w Polsce. W ramach Panattoni Park Błonie III firma skonsoliduje obecnie zajmowaną powierzchnię w kraju i pod koniec tego roku wprowadzi się na wynajęte 7,7 tys. m², z czego ponad 7,5 tys. zostanie przeznaczonych na część magazynową.

W 2020 r. warszawski region zajął pierwsze miejsce pod względem ilości wynajętej powierzchni przemysłowej, z popytem na poziomie 1,2 mln m², w czym spory udział miało Panattoni, które m.in. dostarczyło największy obiekt w regionie – A2 Warsaw Park. Panattoni Park Błonie III jest kolejną ogromną inwestycją, która powstanie w sąsiedztwie drogi DK 92. Będzie to kompleks trzech budynków o łącznej powierzchni ok. 91 tys. m².

Atrakcyjną lokalizację parku podkreśla Michał Samborski, Head of Development w Panattoni: – *Obiekt znajdzie się w sąsiedztwie obszaru planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego i zaledwie 30 min. od granic stolicy oraz lotniska Chopina, co sprawia, że dla wielu firm stanie się strate-*



gicznym punktem działalności krajowej jak i międzynarodowej.

Panattoni jest największym logistycznym deweloperem w Europie, co potwierdza ranking Top Developers magazynu PropertyEU. Tylko w ostatnich 3 latach dostarczyło blisko 6,5 mln m² powierzchni. Rynek warszawski jest jednym z najważniejszych w działalności dewelopera, a ukończenie Panattoni Park Błonie pozwoli przekroczyć 1 mln m² dostarczonych w regionie. Oprócz parków logistycznych i obiektów BTS firma zrealizowała już ponad 150 tys. m² powierzchni w samej stolicy, w ramach obiektów ostatniej mili. W rozwoju stołecznego rynku pomaga jego lokalizacja na przecięciu 3 z 10 transeuropejskich korytarzy transportowych (Helsinki – Warszawa, Berlin – Moskwa oraz Gdańsk – Ostrawa). |

RABEN PRZEJMUJE GRUPĘ BAS

Grupa Raben przejęła 100% udziałów w Grupie BAS z mocą wsteczną od dnia 1 stycznia 2021 r.

Raben przejmuje wszystkie oddziały Grupy BAS na terenie Holandii, Słowacji i Włoch oraz zespół 210 doświadczonych pracowników. Transakcja została już zatwierdzona przez władze antymonopolowe.

Grupa BAS jest dostawcą kompleksowych usług logistycznych, a zarazem firmą rodzinną działającą od 1986 r. Dysponuje blisko 50 tys. m² powierzchni magazynowej oraz własną flotą samochodów ciężarowych i naczep. Działalność koncentruje na międzynarodowych transportach drobnicowych i specjalizuje się w połączeniach między



Holandią a Włochami. – *Stając się częścią większej organizacji jaką jest Grupa Raben, jako średniej wielkości gracz będziemy mniej podatni na te wpływy z zewnątrz* – komentuje Lorenzo Bas, CEO Grupy BAS.

Dzięki przejściu Raben zwiększa swoją sieć w Europie Południowo-Zachodniej i wzmacnia pozycję w sektorze usług logistyki kontraktowej i transportu intermodalnego. |



Kluczowe znaczenie w zakresie usług logistycznych związanych z materiałami niebezpiecznymi ma bezpieczeństwo. Towary muszą być przewożone w oznaczonych, wysokiej jakości, certyfikowanych opakowaniach dopasowanych do klasyfikacji zagrożeń

DACHSER CHEM LOGISTICS – LOGISTYKA DLA WYMAGAJĄCYCH

Branża chemiczna, stanowi blisko 17% wartości przemysłu i ma strategiczne znaczenie dla polskiej gospodarki. Jest również dostawcą surowców i półproduktów dla wielu firm z sektora produkcyjnego, a także eksporterem do krajów europejskich – głównie Niemiec i Czech. Z tego względu kluczowe jest zapewnienie płynności dostaw, co w tym przypadku wymaga odpowiedniej wiedzy, wyposażenia i doświadczenia. Transport chemii to specjalność DACHSER Chem Logistics.

Polski przemysł chemiczny to obecnie ponad 13 tysięcy przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie całego kraju. Wraz z rozwojem branży rośnie eksport polskiej chemii. Przez ostatnie pięć lat sprzedaż do krajów będących głównymi odbiorcami, czyli Niemiec i Czech, wzrosła prawie o połowę. Coraz więcej towarów trafia również na Ukrainę i do Belgii. W efekcie wartość eksportu polskiego segmentu chemicznego w 2019 r. sięgnęła ponad 141 571 mln złotych⁽¹⁾. Podczas pandemii branża zyskała jeszcze większe znaczenie jako dostawca surowców wykorzystywanych do produkcji leków, artykułów medycznych, detergentów oraz środków higieny osobistej. W 2020 r. DACHSER Chem Logistics, specjalizujący się w logistyce dla branży chemicznej, przewiózł 81 106 przesyłek, czyli o ponad 4 tys. więcej niż rok wcześniej.

– Rok 2020 był wyzwaniem dla polskiego przemysłu chemicznego, a bardzo ważną rolę w wychodzeniu na prostą odegrała branża logistyczna, która pomogła utrzymać ciągłość łańcuchów dostaw dla firm z tego sektora. Mimo pandemii,

DACHSER Chem Logistics nie schodzi ze ścieżki wzrostu, co procentuje zwiększeniem wolumenów oraz trzykrotnie większymi obrotami niż w pierwszym roku naszej działalności w Polsce. Z nowymi wyzwaniami poradziliśmy sobie bardzo

surowców i produktów chemicznych, większość eksporterów korzysta w tym zakresie z usług wyspecjalizowanych operatorów logistycznych. Kluczowa jest odpowiednia infrastruktura i know-how. DACHSER Chem Logistics dostarcza

Ze względu na specyficzne wymagania oraz przepisy dotyczące transportu surowców i produktów chemicznych, większość eksporterów korzysta w tym zakresie z usług wyspecjalizowanych operatorów logistycznych.

dobrze, ponieważ przestrzeganie restrykcji i zasad bezpieczeństwa to codzienność w usługach logistycznych dla branży chemicznej – stwierdziła Jaśmina Rosińska, koordynator w DACHSER Chem Logistics w Polsce.

Zadanie dla profesjonalistów

Ze względu na specyficzne wymagania oraz przepisy dotyczące transportu

i składuje pakowane produkty chemiczne dla wielu branż, takich jak tworzywa sztuczne, motoryzacja, branża tekstylna, rolnictwo czy budownictwo. Dysponuje rozbudowaną siecią transportową, obejmującą swoim zasięgiem Europę, kraje Wspólnoty Niepodległych Państw, Afrykę Północną i Bliski Wschód. Spółka posiada również duże zasoby specjalistycznej wiedzy z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych podlegających przepisom umowy ADR (ang. The Agreement concerning the International Carriage of

⁽¹⁾ Przemysł Chemiczny w Polsce – pozycja, wyzwania, perspektywy, Polska Izba Przemysłu Chemicznego, Warszawa 2020 r.

Dangerous Goods by Road). Wszystkie ciężarówki w charakterystycznych niebiesko-żółtych barwach DACHSER są przystosowane do przewozu wyrobów chemicznych, a wiedza kierowców jest udokumentowana odpowiednimi certyfikatami. Dodatkowo firma zatrudnia ponad 250 regionalnych doradców ds. bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych,

informatycznych. Dysponuje jednolitym, globalnym systemem IT pozwalającym na efektywne projektowanie procesów logistycznych oraz gwarantującym bezpieczeństwo i płynny przepływ danych w całej sieci obejmującej europejski transport drogowy, fracht lotniczy i morski. Dużą jego zaletą jest możliwość śledzenia przesyłki w czasie rzeczywistym na każdym etapie

jest duża elastyczność, polscy eksporterzy mogą liczyć na niezawodność łańcuchów dostaw dzięki globalnej sieci połączeń. DACHSER Chem Logistics wyróżnia też doskonałą znajomość branży i jej potrzeb, poparta wieloletnim doświadczeniem.

Przystosowany do obsługi produktów chemicznych

Strategicznym ogniwem w łańcuchu dostaw dla branży chemicznej całej europejskiej sieci DACHSER jest oddział w Strykowie, zlokalizowany w sąsiedztwie skrzyżowania autostrad A1 i A2. Obiekt przystosowany jest do obsługi produktów chemicznych, w tym materiałów niebezpiecznych. Kompleksowy zakres usług obejmuje transport drogowy oraz obsługę celną. Znajdują się tu 32 stałe linie drobnicowe – w tym 15 do Niemiec. Oddział specjalizuje się w obsłudze krajowych eksporterów i importerów, głównie z centralno-wschodniej Polski, którzy dzięki dogodnym warunkom prowadzą wymianę towarów z Europą Zachodnią i Południową oraz krajami nadbałtyckimi. Oddział w Strykowie ma bezpośrednie połączenia z wszyst-



DACHSER Chem Logistics posiada duże zasoby specjalistycznej wiedzy z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych podlegających przepisom umowy ADR. Wszystkie ciężarówki są przystosowane do przewozu wyrobów chemicznych

kim którzy czuwają nad tym, by wszystkie procedury spełniały wysokie wymagania stawiane branży chemicznej w zakresie transportu i magazynowania.

łańcucha dostaw. System monitoruje cały proces logistyczny i automatycznie zgłasza ewentualne nieprawidłowości. Co więcej, dzięki kodom SSCC (ang. Serial Shipping Container Code) nadzór obejmuje nie tylko

Bezpieczeństwo przede wszystkim

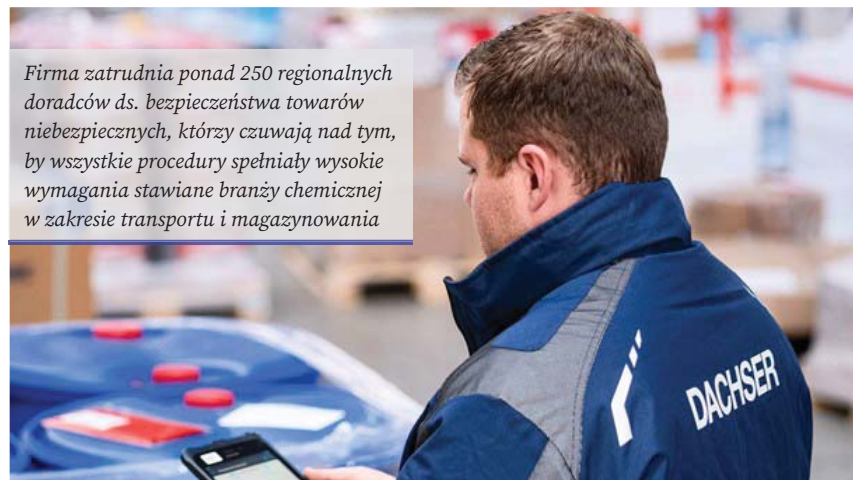
Kluczowe znaczenie w zakresie usług logistycznych związanych z materiałami niebezpiecznymi ma bezpieczeństwo. Wszystkie towary muszą być przewożone w oznaczonych, wysokiej jakości, certyfikowanych opakowaniach dopasowanych do klasyfikacji zagrożeń, jak również odpowiednio przystosowanym lub dobranym środkiem transportu.

– *Protokoły bezpieczeństwa, które stosujemy w naszej sieci transportowej i magazynach są znacznie surowsze od wymagań ujętych w przepisach. Przeprowadzamy regularne wspierane komputerowo kontrole pojazdów oraz załadunku, a także szkolenia personelu w zakresie towarów niebezpiecznych. Tak wysokie standardy bezpieczeństwa to efekt pracy naszych ekspertów oraz działu prawnego, którzy monitorują rynek, dzięki czemu jesteśmy w stanie odpowiedzieć na zmiany, zanim wejdą w życie* – pokreśliła Jaśmina Rosińska.

Pełna przejrzystość

DACHSER Chem Logistics wyznacza najwyższe standardy w zakresie rozwiązań

Firma zatrudnia ponad 250 regionalnych doradców ds. bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych, którzy czuwają nad tym, by wszystkie procedury spełniały wysokie wymagania stawiane branży chemicznej w zakresie transportu i magazynowania



samą przesyłkę, ale poszczególne jej elementy – aż do poziomu pojedynczych palet.

Pewny partner na niepewne czasy

DACHSER Chem Logistics oferuje kompleksowe rozwiązania logistyczne dla branży chemicznej, obejmujące usługi transportu i magazynowania dopasowane do indywidualnych potrzeb dla wszystkich rodzajów produktów, w tym materiałów niebezpiecznych. Szczególnie teraz, gdy z powodu pandemicznych obostrzeń potrzebna

kimi trzema Eurohubami DACHSER: w Bratysławie, Überherrn i Clermont-Ferrand, co daje dużą elastyczność operacyjną i umożliwia realizację zleceń transportowych na terenie całej Europy, z zachowaniem konkurencyjnych czasów dostaw. Dysponuje magazynem czasowego składowania, który umożliwia rozwój kierunków wschodnich – jest oficjalną platformą na Ukrainę dla całej sieci DACHSER. Pełni również rolę łącznika na linii Turcja-Europa, wraz z całą obsługą celną po obu stronach, a także obsługuje regularne dostawy do trzech ośrodków gospodarczych w Rosji: Moskwy, Petersburga i Obwodu Kaliningradzkiego. |



Dzięki wieloletniemu doświadczeniu w transporcie i magazynowaniu produktów branży chemicznej, DB Schenker zapewnia bezpieczeństwo podczas obsługi ładunku i wysoki poziom jakości. Potwierdzeniem wysokich standardów są uzyskane certyfikaty

ZDOBYTE CERTYFIKATY POTWIERDZENIEM WYSOKICH STANDARDÓW

Operatorem działającym na skalę globalną, który obsługuje zarówno branżę chemiczną jak i przemysłową jest DB Schenker. Czy swoje doświadczenie zdobyte przy obsłudze innych branż wykorzystuje i tu? – pytamy Rafała Żurowskiego, Key Account Manager w DB Schenker.

Jaki zakres usług dla branży chemicznej/przemysłowej realizuje DB Schenker? Na jakie jest największe zapotrzebowanie?

DB Schenker jest globalną firmą, która oferuje transport drogowy, oceaniczny, lotniczy, kolejowy czy usługi magazynowe. Dla naszych partnerów biznesowych z branży chemicznej i przemysłowej realizujemy m.in. dostawy z ośrodków produkcji oraz magazynów centralnych do odbiorców finalnych, sieci handlowych i punktów budowlanych. Zajmujemy się dystrybucją krajową i uzupełnianiem zapasów czy też półproduktów w transporcie międzynarodowym.

Jakiego rodzaju firmy z branży chemicznej i przemysłowej są Waszymi klientami?

Z usług DB Schenker korzystają m.in. dystrybutorzy, producenci czy marki pre-

mium. Wspieramy ich logistycznie głównie w obszarze B2B. W pewnym zakresie też w B2C. Nasi klienci działają m.in. w branży chemicznej – w tym w chemii budowlanej czy chemii domowej.

Dla partnerów biznesowych z branży chemicznej i przemysłowej DB Schenker realizuje m.in. dostawy z ośrodków produkcji oraz magazynów centralnych do odbiorców finalnych, sieci handlowych i punktów budowlanych.

Klienci z branży przemysłowej to duże międzynarodowe spółki, ale też małe i średnie przedsiębiorstwa.

Jaka jest specyfika usług dla tej branży?

W branży chemicznej czy przemysłowej niezwykle ważna jest terminowość

dostaw. To ona, oprócz ceny i jakości świadczonych usług, decyduje o wyborze danego operatora logistycznego. Naszym partnerom biznesowym zależy na sprawnej realizacji dostaw towarów

do finalnych odbiorców. Odpowiednie zarządzanie towarami w magazynach, by zapewnić ich dostępność i oraz bezpieczeństwo, również w transporcie, są istotne dla klientów.

Posiadamy doświadczenie w obsłudze wielu branż. W przypadku branży przemysłowej świadczymy usługi na każdym etapie łańcucha dostaw – od

rozwiązań transportowych w zakresie surowców, do logistyki części zamiennych dla producentów silników.

Dzięki wieloletniemu doświadczeniu w transporcie i magazynowaniu produktów branży chemicznej, zapewniamy bezpieczeństwo podczas obsługi ładunku oraz wysoki poziom jakości. Potwierdzeniem wysokich standardów są tu uzyskane przez nas certyfikaty. W badaniu SQAS (Safety & Quality Assessment System) osiągnęliśmy wynik na poziomie 95%, co dowodzi, że firma jest w stanie sprostać oczekiwaniom najbardziej wymagających klientów. SQAS pozwala sprawdzać poziom bezpieczeństwa i jakość działań operacyjnych podejmowanych w obrocie produktami chemicznymi – zarówno obojętnymi, jak i niebezpiecznymi (ADR, RID, ADN) oraz materiałami szczególnie ryzyka HCDG.

Jakie wymogi musi spełnić operator logistyczny świadczący usługi dla tej branży? Co jest konieczne, a co tylko dobrze widziane?

Przeprowadzane badania i uzyskiwane certyfikaty są potwierdzeniem wysokich standardów bezpieczeństwa i jakości operacji. Istotna jest także otwarta komunikacja z klientami. Czas pandemii szczególnie pokazał nam, jak ważna jest bieżąca wymiana infor-

(ADR). Właśnie wprowadziliśmy nowy produkt DB SCHENKER **parcel+**. Chodzi o obsługę niestandardowych paczek do 30 kg, które w branży określane są jako Big Heavy Ugly – są trudniejsze do transportu, o nieregularnych kształtach i nietypowych wymiarach, także ADR LQ lub z wrażliwą zawartością. Dopasowujemy więc rozwiązania do potrzeb klientów, zapewniając różnorodną ofertę usług.

Z czym operator logistyczny musi się mierzyć w Polsce, a z czym za granicą? Jaki wpływ na to miał koronawirus?

Branża logistyczna w Polsce w ostatnim czasie mierzy się z wieloma wyzwaniami. Musi zmagać się z deficytem na rynku pracy – odczuwa brak zarówno kierowców, jak i pracowników magazynowych. Pandemia koronawirusa silnie wpłynęła na cały łańcuch dostaw,

Czas pandemii szczególnie pokazał, jak ważna jest bieżąca wymiana informacji. Klienci chcą mieć pewność, że ich podwykonawca ma odpowiednie kwalifikacje i zasoby do obsługi ich towarów.

a wprowadzane co jakiś czas *lockdowny* i nowe obostrzenia oddziałują na płynność operacyjną wielu firm. Na znaczą-



Rafał Żurowski

Na ile rozwój nowych technologii zmienia obsługę tej branży?

Rozwój technologii jest niezwykle ważny dla każdej branży. Nowoczesne narzędzia pozwalają firmom usprawniać



Odpowiednie zarządzanie towarami w magazynach, by zapewnić ich dostępność i oraz bezpieczeństwo, również w transporcie, są istotne dla klientów DB Schenker

macji. Klienci chcą mieć pewność, że ich podwykonawca ma odpowiednie kwalifikacje i zasoby do obsługi ich towarów. Jako globalny operator logistyczny dążymy do tego, by wychodzić naprzeciw oczekiwaniom. Zapewniamy stabilne rozwiązania i terminowość dostaw. Mamy wieloletnie doświadczenie w obsłudze towarów niebezpiecznych

ce trudności napotkał globalny transport oceaniczny, kolejowy czy lotniczy. Z powodu COVID-19 doszło do znacznych wzrostów kosztów. Firmy związane z biznesem oceanicznym czy kolejowym borykają się z niedostępnością kontenerów. Brak stabilności rynku sprawia, że na klientów czekają krótkoterminowe oferty.

procesy i wdrażać coraz bardziej ekologiczne rozwiązania. Kwestia dbałości o środowisko staje się standardem, szczególnie dla dużych przedsiębiorstw. Zrównoważony rozwój jest bardzo ważnym elementem strategii DB Schenker. Opiera się na trzech filarach: ekonomicznym, społecznym i środowiskowym. Inwestujemy w zielone terminale, które spełniają wymogi międzynarodowego certyfikatu BREEAM. To oznacza, że obiekty są przyjazne dla użytkowników i posiadają m.in. rozwiązania zmniejszające zużycie wody czy energii elektrycznej.

DB Schenker oferuje klientom również transport intermodalny, który charakteryzuje się mniejszą emisją dwutlenku węgla. Testujemy pojazdy z alternatywnym napędem. Wdrażamy innowacyjne rozwiązania do komunikacji z klientami, które umożliwiają szybką i automatyczną wycenę i zamówienie usługi. Wprowadzamy automatyzację do naszych magazynów logistycznych. Wspólnie z naszym partnerem pracujemy nad dronem do transportu ciężkich towarów. Volodron jest w stanie dostarczyć przesyłkę o wadze nawet do 200 kg na odległość do 40 kilometrów. W ostatnim czasie wystartowaliśmy z regularnym połączeniem lotniczym między Europą a Chinami, neutralnym pod względem emisji CO₂. |

W lipcu Fracht FWO rozpoczął realizację dwóch skomplikowanych logistycznie dostaw dla energetyki – łącznie przetransportuje kilkadziesiąt transformatorów do Kanady i krajów Beneluxu

Transport by
FRACHT FWO.pl
Industrial Projects

ZWIĘKSZONE ZAPOTRZEBOWANIE NA USŁUGI PROJECT CARGO

W pierwszym półroczu produkcja sprzedana przemysłu w Polsce wzrosła o 18,2% w porównaniu z 2020 r. Najnowsze dane GUS wskazują na wyraźne ożywienie w branży po ubiegłorocznym wyhamowaniu, a analitycy podkreślają jej kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju gospodarki.

To bardzo dobra informacja dla operatorów logistycznych, którzy specjalizują się w organizacji łańcuchów dostaw dla przemysłu, a do nich należy Fracht FWO Polska. Operator od początku roku utrzymuje dynamiczne tempo rozwoju, pozyskując kolejne kontrakty z zakresu *project cargo*. W lipcu rozpoczął realizację dwóch skomplikowanych logistycznie projektów dostaw dla sektora energetycznego – transportu kilkadziesiątu sztuk ciężkich ładunków w eksporcie do Kanady i krajów Beneluxu.

Wyraźny wzrost produkcji

W pierwszym półroczu odnotowano w Polsce wzrost produkcji w prawie wszystkich gałęziach przemysłu, największy w przetwórstwie przemysłowym (o 19,3%) oraz wytwarzaniu i za-

opatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę (o 15%). Od stycznia do czerwca zwiększyła się też produkcja we wszystkich głównych branżach przemysłowych, szczególnie dóbr konsumpcyjnych trwałych, inwestycyjnych i zaopatrzeniowych, a także zwi-

Fracht FWO dzięki wsparciu silnej, globalnej sieci ponad 115 oddziałów na 6 kontynentach i współpracy ze sprawdzonymi partnerami Grupy Fracht, organizuje transporty do najodleglejszych miejsc na świecie.

zanych z energią. W tym okresie wyższa niż przed rokiem była też produkcja sprzedana w 28 z 34 działów przemysłu, tj. urządzenia elektryczne, komputery, elektronika, pojazdy samochodowe, wyroby z gumy i tworzywa sztuczne a także metale (źr. GUS). Na dobrą koniunkturę

w przemyśle wskazują też najnowsze dane EUROSTAT. W maju w Europie produkcja przemysłowa wzrosła o 21,2% r/r. Warto podkreślić, że Polska znalazła się w gronie trzech państw, obok Węgier i Słowacji, w których odnotowano najwyższy wzrost. Dla naszego kraju wyniósł on 30,2%.

– Po ubiegłorocznych wahanach, od początku roku widać wyraźne wzrosty w przemyśle, na co wskazują chociażby dane GUS. Utrzymanie trendu wzrostowego to duża szansa na rozwój dla operatorów logistycznych wyspecjalizowanych w obsłudze łańcuchów dostaw dla przemysłu. Wykorzystując koniunkturę na rynku, przy wsparciu globalnej sieci logistycznej Grupy Fracht i jej partnerów, zamierzamy utrzymać tę wysoką dynamikę rozwoju transportu ładunków ciężkich i ponadnormatywnych dla energetyki i sektora wydobywczego – mówi Andrzej Bułka, prezes zarządu Fracht FWO Polska.

Kompleksowe łańcuchy dostaw

W lipcu Fracht FWO rozpoczął realizację dwóch skomplikowanych logistycznie dostaw dla energetyki – łącznie przetransportuje kilkadziesiąt transformatorów do Kanady i krajów Beneluxu, ciężar niektórych przekroczy 100 ton. Fracht FWO odpowiada za kompleksową organizację łańcuchów dostaw tych urządzeń, od producentów aż do miejsc ich posadowienia.

Fracht FWO w realizacji dostaw dla przemysłu, nie tylko *project cargo*, ale też innych ładunków, wykorzystuje wszystkie gałęzie transportu, tj. morski, drogowy, lotniczy, kolejowy oraz śródlądowy. Dzięki wsparciu silnej, globalnej sieci ponad 115 oddziałów na 6 kontynentach i współpracy ze sprawdzonymi partnerami Grupy Fracht, or-

ganizuje transporty do najodleglejszych miejsc na świecie. Firma kompleksowo realizuje łańcuchy dostaw głównie dla takich branż jak energetyczna, przemysłu ciężkiego, chemiczna czy automotive. |

MM



Zwykle, choć nie zawsze, towar tani płynie, bo jego przewóz drogą lotniczą znacznie zmniejsza opłacalność importu. Zdarza się jednak, że czas dla importera jest istotniejszy i wtedy decyduje się na przewóz lotniczy

GDY ZMIENIAJĄ SIĘ REGUŁY GRY

Rok 2020 i obecny to czas wielkich zmian i wyzwań dla transportu morskiego i lotniczego. Ich początki było widać przed pandemią, bo już wtedy przewoźnicy morskcy zmagali się z brakiem kontenerów w portach azjatyckich i ich nadmiarem zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych. To spowodowało spore opóźnienia i pociągnęło za sobą systematyczny wzrost cen. W czasach pandemii kryzys jeszcze się pogłębił.

Chiny od lat pełnią rolę zaplecza produkcyjnego dla świata zachodniego i wysyłają więcej towarów do USA czy Europy Zachodniej niż ich sprowadzają. Kontenery więc albo wracają puste, albo pozostają w portach. Pandemia wywołała dodatkowy kryzys spowodowany zamknięciem fabryk, ograniczeniem dostaw i zmniejszeniem zapotrzebowania na usługi transportowe. W rezultacie kontenery utknęły w portach amerykańskich i europejskich. Ich brak w Chinach to ogromny kłopot dla przewoźników – przeładowane magazyny i spore opóźnienia. Sytuacja jeszcze się pogłębiła, gdy uruchomiono w Stanach Zjednoczonych fundusz pomocowy, który generuje zwiększone zapotrzebowanie na towary. To wszystko miało i ma wpływ na ogromny wzrost cen usług transportowych. Według wewnętrznych statystyk podawanych przez New Wave International Cargo, stawki za transport kontenerowy na przestrzeni ostatniego roku wzrosły średnio o 100%. Na niektórych trasach te zmiany są jeszcze większe. Dla przykładu, na trasie Gdynia – Nowy

Jork (lipiec 2020/2021) firma zaobserwowała trzykrotny wzrost cen.

Wielkie zmiany w funkcjonowaniu branży TSL?

Zdaniem Piotra Kurpiewskiego, Sales and Operations Director, New Wave International Cargo, trudno określić jeden, konkretny moment, który doprowadził do aktualnej sytuacji. – *Patrząc przez pryzmat*

Firmy świadczące usługi spedycyjne muszą jeszcze bardziej współpracować z klientami, aby planować cały proces transportu z uwzględnieniem wielu zmiennych, wybiegając w przyszłość.

działalności naszej firmy, w której postawiliśmy na wymianę towarów pomiędzy Europą i Ameryką Północną, możemy wyciągnąć pewne wnioski. Początków należy doszukiwać się w pierwszej połowie 2020 roku, kiedy z powodu ogólnoświatowej pandemii COVID-19 zamknięto lub zredukowano produkcję w wielu

fabrykach dla towarów z przeróżnych branż. Zapotrzebowanie na usługi transportu morskiego zdecydowanie zmalało, wiele osób straciło pracę. Pandemia miała (i nadal ma) ogromny wpływ na światową gospodarkę. Nastąpiło załamanie mocy produkcyjnych, spadła wartość podaży i ceny ropy, szkody odnotowały praktycznie wszystkie sektory (m.in. turystyczny, finansowy, technologiczny). Negatywne skutki pandemii odczuły przede wszystkim przedsiębiorstwa funkcjonujące w oparciu o międzynarodowy łańcuch dostaw. Sytuacja zaczęła się zmieniać, gdy w USA nastąpiło ożywienie gospodarki dzięki uruchomieniu wielomiliardowego funduszu pomocowego dla poszkodowanych przedsiębiorstw. W szybkim czasie nastąpił ogromny wzrost popytu na towary importowane z odległych stron świata. Osłabiony rynek transportu morskiego nie był na to gotowy – przede wszystkim brakowało zasobów ludzkich. Spowolniona gospodarka Chin (największego eksportera na świecie) nie była w stanie sprostać zapotrzebowaniu na towary oraz usługi eksportowe – tłumaczy. Rozpoczęły się problemy z dostępnością kontenerów oraz wolnym miejscem na statkach, co wpłynęło bezpośrednio na ogromne

opóźnienia w transporcie i kongestie w portach na całym świecie. – Sytuacja doprowadziła do zaburzenia równowagi pomiędzy eksportem a importem, przeładowane magazyny wciąż nie są w stanie odbierać towaru, a kontenery są na długo blokowane. Nie bez znaczenia była też polityka zagraniczna prowa-

dzona przez USA oraz Chiny. Wszystkie powyższe czynniki doprowadziły oczywiście do astronomicznego wzrostu cen usług transportowych i powiązanych z branżą transportu morskiego. Dla przykładu, koszt transportu kontenera z Chin do USA wzrósł nawet pięciokrotnie. To wszystko zdecydowanie zmieniło zasady funkcjonowania podmiotów związanych z branżą TSL – dodaje Piotr Kurpiewski z New Wave International Cargo. Wpłynęło też na codzienną pracę firm, a w jaki sposób, to zależy od branży.

Bycie spedytorem to za mało

Do tej pory rolą spedytora było dopytanie się o potrzeby klienta: czas, budżet, wartość ładunku, czego konsekwencją jest znalezienie optymalnego/najbardziej korzystnego rozwiązania i zorganizowanie całego procesu – od odbioru towaru, przez jego odprawę i *handing* w porcie, a także wyjścia do koordynacji w kraju

i możliwości przewozu towaru na czas w ostatnich miesiącach zdecydowanie wzrosła ilość bukowanych przesyłek lotniczych, a rodzaj wybranego transportu zależy od czasu jakim dysponuje firma na przewiezienie towaru, a także od samych parametrów przesyłki: jej wielkości, wagi oraz wartości. – Zwykle, choć nie zawsze, towar tani płynie, bo jego przewóz drogą lotniczą znacznie zmniejsza opłacalność importu. Zdarza się jednak, że czas dla importera jest istotniejszy i wtedy decy-

aby planować cały proces transportu z uwzględnieniem wielu zmiennych, wybiegając w przyszłość. Co znaczące, często bez posiadania informacji o obowiązujących stawkach, ponieważ armator nie podaje poziomów cen z tak dużym wyprzedzeniem – informuje Kamila Gneciak z New Wave International Cargo.

Warto zaznaczyć, że w dzisiejszych czasach świadczenie usług tylko spedycyjnych to za mało. – Reguły, które do tej pory obowiązywały nie są już takie same,



Wybierając usługę door-to-door, klient jest zdecydowanie pewniejszy, że jego zlecenie zostanie jak najlepiej zoptymalizowane pod wieloma względami. Choć okoliczności są wymagające, to bardzo ciekawy czas dla każdego spedytora

Fot. Freepik

Dzięki uruchomieniu w USA wielomiliardowego funduszu pomocowego dla poszkodowanych przedsiębiorstw, w szybkim czasie nastąpił ogromny wzrost popytu na towary importowane z odległych stron świata. Osłabiony rynek transportu morskiego nie był na to gotowy.

przeznaczenia, jeśli na to wskazują warunki dostawy Incoterms.

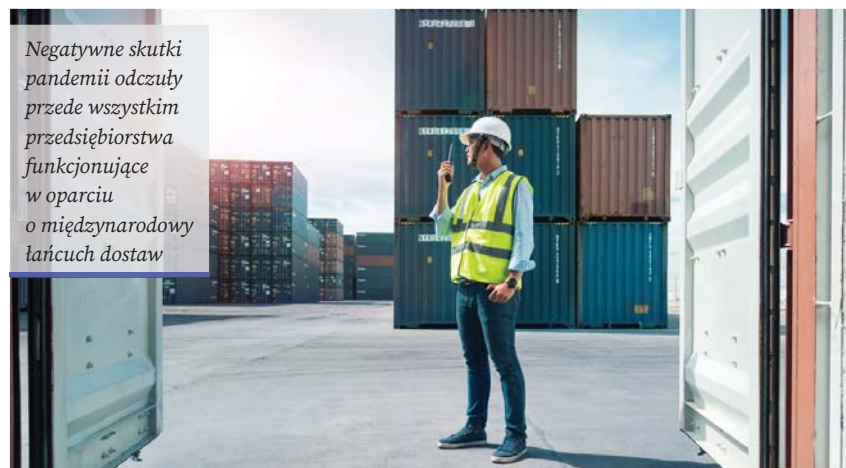
W ostatnim roku zasady funkcjonowania podmiotów związanych z branżą TSL skomplikowały się, chociażby dlatego, że coraz więcej firm decyduje się na zastąpienie transportu morskiego lotniczym. Karolina Jasińska, Managing Director CT Global Logistics Sp. z o.o., pracująca w w branży spedycyjnej od lat, twierdzi, że z powodu braku kontenerów

duże się na przewóz lotniczy – podkreśla Karolina Jasińska.

Do tego współpraca z klientem musi być obecnie bardziej aktywna, a oferta kompleksowa. – Przede wszystkim pojawiła się potrzeba planowania produkcji eksportowanych towarów, biorąc pod uwagę problemy z rezerwacją kontenerów i miejsc na statkach. Firmy świadczące usługi spedycyjne muszą jeszcze bardziej współpracować z klientami,

co wymaga szukania nowych rozwiązań. Tym samym praca całych zespołów stała się dużo bardziej stresująca. Dzięki temu, że nasza firma New Wave International Cargo posiada osiem własnych magazynów i ponad 420 samochodów ciężarowych na terenie USA, udaje nam się usprawnić cały proces. To wielka korzyść dla klientów, ponieważ dajemy możliwość omięcia niektórych kongestii w portach, przekierowując z wyprzedzeniem transport do innych portów i przetrzucając towar na samochody lub transport kolejowy. Nasz międzynarodowy zespół, pracujący w biurach w Polsce i USA, jest zaangażowany w proces przez blisko całą dobę. Czas reakcji na niespodziewane wydarzenia jest dużo szybszy. Wybierając usługę door-to-door klient jest zdecydowanie pewniejszy, że jego zlecenie zostanie jak najlepiej zoptymalizowane pod wieloma względami. Choć okoliczności są wymagające, to bardzo ciekawy czas dla każdego spedytora – tłumaczy.

Karolina Jasińska dodaje: – Brak kontenerów sprawia, że klienci dość nerwowo szukają nowych podwykonawców, licząc że kolejny pośrednik posiada większe możliwości. Tymczasem wachlarz rozwiązań ogranicza ilość operatorów działających na danym kierunku i oferowanych przez nich rozwiązań. Dlatego klienci, z powodu braku innego wyjścia, coraz częściej korzystają z transportu lotniczego. Ci, którzy mają czas i planują łańcuch dostaw z wyprzedzeniem, sta-



Negatywne skutki pandemii odczuły przede wszystkim przedsiębiorstwa funkcjonujące w oparciu o międzynarodowy łańcuch dostaw

Fot. DB Schenker

rają się bukować kontenery wcześniej, aby nie znaleźć się w sytuacji, kiedy brak jest sprzętu. Brak kontenerów jest ściśle związany z przestojami w wyłączonych portach chińskich (Yantian od 25.05) lub przeładowanych portach tranzytowych (np. Singapur). Dziś te, które powinny zostać dostarczone w określonym terminie, potrafią spóźnić się nawet o 2-3 miesiące! To oznacza, że armatorzy dysponujący ograniczoną ich ilością nie mają jak zaoferować serwisu.

Perspektywy dla branży na przyszłość

– Perspektywy dla branży TSL są niejasne, ponieważ sytuacja jest dynamiczna. W najbliższych miesiącach ceny usług z dużą pewnością nie zmaleją, co wiąże się nadchodzącym okresem wzmożonego popytu na międzynarodowy eksport i import towarów – uważa Piotr Kurpiewski z New Wave International Cargo. – Można przypuszczać, że armatorzy będą chcieli jak najdłużej utrzymać ceny na wysokim poziomie. Przed nami bardzo intensywne miesiące poprzedzające święta Bożego Narodzenia. Nadchodzi wzmożony eksport towarów na trasach międzynarodowych,



Fot. Hafen Hamburg

Optymistyczny scenariusz zakłada, że sytuacja w dalekiej przyszłości ulegnie poprawie dzięki zamówieniom na nowe statki, których ukończenie planowane jest na 2025 rok

więc bardzo duże prawdopodobieństwo, że do końca 2021 roku ceny za usługi nie spadną. Istnieje jednak możliwość, że stanie się tak wraz z początkiem nowego roku. Popyt na usługi związane z transportem morskim powinien się obniżyć ze względu na zaspokojone już świąteczne potrzeby konsumentów oraz kończące się fundusze rządowe otrzymywane przez przedsiębiorstwa w ramach minimalizowania skutków COVID-19. Optymistyczny scenariusz zakłada również, że sytuacja w dalekiej przyszłości ulegnie poprawie dzięki zamówieniom na nowe statki, których ukończenie planowane jest na 2025

rok. Długofalowe perspektywy są jednak niezwykle trudne do określenia, ponieważ sytuacja jest bardzo dynamiczna. Czy nasza branża przejdzie jeszcze większą metamorfozę? Precedensowość sytuacji uczy nas wszystkich patrzeć poza horyzont i bycia otwartym na nowe wyzwania i możliwości – przewiduje.

Zdaniem Kamili Gnieciak obecny czas jest bardzo ciekawy dla każdego spedytora, chociaż okoliczności są wymagające. Obowiązujące do tej pory reguły diametralnie się zmieniły, co wymaga szukania nowych rozwiązań. |

Elżbieta Haber

TSL TO NASZA PASJA

PRACUJ Z EKSPERTAMI

NWIC
NEW WAVE INTERNATIONAL CARGO
Worldwide Logistics Partner

TRANSPORT MORSKI – TRANSPORT DROGOWY – TRANSPORT LOTNICZY – TRANSPORT KOLEJOWY – TRANSPORT GABARYTOWY – MAGAZYN – AGENCJA CELNA

www.nwic.pl

EU Office | New Wave International Cargo Sp. z o. o. Sp. k.
• Al. Niepodległości 18, 02-653 Warszawa, Poland
Phone: +48 (22) 266 84 63

Head Office | New Wave International Cargo INC
• 6800 Santa Fe Dr, suite B-2, Hodgkins, IL 60525, USA
Phone: +1 312 237 3811

JUST IN STOCK

W ostatnich kilku miesiącach branża logistyczna, która jest swoistym krwioobieganiem gospodarki, była zmuszona szczególnie szybko reagować na tempo i spektrum zachodzących zmian.

Nierówna walka ze skutkami wirusa wymagała od zarządów wszystkich przedsiębiorstw stałej, bieżącej analizy sytuacji rynkowej i wyciągania wniosków z dotychczasowych doświadczeń pandemicznych. Jak brzmią te najnowsze?

Efekt pandemicznych doświadczeń

Otóż obecnie przewagę rynkową zyskują te firmy, które realizują politykę SAFETY STOCK, a więc podejmują działania polegające na zapobieganiu i minimalizowaniu ryzyka wystąpienia dłuższych przestojów w formie buforowania i tworzenia w kraju zapasów surowców oraz półproduktów pochodzących głównie z Azji.

Poprzez taką dbałość o efektywność operacyjną, przy wsparciu doświadczonego operatora logistycznego w efekcie zyskują skuteczniejszą formę zarządzania ryzykiem.

W samym zaś procesie wyboru operatora logistycznego warto zwrócić uwagę na wskaźniki odporności i sposób zarządzania jakimi wykazuje się on sam, a których od dekady dostarcza doroczne badanie Top1500 Najbardziej efektywnych firm logistycznych¹⁾. W ogłoszonym w maju raporcie Seifert Polska nie tylko, jak w latach ubiegłych, została zaliczona do grona Top 500 Największych Firm Logistycznych w Polsce, ale też uplasowała się aż o 100 pozycji wyżej w porównaniu z rokiem poprzednim, co obrazuje kondycję firmy na tle konkurencji.

W przestrzeni automotive

Z kolei za stabilną sytuacją całej Grupy Seifert, do której należy Seifert Polska, przemawia realizowana właśnie największa inwestycja w historii przedsiębiorstwa w postaci nowej siedziby głównej w Ulm Nord.



Nowa siedziba główna Grupy Seifert w Ulm Nord / Rodzina Seifert

Doświadczony operator logistyczny, który wie jak budować odporność i wzmacniać siatkę bezpieczeństwa logistycznego to bowiem dobry partner i katalizator rozwoju. Reaguje elastycznie na aktualne potrzeby. Stąd, na wzór przedcovidowego standardu JUST IN TIME, Seifert Polska proponuje obecnie swoim aktualnym i potencjalnym klientom dodatkowe rozwiązanie JUST IN STOCK (w ramach realizacji wspomnianej polityki SAFETY STOCK).

– Szerokie portfolio, jako efekt dywersyfikacji i ponad 70-letnie doświadczenie stanowią solidny fundament i atut Naszej Grupy, natomiast ...to zdecydowanie „Automotive is our motive”. Jako operator logistyczny od lat równoległe rozwijaliśmy się z tą branżą. Nie inaczej jest i teraz, w kierunku elektromobilności również w Polsce²⁾ – podkreśla Jan Brachmann, prezes Seifert Polska, firmy z siedzibą główną w Mysłowicach na Gór-

nym Śląsku, w bezpośrednim sąsiedztwie Jaworzna.

W konsekwencji w przestrzeni AUTOMOTIVE Seifert Group niezmiennie budzi zaufanie ważnych marek w przestrzeni, czego dowodzą właśnie dokonane wybory operatora logistycznego.



W Polsce, w Jaworze, Seifert Automotive Polska – spółka-córka Seifert Polska, kontynuować będzie wewnętrzną, jak i zewnętrzną obsługę logistyczną pierwszej w kraju fabryki 4.0 – silników oraz baterii do modeli hybrydowych oraz w pełni elektrycznych niemieckiego producenta samochodów.

We francuskim Hambach powierzono jej odpowiedzialność za planowanie, wdrożenie i realizację całego spektrum procesu logistycznego zupełnie nowego samochodu terenowego, jak i dobrze wszystkim znanej, w całości elektrycznej dwuosobówki

– Niepodobna nam przecenić zarówno zaufania ze strony znanego koncernu samochodowego jak i potentata z branży chemicznej, który rozpoczyna swoją przygodę w branży motoryzacyjnej. Przez lata wypracowaliśmy logistyczny know-how automotive, dzięki czemu obecnie możemy zabezpieczyć logistycznie produkcję zupełnie nowego modelu samochodu i specjalizować się w logistyce elektryfikacji pojazdów – podsumowuje Jan Brachmann. |



Scan Me and Contact Us

**DOSTĘPNE
POWIERZNIENIE
MAGAZYNOWE
Z OBSŁUGĄ**

**BEZPŁATNY
NUMER KONTAKTOWY
+48 800 801 040**

Logistyka@seifert-logistics.com

¹⁾ prowadzonym ciągle od 2004 r. przez agencję badań rynkowych Data Group Consulting

²⁾ wg raportu „rEVolucja za kulisami” motoryzacja odpowiada za około 8% PKB Polski



W maju QSL osiągnął sprzedaż na poziomie podobnym do tej z lat przed pandemią wirusa. W czerwcu odnotowano kolejne wzrosty

PO SIEDMIU MIESIĄCACH LOCKDOWNU Z PERSPEKTYWY LOGISTYKA ŻYWNOŚCI

Restauracje i kawiarnie od końca października 2020 r. do połowy maja br. mogły prowadzić sprzedaż jedynie na wynos. Jak wpłynęło to na sytuację QSL Polska? – pytamy Agnieszkę Sałek, dyrektorkę handlową QSL Polska, będącego oddziałem międzynarodowej grupy logistycznej Meyer Quick Service Logistics. Spółka od strony logistycznej obsługuje sieci kawiarni i restauracji fast food.

Jak firma przeżyła lockdown?

Przedłużający się okres lockdownu był wyzwaniem dla całej branży gastronomicznej, z którą nierozdzielnie związana jest logistyka żywności. Przez cały ten trudny czas staraliśmy się być jak najlepszym wsparciem dla naszych klientów i dołożyliśmy wszelkich starań, aby dostosować ofertę do ich ówczesnych potrzeb. W QSL Polska przez cały okres lockdownu nieprzerwanie prowadziliśmy nasze standardowe działania, zachowując najwyższą jakość usług.

Jak zakończenie lockdownu i uruchomienie ogródków wpłynęło na zamówienia składane w QSL Polska? Czy zmieniła się ilość lub rodzaj zamawianych produktów?

W maju zaobserwowaliśmy zdecydowany wzrost składanych zamówień, zarówno pod kątem ilości jak i ich różnorodności. Restauracje wróciły do godzin pracy sprzed lockdownu, większość lokali jest już na powrót otwarta, a Po-

lacy stęsknieni za normalnością są tam częstymi gośćmi. W maju osiągnęliśmy sprzedaż na poziomie podobnym do tej z lat przed pandemią wirusa, co bardzo nas cieszy i daje optymistyczne perspek-

Najbliższy czas będzie pozytywny dla całego rynku gastronomicznego. Ciepłe miesiące lata oraz coraz większy procent zaszczepionych obywateli pozwalają mieć nadzieję na utrzymanie wysokiej sprzedaży w lokalach.

tywy na kolejne miesiące. W czerwcu odnotowaliśmy kolejne wzrosty. Po kilku miesiącach spowolnienia biznes wraca na dawne tory.

Czy możemy zatem mówić o powrocie do normalności?

Tak, możemy mówić o powrocie do względnej normalności. Oczywiście pewne zmiany zostaną z nami na dłużej. Dania zamawiane na wynos są nadal bar-

dzo popularne. Jednak po długim okresie społecznej izolacji konsumenci chętnie przychodzą do lokali, które znowu tętnią życiem, oczywiście z zachowaniem zasad bezpieczeństwa. Wszyscy długo czekaliśmy na tę możliwość i teraz z radością z niej korzystamy.

Jakie są perspektywy na kolejne miesiące?

Przewidujemy, że najbliższy czas będzie pozytywny dla całego rynku gastronomicznego. Ciepłe miesiące lata oraz coraz większy procent zaszczepionych obywateli pozwalają mieć nadzieję na utrzymanie wysokiej sprzedaży w lokalach. Dodatkowo zaczynamy sezon wakacyjny, który zwykle oznacza wzrost obrotów w restauracjach przy autostradach oraz w kurortach wypoczynkowych (w górach czy nad morzem). Najprawdopodobniej, podobnie jak w zeszłym roku,



Agnieszka Sałek

Magazyn w Woli Rakowej, wybudowany przez Panattoni, posiada certyfikat BREEM na poziomie „Very Good”, zgodnie z przyjętą strategią zrównoważonego budownictwa



SIEĆ E.LECLERC POSTAWIŁA NA ID LOGISTICS

Sieć handlowa E.Leclerc obecna jest w Polsce już od 26 lat i nadal planuje rozwój, tym razem sprzedaży w wielu kanałach. Krokiem w tym kierunku jest przeprowadzka do nowego centrum dystrybucyjnego, które znajduje się w Woli Rakowej k. Łodzi. Jego operatorem logistycznym jest ID Logistics. W czerwcu uruchomił pierwsze załadunki.

Obiekt o wielkości 20 tys. m² (razem z chłodnią) wybudowało Panattoni. Aktualnie można w nim składować 10 tys. palet, jednak docelowo, po rozbudowie, będzie to 15 tys. Posiada 38 doków załadunkowych, w tym dla mniejszych aut, co zapewniają dwa *combidocki* (HTLV 3) pozwalające na rozładunek nawet busów, dwa doki zerowe oraz wagi najazdowe.

Prace przygotowawcze, projektowe i wdrożeniowe trwały kilkanaście miesięcy i zakończyły się w wyznaczonym czasie. Jak wszystkie budowane ostatnio przez Panattoni magazyny, ten w Woli Rakowej posiada certyfikat BREEM na poziomie „Very Good”, zgodnie z przyjętą strategią zrównoważonego budownictwa. Jest więc energooszczędny, dodatkowo izolowany, z nowoczesnym systemem chłodniczym i sektorowymi wyłącznikami oświetlenia LED. Dzięki temu emituje mniej substancji szkodliwych do atmosfery. Zwiększono w nim dostęp światła, co poprawia warunki pracy. Pomieszczenia socjalne posiadają system dystrybucji wody, który spójnie działa z czujkami ruchu. Jeśli osoba opusz-

czając pomieszczenie pozostawi lejącą się wodę, to przy braku wykrycia ruchu dopływ wody w kranie zostaje odcięty.

W hali magazynowej, w optymalnych miejscach, blisko wykonywanej pracy powstały dwa biura operacyjne, w których możliwa będzie obsługa informatyczna, co zapewnia ergonomię prowadzonych operacji. Przy pomieszczeniach biurowych znajdują się trzy strefy ładowania dla wózków z bateriami litowo-jonowymi, w których ładowanie trwa kilkanaście minut. Dano też możliwość ładowania wózków przy dokach.

Zgodnie z umową, ID Logistics, specjalizujący się w dedykowanej logistyce kontraktowej, odpowiada za operacje logistyczne dopasowane do indywidualnych oczekiwań.

Ten nowoczesny obiekt posiada również dedykowane stacje ładowania baterii dla samochodów hybrydowych i elektrycznych.

E.Leclerc – kto to taki?

To Grupa niezależnych przedsiębiorców, którzy w sposób autonomiczny zarządzają własnymi firmami, współpracują z regionalnymi producentami, wspierają lokalne społeczności, dopasowując ofertę do lokalnych warunków. Każdy sklep to odrębny podmiot. Kluczowym momentem dla rozwoju E.Leclerc w Polsce był rok 2010 i przejście od grupy Rewe sklepów Billa Polska, w celu stworzenia niezależnych spółek dystrybucyjnych.

Obecnie E.Leclerc zatrudnia w Polsce ponad 5 tys. pracowników w 45 sklepach znajdujących się na terenie 15 województw (więcej jest tylko we Francji). Posiada również 21 stacji benzynowych i 18 sklepów online.

Strategia biznesowa Stowarzyszenia E.Leclerc opiera się na trzech podstawowych filarach: rozwój sklepów już istniejących, zrzeszanie niezależnych partnerów oraz na zewnętrznym rozwoju. W roku 2017 E.Leclerc osiągnął obroty w wysokości 2,8 mld złotych.

Zdaniem Jean Philippe Magre, prezesa zarządu E.Leclerc w Polsce – *Rozwój sieci, a także różnorodność naszych sklepów oferujących tak wiele grup towarowych wymaga poszukiwania rozwiązań idealnie dopasowanych do naszych potrzeb*. Takim rozwiązaniem jest nowoczesny magazyn centralny, różny od tego, który powstał 20 lat temu, kiedy dostawcy bezpośrednio zaopatrywali sieci handlowe. Nie było to jednak korzystne rozwiązanie ze względu na nadmiar powierzchni magazynowej w stosunku do handlowej. Teraz dostawcy towar dowożą do magazynów centralnych, dalej zazwyczaj robią to operatorzy logistyczni. Rozwiązanie to jest tańsze dla wszystkich uczestników łańcucha dostaw. E.Leclerc konsekwentnie idzie tym kierunkiem.

Wybór najlepszej propozycji

Ze względu na stały wzrost wolumenu obsługiwanych towarów, stałe poszerzanie asortymentu i idące w ślad za tym, rosnące potrzeby w zakresie logistyki, sieć

E.Leclerc zdecydowała się na zmianę dotychczasowego operatora logistycznego, a co się z tym wiąże – na zmianę obiektu magazynowego. Warunkiem była lokaliza-

cja w okolicach Łodzi. Spośród ofert, które wpłynęły podczas przetargu, najkorzystniejszą zaprezentował ID Logistics. – *Operator wygrał nie tylko niską ceną, ale również najbardziej nowoczesnymi rozwiązaniami wewnątrz magazynu, jak system kompletowania dwóch palet jednocześnie, voice picking, czy foliarka optymalizująca zużycie folii i palet. Tego inni dostawcy nie proponowali* – twierdzi Krzysztof Gajewski, dyrektor marketingu w E.Leclerc.

Warto dodać, że w razie reklamacji sklepu w kilka minut można zweryfikować to, czy wystąpił błąd podczas kompletacji towaru – wystarczy wpisać nośnik, na którym kompletowany był reklamowany towar do programu wyszukującego proces pakowania artykułu. System błyskawicznie wskazuje poszukiwane miejsce na nośniku i sprawdza, czy picker się pomylił.

Zgodnie z umową, ID Logistics, specjalizujący się w dedykowanej logistyce kontraktowej, odpowiada za operacje logistyczne dopasowane do indywidualnych oczekiwań. W Woli Rakowej przechowywane, konfekcjonowane i dystrybuowane są towary (także wymagające chłodzi), które mają być rozwieszane do wszystkich sklepów E.Leclerc w Polsce. Większość zatrudnionych tu osób pracowała już przy obsłudze logistycznej na rzecz sklepów E. Leclerc w poprzednim obiekcie. Ich znajomość specyfiki i indywidualnych wymagań firmy bezpośrednio przekłada się na tempo i efektywność operacji.

Magazyn podzielony został na strefy w zależności od rodzaju asortymentu. W hali DRY, w której znajduje się strefa pickingo-

wa, składowane są artykuły szybko rotujące, z regałami dostosowanymi do ilości i rodzaju produktów. Wyznaczono też miejsce dla artykułów przemysłowych pod konkretną liczbę sklepów, z możliwością dodania kolejnych.

Następną halą jest hala FRESH, w której dobierana jest temperatura do produktów: dla nabiałowych wynosi 2-4 st. C, dla warzyw i owoców – 4-7 st. C, a dla mięsa i ryby – od 0 do -2. W celu zapewnienia szczelności i stałej temperatury na hali tej wykorzystane zostały specjalne ISO docki oraz fartuchy. Na zewnątrz umieszczono dodatkowe „poduszki uszczelniające”. Układ chłodniczy wyposażony został w system rejestracji temperatury wraz z możliwością archiwizacji i informowania online o zachodzących zmianach temperaturowych. Podobnie jak w hali DRY, layout został optymalnie przygotowany i ułożony pod daną liczbę sklepów z możliwością rozwoju.

Artykułami „specjalnej troski” są oleje, alkohole i artykuły niebezpieczne (areozole), umieszczono je więc w wyodrębnionej i zamkniętej strefie. Strefa ta odgródzona została od pozostałych siatkami i blachami, które w momencie pożaru skupiają wysoką temperaturę, w ten sposób przyspieszając uruchomienie tryskaczy.

Przyszłość ma przynieść zmiany

Uroczyste otwarcie magazynu w Woli Rakowej miało miejsce 29 czerwca, z udziałem przedstawicieli zarządu obu firm.

ID Logistics wygrał przetarg na obsługę E.Leclerka nie tylko niską ceną, ale również najbardziej nowoczesnymi rozwiązaniami wewnątrz magazynu, jak system kompletowania dwóch palet jednocześnie, voice picking, czy foliarka optymalizująca zużycie folii i palet.



W uroczystym otwarciu magazynu w Woli Rakowej udział wzięli przedstawiciele zarządu E.Leclerca: Jean-Philippe Magre i Krzysztof Gajewski oraz Yann Belgy z ID Logistics

Wstęgę przecięli: z ramienia E.Leclerca Jean-Philippe Magre i Krzysztof Gajewski oraz Yann Belgy z ID Logistics. Krzysztof Gajewski podkreślił, że magazyn jest kamieniem milowym w działalności E.Leclerc'a. Następnie z rampy załadunkowo-rozładunkowej terminala odjechały pierwsze dostawy do sklepów E.Leclerc w Polsce.



W Woli Rakowej przechowywane, konfekcjonowane i dystrybuowane są towary (także wymagające chłodzi) do sklepów E.Leclerc w Polsce

– *Jesteśmy dumni, że tak znacząca firma jak E.Leclerc zdecydowała się skorzystać z naszej wiedzy i doświadczenia, powierzając nam kompleksową obsługę logistyczną. Posiadamy wiedzę na gruncie obsługi logistycznej wymagających klientów, którzy potrzebują dedykowanych rozwiązań zarówno w obszarze magazynowania, jak i dystrybucji. W nowym centrum, poza tranzytem dry i chłodzonym, zajmujemy się ponadto etykietowaniem produktów importowanych. Wierzymy, że przyczynimy się do dalszego rozwoju E.Leclerc w Polsce* – podkreśla Sylwia Dunn, Business Development Director w ID Logistics.

– *Możliwości, jakie płyną z nowego magazynu i z nowych rozwiązań informatycznych w zakresie realizacji usług magazynowania i dystrybucji dedykowanej, pozwolą nam podnieść jakość naszej oferty na jeszcze wyższy poziom. Nie bez znaczenia są też dla nas aspekty związane z ekologią. Poprawa efektywności działań ma także duży wpływ na te kwestie* – dodaje Jean Philippe Magre.

Warto też dodać, że ID Logistics w czasie pandemii rozwinął się w obsłudze e-commerce, co może procentować przy współpracy E.Leclerc-iem. Obie firmy myślą o rozwoju tego kanału sprzedaży w Woli Rakowskiej. |

Elżbieta Haber



Dzięki systemowi rozładunek 13-metrowej naczepy trwa nie dłużej niż 90 sekund

AUTOMATYZACJA PROCESÓW ZAŁADUNKOWYCH

Jednym z profesjonalnych rozwiązań przeznaczonych dla firm, które zajmują się transferem ładunków, transportem luzem towarów rolniczych, drzewnych, odpadów, biomasy, materiałów dla branży budowlanej, czy też ładunków paletyzowanych i zarządzaniem transportem jest zestaw systemów Cargofloor i Cargomatic oferowanych przez PTM Polska.

Firma zaczęła działalność w 2010 r., wtedy sprzedawała nowe naczepy i przyczepy renomowanych marek europejskich. Dzisiaj posiada dział sprzedaży nowych i używanych pojazdów, części zamiennych, serwisu a także dział technologii i rozwiązań dla przemysłu.

Firma Cargofloor z Niderlandów znana jest z systemów ruchomych podłóg do naczep, które zaadaptowała do zastosowań stacjonarnych dozowania ładunków sypkich. W odpowiedzi na potrzeby firm, które posiadają ładunki paletowe, opracowała wersję Cargofloor/Cargomatic dla automatyzacji załadunków paletyzowanych i pudełkowych.

Wdrażaniem nowych rozwiązań, dopasowanych do konkretnych potrzeb klientów, zajmuje się dział technologii przemysłowych PTM POLSKA, pracujący nad dedykowanym wyposażeniem i możliwością adaptowania naczep zgodnie z potrzebami klienta. Dzięki badaniom wprowadzono na rynek europejski już kilka różnych rozwiązań.

Oferowane mobilne i stacjonarne systemy przeładunkowe działają nie tylko jako pojedyncze urządzenia, lecz również jako zaawansowane rozwiązania systemowe, pozwalające na zwiększenie efektywności danego przedsiębiorstwa oraz optymalizację kosztów poprzez skrócenie czasów załadunku i rozładunku, a także zwiększenie bezpieczeństwa pracowników i towarów. Istnieje możliwość zintegrowania ich z istniejącymi liniami produkcyjnymi

i łańcuchem dostaw na każdym dystansie.

Mobilny system załadunku-rozładunku

Jednym z systemów ruchomych podłóg stosowanym w rozwiązaniach mobilnych i stacjonarnych jest system Cargomatic. Ma on wspierać optymalizację procesów logistycznych, a jest stosowany w sytuacjach, gdy bardzo istotny staje się czas dostawy, zarówno przy transporcie na krótkie odległości jak i przy wielu załadunkach i rozładunkach dziennie. Przeznaczony jest do wykorzystania w miejscach stacjonarnych, jak magazyny, platformy oraz rampy wyładownicze, a także mobilnych, czyli w naczepach transportowych. Można go wbudować zarówno w nowe jak i używane pojazdy typu: furgon, firanka czy chłodnia.

Cargomatic to elektrycznie napędzana podłoga w naczepie i na rampie,

umożliwiająca transport palet, beczek, kartonów i miksów w obie strony, w ciągu 2 minut. Jest to ok. 28 minut szybciej niż załadunek wózkiem widłowym przez operatora. Przeładunek startuje, gdy dwa urządzenia spotkają się przy rampie tworząc linię synchroniczną 27 m. System opracowany z myślą o montażu we wszystkich rodzajach naczep można z łatwością łączyć z wszelkiego rodzaju systemami stacjonarnymi (przenośniki rolkowe, układy łańcuchowe itp.).

Używa go coraz więcej firm. Żywiec, BAT, czy inni w Polsce wykorzystują go w procesie zagospodarowania i przeładunku towarów. Grupa Żywiec korzysta z niego w trakcie organizacji transferu produktów w gospodarce magazynowej materiałów paletyzowanych transportu wewnątrzzakładowego. Przy użyciu stacjonarnego systemu transportowego Cargomatic rozładunek czy załadunek 13-metrowej naczepy w fabryce lub centrum dystrybucyjnym może przebiegać w pełni automatycznie, bez

Kiedy Grupa Żywiec zdecydowała się na wdrożenie do firmy systemu Cargomatic, istotnym elementem projektu była nie tylko optymalizacja procesów oraz kosztów, ale również aspekty jakościowe i środowiskowe



ingerencji człowieka i trwa zwykle od 90-180 sekund zależnie od ładunku. Korzystanie z niego pozwoliło również na zredukowanie liczby pojazdów potrzebnych do przewozu wyrobów gotowych i opakowań.

W Grupie Żywiec

Ale to nie wszystkie korzyści płynące z zastosowania systemu Cargomatic w Grupie Żywiec. Na pytania doty-

Dzięki rozwiązaniu firmy PTM Polska w zakładzie Grupy Żywiec zredukowano liczbę pojazdów potrzebnych do przewozu wyrobów gotowych i opakowań. Na czym ono polega?

Tomasz Bartoszewicz: W przypadku specyfiki browaru, ilość dzienna transportów wahałowych z produkcji do magazynu dystrybucyjnego to kluczowy parametr operacyjny i cel logistyki wewnętrznej. W zależności od sezonu Klient ładuje ponad tysiąc palet na dobę co oznacza, że manualny załadunek do naczep konwencjonalnych i ich rozładunek jest bardzo czasochłonny. W tym czasie pojazd i kierowca musi oczekiwać po to, aby wykonać przejazd na bardzo krótkim odcinku między obiektami.



Tomasz Bartoszewicz

Zadania rozładunkowe i załadunkowe realizowane były przy wykorzystaniu większej ilości wózków widłowych z operatorami – dla wyobrażenia rocznie wózki widłowe w tych procesach wykonywały kilka tysięcy kilometrów tylko w magazynie dystrybucyjnym. Instalacja 1 systemu Cargomatic na rampie i naczepy Cargomatic to średnio zastąpienie kilku naczep z systemem manualnego załadunku, tym samym istotną optymalizacją wykorzystania zasobów ma-

Cargomatic przeznaczony jest do wykorzystania w miejscach stacjonarnych, jak magazyny, platformy oraz rampy wyładownicze, jak i mobilnych, czyli w naczepach transportowych.

gazyne korzyści wynikających z jego zastosowania odpowiadają: Tomasz Bartoszewicz, dyrektor zarządzający w PTM Polska Sp. z o.o., Grzegorz Dziekanowski, kierownik zakupów

/ Category Manager Investments, Utilities, Brewery Materials & Services, Grupa Żywiec S.A oraz Igor Habrajski, Customer Service & Logistics Director w Grupie Żywiec S.A. |

gazyne. Korzyści wynikają przede wszystkim ze zwiększenia ilości wahał na jedną naczepę, gdyż czas potrzebny na jej obsłużenie uległ zmniejszeniu o około 80%.

Od kiedy stosowane jest to rozwiązanie i czy planowane są jeszcze jakieś inwestycje dotyczące innowacji w logistycę Grupy Żywiec?

Grzegorz Dziekanowski: System automatycznego przeładunku funkcjonuje od połowy 2019 roku, w trakcie użytkowania zastosowano różne modyfikacje i usprawnienia. Dzięki współpracy z PTM Polska nasza wiedza i efektywność wykorzystania systemów rosła z każdym miesiącem od uruchomienia. Z pewnością projekty związane z automatyzacją procesów lo-

gazyne oraz kosztów (stopa zwrotu z inwestycji), ale również aspekty jakościowe i środowiskowe. Dodatkowymi korzyściami jest zapewnienie wysokiej jakości załadunków i rozładunków palet z towarem, lepsze zagospodarowanie przestrzeni magazynowo-produkcyjnej oraz pozytywny wpływ na środowisko i zmniejszenie emisji CO₂ przez redukcję ilości km i mth pracy wózków widłowych.

Gdzie widzicie Państwo możliwości dalszego ulepszenia logistyki w Grupie Żywiec?

Igor Habrajski: Naszą ambicją jest ciągłe doskonalenie procesów operacyjnych w łańcuchu dostaw do bro-



Grzegorz Dziekanowski

gazyne nabierają coraz większego znaczenia, dlatego zaimplementowane systemy automatycznego załadunku będą również brane pod uwagę w kolejnych latach w browarach Grupy Żywiec w Polsce.

Jakie korzyści ma firma oraz środowisko z zastosowanego rozwiązania?

Grzegorz Dziekanowski: Istotnym elementem projektu była nie tylko



Igor Habrajski

waru, w procesach wewnątrzmagazynowych oraz w dostawach naszych towarów do klienta. Z pewnością będziemy się przyglądać możliwościom zastosowania nowych technologii z zakresu automatyzacji procesów magazynowych wspierających funkcjonowanie browaru. Zebrane doświadczenia oraz dzisiejsza wiedza jest bardzo pomocna przy projektowaniu nowych modeli rozwiązań logistycznych.

Opr. EH

Dostawy produktów Grupy Żywiec do sieci handlowej Makro Cash & Carry odbywają się przy minimalnym wykorzystaniu dokumentów papierowych i są ściśle monitorowane. Zastosowanie standardu DESADV i DESADV + SSCC pozwala szybciej powiadomić klienta w przypadku, gdy wystąpi problem

E-AWIZO W LOGISTYCE GRUPY ŻYWIEC DO SIECI MAKRO CASH & CARRY

Grupa Żywiec wprowadziła awizo DESADV + SSCC w dystrybucji do Makro Cash & Carry, skracając czas obsługi rozładunku do 40%. Towary przychodzące do sklepów muszą być rozładowywane i składowane w wyznaczonym miejscu tak szybko, jak to możliwe.

Dostawy produktów Grupy Żywiec do sieci handlowej Makro Cash & Carry nie były dotychczas zautomatyzowane ani monitorowane. By poprawić przepływ informacji i wyeliminować błędy przy realizacji dostaw, Grupa Żywiec wprowadziła elektroniczny sposób obsługi dostaw.

Z e-awizo rozładunek szybszy o ponad połowę

W Grupie Żywiec DESADV (awizo wysyłki) jest wymieniane między dostawcą a odbiorcą w trakcie procesów zapotrzenia i dystrybucji. Z kolei Seryjny Numer Jednostki Logistycznej (SSCC) służy do unikalnej identyfikacji transpor-

towych lub magazynowych jednostek logistycznych. Skanowanie SSCC naniesionego na każdej jednostce logistycznej pozwala dokładnie śledzić fizyczne przemieszczane jednostki, dzięki połączeniu

Cash & Carry usprawniło przepływ informacji dotyczących awizacji dostaw oraz realizacji zamówień do sieci handlowej. Czas obsługi rozładunku skrócił się nawet do 40%, a całkowity czas pobytu

Wdrożenie DESADV i DESADV + SSCC między Grupą Żywiec a Makro Cash & Carry usprawniło przepływ informacji dotyczących awizacji dostaw oraz realizacji zamówień do sieci handlowej. Czas obsługi rozładunku skrócił się nawet do 40%.

fizycznego ruchu jednostek i przepływu związanych z nimi informacji.

Wdrożenie DESADV i DESADV + SSCC między Grupą Żywiec a Makro

kierowcy oczekującego na rozładunek – o 61%. Z kolei nakład pracy związany z obsługą procesu i przepływem dokumentacji w procesie O2C zmniejszył się o 25%, a rotacja samochodów i wykorzystanie ich do realizacji kolejnych zleceń na rzecz Grupy Żywiec – o 48%. Tradycyjny obieg papierowych dokumentów został wyeliminowany.

– *Celem strategicznym GS1 Polska jest pomoc przedsiębiorstwom działającym na lokalnym rynku w transformacji cyfrowej, której zadaniem jest nie tylko usprawnienie procesów, uwolnienie czasu pracowników, ale przede wszystkim zrównoważony rozwój. Mniej dokumentów to mniejsze zużycie surowców naturalnych.*

GS1 POLSKA

- Zarządza Systemem GS1 w Polsce. Jako jedyna upoważniona organizacja przyjmuje firmy i instytucje z Polski i UE do Systemu GS1 oraz nadaje im uprawnienia do stosowania kodów kreskowych GS1.
- Wspiera Uczestników Systemu w efektywnym wdrażaniu standardów GS1, stanowiących zbiór wielobranżowych rozwiązań i narzędzi identyfikacyjnych oraz komunikacyjnych.
- Opracowuje rozwiązania krajowe oraz bierze aktywny udział w rozwijaniu globalnych standardów i nowych zastosowań.

Więcej informacji www.gs1pl.org

Coraz więcej firm ma świadomość, że decyzje, które podejmujemy dziś, również biznesowe, będą miały wpływ na przyszłość naszej planety – komentuje Joanna Redmer, prezes zarządu GS1 Polska.

– Z doświadczenia wiem, że firmy, które zdecydowały się wdrożyć komunikację elektroniczną, odnotowują liczne korzyści z optymalizacji procesów w łańcuchu dostaw i tym samym podnoszą swoją konkurencyjność na rynku – podsumowuje Michał Barańczyk, Supplier Collaboration Manager, MAKRO Cash and Carry Polska S.A.

Dostawy bez papieru i bez niedomówień

Dostawy produktów Grupy Żywiec do sieci handlowej Makro Cash & Carry odbywają się przy minimalnym wykorzystaniu dokumentów papierowych i są ściśle monitorowane. Zastosowanie standardu DESADV i DESADV + SSCC pozwala szybciej powiadomić klienta w przypadku, gdy wystąpi problem z dostawą zamówionych produktów. Wdrożenie

KORZYŚCI Z WDROŻENIA:

- | redukcja o 61% całkowitego czasu pobytu kierowcy oczekującego na podjęcie rozładunku;
- | skrócenie czasu rozładunku i przyjęcia dostawy do 40%;
- | zwiększenie rotacji samochodów o 48% i wykorzystanie ich do realizacji kolejnych zleceń na rzecz Grupy Żywiec;
- | zmniejszenie nakładu pracy 1 FTE 25%, związanego z obsługą procesu i przepływem dokumentacji w procesie O2C;
- | szybsza możliwość reakcji i informowania klientów, gdy dostawcy nie mogą dostarczyć zamówionych produktów;
- | automatyczna rejestracja dostawy w systemie odbiorcy;
- | zmniejszenie czasu kontroli przy dostawie.

e-awiza zmniejszyło również koszty transportu oraz poprawiło wskaźnik Service Level w transporcie. Dodatkowo uporządkowało model danych i pozwoliło na dalszą automatyzację procesu przetwarzania danych w ramach rozwiązania Order to Cash (O2C).

– Grupa Żywiec jest świadoma korzyści, jakie niesie zastosowanie DESADV w praktyce biznesowej. Na kontynuację digitalizacji rozwiązań z Makro Cash & Carry zdecydowaliśmy się ze względu na możliwość rozwoju wraz z dynamicznie zmieniającymi się oczekiwaniami rynku i możliwością optymalizacji procesów

O2C. Poza już stosowanymi komunikatami, jak: zamówienia, faktury towarowe, faktury korygujące, awizo dostawy, awizo dostawy w połączeniu z etykietą logistyczną, jesteśmy gotowi na wprowadzenie kolejnego komunikatu, jakim jest zawiadomienie o zwrotach (RETANN), by całkowicie wyeliminować papierową i mailową wymianę dokumentacji – komentuje Olga Zając, kierownik ds. logistyki klientów kluczowych w Grupie Żywiec. |

Business case do pobrania tutaj (link):
<https://cutt.ly/3nJcOQj>

2021

edycja JESIEŃ

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych

22.09.2021 – Poznań |

29.09.2021 – Kraków |

13.10.2021 – Wrocław |

27.10.2021 – Białystok |

04.11.2021 – Warszawa |

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

TransLogistica
Poland
(3-5.11.2021)

2021

Zarejestruj się bezpłatnie na www.spotkania.tsl-biznes.pl



Dzięki dostarczaniu danych o przyjazdach w oparciu o informacje GPS z jednostki telematycznej sytuacja robi się bardziej przejrzysta, co może być korzystne dla przewoźnika poprzez skrócenie czasu oczekiwania oraz dla załadowcy poprzez bardziej efektywne planowanie

WYBIEGAJ NAPRZÓD

JAK URUCHOMIĆ AUTOMATYCZNĄ DYSTRYBUCJĘ POPRZEZ GEOFENCING

Przestoje stanowią istotny czynnik kosztowy w załadunku ciężarówek. Ich redukcja jest ważną kwestią w dziedzinie logistyki wewnątrzzakładowej. Za pomocą rozwiązania Track and Trace mogą Państwo we właściwym czasie uruchomić wywóz z magazynu poprzez śledzenie przyjeżdżających ciężarówek tak, aby towary były gotowe do załadunku przy bramie, gdy ciężarówka przyjedzie.

Dzięki temu zmniejsza się zarówno wykorzystanie miejsca magazynowego, jak i czas oczekiwania na ciężarówkę.

Skąd pochodzą informacje dotyczące przyjazdów w czasie rzeczywistym?

Z reguły transporty przychodzące są zlecane w systemie zarządzania transportem. Spedytor przyjmuje zlecenie, włącza je do planowania trasy i w idealnej sytuacji rezerwuje przedział czasowy u załadowcy. Gdy jednak urządzenie pokładowe ciężarówek przewoźnika jest podłączone do systemu Track and Trace, na podstawie aktualnej pozycji i warunków drogowych ustalany jest przewidywany czas przyjazdu do zakładu. Termin ten jest widoczny u nadawcy oraz bezpośrednio w zarezerwowanym przedziale czasowym. Jeśli wiadomo jest, że ciężarówka przyjedzie poza wyznaczonym terminem, okno czasowe można dostosować i najpierw obsłużyć ciężarówkę, która przyjechała

wcześniej niż przewidywano. Dopiero gdy nasz pojazd znajdzie się blisko miejsca przeznaczenia (przekroczy izolinię), jego pozycja geograficzna może być wyświet-

nie tylko odczytywać istotne dane dotyczące pozycji ciężarówki i punktów orientacyjnych, w których się znajduje, ale w zależności od systemu telema-

Systemy telematyczne są stosowane w pojazdach firm transportowych i logistycznych m.in. do określania danych o położeniu. Dane te mogą być w dowolnym momencie wykorzystane do dostarczenia informacji o przewidywanym czasie przybycia.

tlona nadawcy, co pozwala lepiej skoordynować przyjazd z pracą magazynu.

Systemy telematyczne i integracja

Systemy telematyczne są stosowane w pojazdach firm transportowych i logistycznych m.in. do określania danych o położeniu. Dane te mogą być w dowolnym momencie wykorzystane do dostarczenia informacji o przewidywanym czasie przybycia. Poprzez podłączenie popularnych systemów telematycznych (takich jak Fleetboard i Spedion) można

tycznego, również wysłać bezpośrednie powiadomienia *push* do kierowcy. Dzięki dostarczaniu danych o przyjazdach w oparciu o informacje GPS z jednostki telematycznej sytuacja robi się bardziej przejrzysta, co może być korzystne zarówno dla przewoźnika poprzez skrócenie czasu oczekiwania, jak i załadowcy poprzez bardziej efektywne planowanie.

Rezerwacja przedziału czasowego

Podczas planowania trasy dysponent spedytora rezerwuje przedział czasowy

dla dostawy i podaje numer rejestracyjny ciężarówki. Na podstawie istniejących informacji o środkach transportu i ładunku, system zarządzania przedziałami czasowymi ustala przewidywany czas trwania przedziału czasowego potrzebnego do obsłużenia ciężarówki.

Informacje z systemu telematyczne są wykorzystywane do śledzenia ciężarówki za pomocą GPS i stałego porównywania z zarezerwowanym przedziałem czasowym u odbiorcy towaru.

Redukcja przestoju

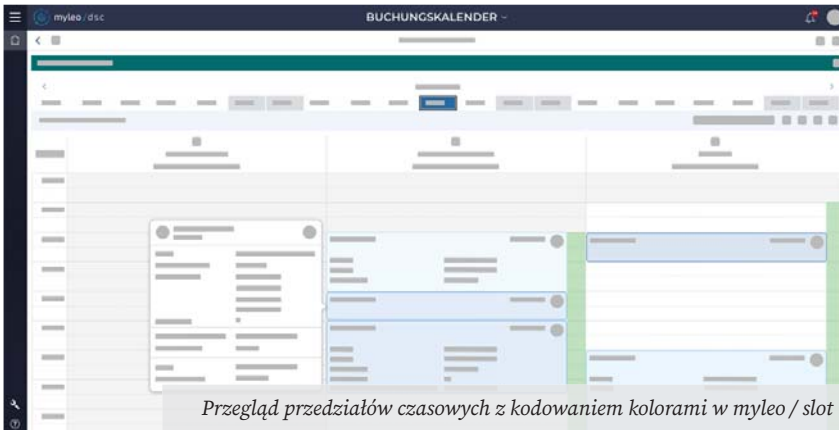
Poprzez rezerwację przedziałów czasowych w połączeniu ze śledzeniem ciężarówki, „plan” i „rzeczywistość” są regularnie porównywane. Na opóźnienia można szybko zareagować zmianą harmonogramu.

Zoptymalizowane wykorzystanie zasobów

Oprócz dokładnego planowania procedur załadunku i rozładunku można również optymalnie wykorzystać często niewielki obszar przy bramie.

Przejrzystość w zakładzie

Proces zgłaszania tras i wysyłania samochodów ciężarowych jest całkowicie przejrzysty oraz w ramach zarządzania przez wyjątki (Management-by-Exception) może być standaryzowany i optymalizowany w największym możliwym stopniu.



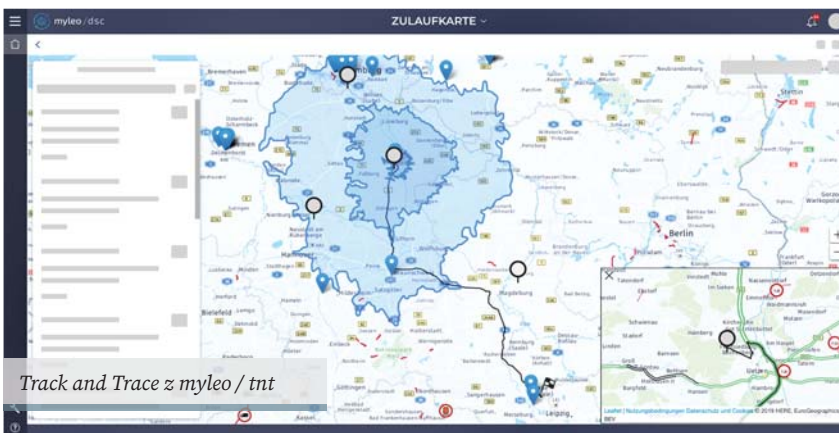
Przegląd przedziałów czasowych z kodowaniem kolorami w myleo / slot

Geofencing opisuje odległość ciężarówki od danej lokalizacji i określa czas trwania podróży, często dla konkretnego środka transportu. Gdy tylko ciężarówka przekroczy izolację (wirtualną granicę Geofencingu), uruchamiany jest komunikat, który może zainicjować działanie w systemie odbiorczym, na przykład automatyczny wywóz.

Objętość całego procesu łańcucha dostaw, począwszy od udzielenia zlecenia, poprzez rezerwację przedziałów

Ograniczona przepustowość w zakładzie Nordzucker AG

Nordzucker AG, niemiecki producent cukru z Uelzen, już od pewnego czasu działa w oparciu o myleo / dsc firmy leogistics GmbH. Proces komisjonowania w Nordzucker AG jest podzielony na dwa etapy. W pierwszym towar dla kilku dostaw pobierany jest zbiorczo z magazynu, a w drugim jest udostępniany na bramie.



Track and Trace z myleo / tnt

czasowych i powiadomianie, aż po udostępnianie i wysyłkę do zakładu, system zarządzania przedziałami czasowymi w połączeniu ze śledzeniem w czasie rzeczywistym daje cały szereg korzyści (patrz tabela):

– *Zwłaszcza zaawansowana integracja zarządzania przedziałami czasowymi i gospodarki magazynowej w oparciu o Geofencing przynosi nam bardzo istotne korzyści* – mówi Michael Jansen, Head of SAP Standard Application w Nordzucker AG.

Jeśli ciężarówka znajduje się godzinę drogi od zakładu, przekroczenie pierwszej izolacji powoduje wywóz towaru z magazynu wysokiego składowania. Ponieważ miejsca przy bramach załadunkowych jest niewiele, nie będą one w tym czasie jeszcze zajmowane. W przypadku opóźnień w dalszym przebiegu operacji, Nordzucker zastrzega sobie możliwość zmiany harmonogramu dostaw. Proces kompletacji przebiega również na podstawie zbioru reguł, który pozwala na rozpoczęcie procesu tylko wtedy, gdy przedział czasowy został zarezerwowany w oparciu o przewidywany czas przybycia.

Gdy ciężarówka przejeżdża przez izolację oddaloną o 30 minut od zakładu, rozpoczyna się drugi etap komisjonowania. Wywożone palety są przemieszczane wózkami widłowymi do bramy i przygotowywane do wysyłki. Opóźnienie w przyjeździe ciężarówki i załadunku jest teraz bardzo mało prawdopodobne. Wcześniej po przyjeździe ciężarówki dużo czasu zaj-

Informacje z systemu telematycznego są wykorzystywane do śledzenia ciężarówki za pomocą GPS i stałego porównywania z zarezerwowanym przedziałem czasowym u odbiorcy towaru.

mowało udostępnienie towaru, po wprowadzonych zmianach wszystko jest już na miejscu w momencie przyjazdu.

Jeśli ciężarówka przyjedzie na czas, może podjechać od razu do bramy załadunkowej. Jeśli nie dotrze w zarezerwowanym przedziale czasowym, zmieniono już dyspozycje na podstawie informacji z systemu Track and Trace. Dzieje się tak, ponieważ opóźnienia są wyświetlane planiście w przeglądzie przedziałów czasowych. |

Kathrin Janshen,
Logistics Consultant
leogistics GmbH
(www.leogistics.com)



Linie lotnicze wprowadziły do operacji cargo swoje zamrożone zasoby w postaci samolotów pasażerskich. Nie są to standardowe operacje, dlatego nie tak łatwo dostępne. Pojawiło się nowe określenie *Preighters*, czyli samoloty pasażerskie używane do transportu towarów

Fot. Air Baltic

TRANSPORT LOTNICZY CARGO W DOBIE PANDEMII

W dobie pandemii jedną trzecią przychodów z działalności lotniczej generuje transport cargo. Przed załamaniem rynku w 2020 r., w przypadku linii lotniczych, które oferowały miejsce dla przesyłek w samolotach pasażerskich, stanowił on 5-7%.

Jeszcze w lutym 2020 r., kiedy w Chinach szalała pandemia, linie lotnicze opierały swoją strategię na rozwoju

wysokim poziomie. Trend ten utrzymuje się do dnia dzisiejszego, a znaczących spadków stawek nie spodziewamy się

Dostępna pojemność cargo w czerwcu 2021 r. spadła o 10,8% w stosunku do czerwca 2019. Dostępna pojemność belly w samolotach pasażerskich spadła o 38,9%, została jednak w 29,7-procentach zniwelowana przez wzrost pojemności w samolotach all cargo.

cu 2021 r. spadła o 10,8% w stosunku do czerwca 2019. Dostępna pojemność belly w samolotach pasażerskich spadła o 38,9%, została jednak w 29,7-procentach zniwelowana przez wzrost pojemności w samolotach all cargo.

Zmianę, która nastąpiła na rynku polskim oraz krajów sąsiednich w 2020 w porównaniu z rokiem 2019, wskazują wykresy.

Na wszystkich rynkach, z wyjątkiem Czech, spadły wolumeny przewożonego cargo, jednak z uwagi na wzrost stawek wpływy wzrosły lub spadły nieznacznie. W przypadku importu do naszego regionu spadek wolumenów z reguły nie przekraczał 20%, ale na wszystkich rynkach zanotowano wzrost przychodów z transportu lotniczego towarów.

Sytuację rynkową w Polsce przed pandemią kształtowała dostępna pojemność w samolotach pasażerskich.

ruchu pasażerskiego, rosnącym popycie na podróże turystyczne i służbowe przy w miarę stabilnej cenie paliwa lotniczego. Świat transportu zmienił się radykalnie już w marcu 2020. Wprowadzane na świecie lockdowny oraz ograniczenia w ruchu pasażerskim zahamowały w znaczącym stopniu transport general cargo. Poszczególne państwa godziły się na taką sytuację ze względu na perspektywę uchronienia się przed zarażeniem oraz nadzieję na szybkie opanowanie rozprzestrzeniania się pandemii.

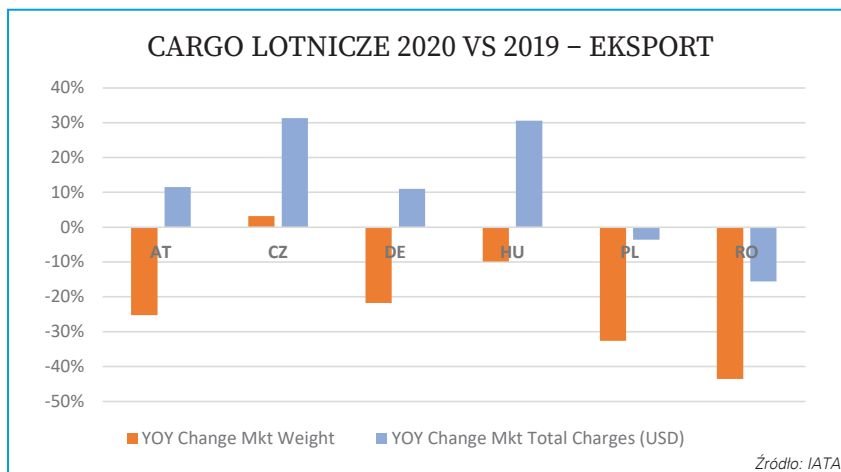
Na rynku pojawiły się znaczące ilości towaru, który miał pomóc w ograniczaniu zarażania się ludzi. Pierwsze dotyczyły rejsów czarterowych do Chin z pomocą humanitarną, w tym z maseczkami, respiratorami, rękawiczkami. Stawki lotnicze wzrosły o kilkaset procent z dnia na dzień. Sytuacja odwróciła się, gdy Europa zaczęła zmagać się z pandemią i pomoc medyczna zaczęła płynąć do nas z całego świata, a głównie od producentów chińskich.

Na rynku zabrakło samolotów all cargo, a ceny utrzymywały się na bardzo

do Chińskiego Nowego Roku, czyli końca stycznia 2022.

Spadek przewożonych wolumenów

Sytuacja, niestety, do obecnej chwili nie wróży dużej zmiany na korzyść eksporterów. Dostępna pojemność cargo w czerw-



Dlatego też nasz kraj tak bardzo odczuł ograniczenia wprowadzone podczas *lockdownu* i brak możliwości przemieszczania się osób, a co za tym idzie transportu cargo w lukach tych samolotów. Największym rynkiem eksportowym pozostają Stany Zjednoczone (27%), które łącznie z Kanadą (4%) stanowią blisko 1/3 rynku cargo. Kolejne na liście są Chiny, Indie, Wietnam, Korea, Meksyk, Japonia i Zjednoczone Emiraty Arabskie.

Zmiana trendów

Wg IATA importujemy głównie z USA (33%), Chin (19%), Indii (8%) oraz Hong Kongu (7%). Znaczący wpływ na wolumeny cargo lotniczego ma wzrost e-commerce, który wynika z wprowadzanych *lockdownów* i nie ma czynników, które wzrost ten by wyhamowały. Obecnie e-commerce stanowi 18% przychodów w transporcie lotniczym cargo, a w 2022 r. przewidywany jego udział ma wynieść 22%.

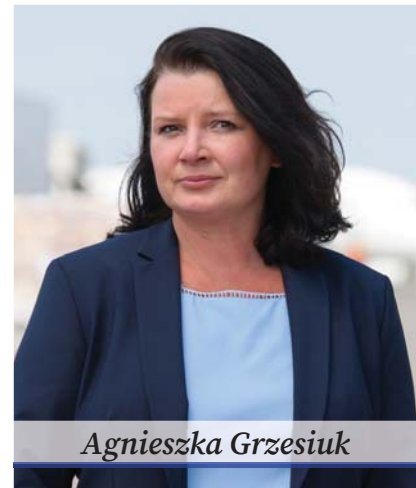
Linie lotnicze wprowadziły do operacji cargo swoje zamrożone zasoby w postaci samolotów pasażerskich. Nie są to standardowe operacje, dlatego nie tak łatwo dostępne. Pojawiło się nowe określenie *Preighters*, czyli samoloty pasażerskie używane do transportu towarów.

Wiele linii publikowało zdjęcia z pokładów, które na fotelach miały równo ułożone paczki i kartony.

Regulacje związane z transportem są przez cały czas zmieniane, głównie z powodu procedur bezpieczeństwa i trans-

Zarządzanie ryzykiem w czasie pandemii, gdzie decyzje podejmowane są z dnia na dzień i nie ma jasnych i zdefiniowanych przesłanek do takich działań, wymaga od każdego zaangażowanego podmiotu bardzo dużej elastyczności, podejmowania szybkich decyzji i otwartości na oczekiwania klienta. Dlatego przewagę mają linie lotnicze, które tak działają i są w stanie nadążyć za oczekiwaniami klienta oraz wyzwaniami rynku, a także operatorzy, którzy mają doświadczony zespół, nie bojący się podjęcia decyzji w tak nieprzewidywalnym czasie. Szybkość reakcji na zmiany jest kluczowa, a taką mają linie z uproszczonymi i jasnymi procedurami i procesami.

Paradoksalne jest to, że linie lotnicze, które dyktują warunki, z uwagi na bardzo małą dostępną pojemność oraz wzrost cen w pozostałych formach transportu, między innymi w morskim i kolejowym, nadal są na skraju wydolności finansowej. Natomiast pozytywny jest fakt, że w 2021 r. odnotowujemy dodatnie trendy. W pierwszym półroczu 2021 notuje-



Agnieszka Grzesiuk

dużej konkurencyjności na rynku polskim, udało nam się zbudować serwis i markę wśród klientów. Naszym głównym kierunkiem jest Daleki Wschód. Oferujemy wspólnie z naszymi udziałowcami szereg rozwiązań opartych na operacjach *all cargo* z Europy Zachodniej. Korzysta-

Sytuację rynkową w Polsce przed pandemią kształtowała dostępna pojemność w samolotach pasażerskich. Dlatego też nasz kraj tak bardzo odczuł lockdown i ograniczenia w przemieszczaniu się osób, a co za tym idzie, spadek transportu cargo w lukach tych samolotów



Fot. Air Europa

ALFA GLOBAL AIRLINES SERVICES

Magdalena Przedpełska,

kierownik sprzedaży w Alfa Global Airlines Services

Przewozimy przesyłki do najdalszych miejsc na świecie jak Boliwia, Libia, Paragwaj. Posiadamy wiele rozwiązań dla towarów ponadnormatywnych, o dużych gabarytach i wadze, z kontrolą bezpieczeństwa poza Polską i dostawą specjalistycznym autem od eksportera do lotniska w Europie. Realizowaliśmy między innymi dostawę reklam świetlnych do Angoli, sprzętu myjącego do Indii. Regularnie wozimy do Ameryki Południowej i Środkowej towary w temperaturze kontrolowanej +2 +8C i +15 +25C, o wysokiej wartości, wymagających certyfikatu TAPA, zawierających baterie.



portu materiałów niebezpiecznych, które mogą być przewożone zarówno w cargo, jak i w bardzo ograniczonej ilości w przesyłkach pocztowych.

ICAO oraz IATA wprowadzają od 2023 r. obowiązkowe szkolenia CBTA z zakresu materiałów niebezpiecznych, które obejmą wszystkich nadawców, agentów spedycyjnych, którzy są zaangażowani w transport materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą.

my największy wzrost przewozu poczty od 2017 r., który wynosi 8%. Popyt na usługi transportowe cargo wzrósł w stosunku do 2019 r. o 9,9% (IATA).

Marka wśród klientów

Alfa Global Airlines Services zostało założone w Polsce w 2018 roku i jest częścią grupy Alfa w Europie. Pomimo bardzo

my z rejsów z Frankfurtu, Liege, Hann, Amsterdamu, Brukseli oraz Maastricht. Drugą naszą kluczową ofertą jest transport towarów do Ameryki Południowej oraz Środkowej na pokładach Air Europa. Ofertę uzupełniamy połączeniami Air Baltic obejmującymi całą Europę, a w tym bardzo ciekawe kierunki jak Rejkiawik, Ateny, Larnaka, czy Tbilisi i Tel Aviv. Przewagą Air Baltic jest możliwość przewożenia materiałów niebezpiecznych oraz towarów w kontrolowanej temperaturze. Wspólnie z liniami, które reprezentujemy zbudowaliśmy serwis, który potrafi zadowolić klientów oraz zbudować długoterminowe relacje. Wychodząc naprzeciw potrzebom klientów, wprowadziliśmy do naszej oferty szkolenia z zakresu basic cargo, które przygotowujemy pod kontem zapotrzebowania kontrahentów oraz naszych agentów. |

Agnieszka Grzesiuk,
Dyrektor Zarządzający,
Alfa Global Airlines Services Sp. z o.o.



Fot. Piotr Lorenc

Siatka połączeń dalekodystansowych LOT Cargo obejmuje 19 połączeń, na których jest możliwość transportowania cargo

LOT CARGO KORZYSTA Z DOBREJ KONIUNKTURY NA RYNKU

Pandemia COVID-19 postawiła przed Polskimi Liniami Lotniczymi LOT olbrzymie wyzwania. Jednocześnie przyczyniła się do rozwoju obszaru cargo. O dalszych planach dotyczących tego segmentu w LOT rozmawiamy z Michałem Grochowskim, dyrektorem Biura Cargo i Poczty.

Jak pandemia wpłynęła na pozycję LOT Cargo?

Pandemia COVID-19 przyniosła ekstremalnie trudny okres dla branży lotniczej i postawiła przed nami wiele wyzwań. W jej pierwszych miesiącach większość rejsów pasażerskich została wstrzymana, a obecnie realizujemy ok. 50% siatki połączeń w porównaniu z rokiem 2019.

szych linii lotniczych na świecie zaczęliśmy przewozić cargo na fotelach.

Czy wraz ze stopniowym powrotem pasażerów na pokłady ten udział utrzymuje się na podobnie wysokim poziomie?

We flocie LOT-u posiadamy wyłącznie samoloty pasażerskie, więc ilość

w ramach obecnej, ograniczonej siatki połączeń są wyższe niż w poprzednich latach. Wynika to ze zwiększonego zapotrzebowania na droższe produkty oraz z tego, że popyt przewyższa obecnie podaż.

Czy Pana zdaniem zapotrzebowanie na lotnicze cargo tak gwałtownie wzrosło również z powodu przepelnienia szlaków kolejowych prowadzących z Chin do Europy?

Szlaki kolejowe osiągnęły granice przepustowości przede wszystkim dlatego, że koncerny zaangażowane w Chinach inwestują dodatkowe środki, aby zwiększyć produkcję w tym regionie. Przedsiębiorcy z Europy i Ameryki stawiają na Państwo Środka, gdyż prowadzą tam interesy od lat, mają zaufanie do kontrahentów i różne procesy mogą przeprowadzić zdalnie.

Do tego, jak wspominałem, pandemia spowodowała duży wzrost rynku e-commerce, a towary które dominują w transakcjach online są produkowane przede wszystkim w Chinach. Zwiększony popyt na cargo lotnicze ma również związek

Podczas pandemii zapotrzebowanie na lotnicze cargo wzrosło. Początkowo wynikało to z potrzeby szybkiego transportu materiałów medycznych, a następnie z rosnącego rynku e-commerce, co generowało zwiększony popyt na powierzchnię cargo samolotów.

Niemniej, zapotrzebowanie na lotnicze cargo wzrosło. Początkowo wynikało to z potrzeby szybkiego transportu materiałów medycznych, a następnie z rosnącego rynku e-commerce, co generowało zwiększony popyt na powierzchnię cargo samolotów. By zwiększyć nasz potencjał postanowiliśmy skorzystać z uwolnienia przestrzeni pasażerskiej, która wcześniej nie była dostępna – jako jedna z pierw-

powierzchni transportowej jest obecnie nieco mniejsza. Kontynuujemy natomiast wszystkie osiągnięcia czasu sprzed pandemii, oferując pełne portfolio naszych trzech głównych produktów: *smart cargo*, *select cargo* i *super cargo*.

Jesteśmy w tym szczęśliwym położeniu, że pracujemy na rynku większym niż wynikałoby to z oficjalnych statystyk. Miesięczne przychody, które uzyskujemy

z niską dostępnością kontenerów morskich na rynku.

Do jakiego typu klienta są skierowane usługi LOT Cargo?

Podstawową usługą dla firm spedycyjnych jest *smart cargo*. Specyfika tej usługi polega na dopuszczalnym dłuższym czasie realizacji w sytuacji, gdy na dany kierunek jest duże zapotrzebowanie.

Usługa *select cargo* to oferta dla firm, które korzystają z naszych usług regularnie, dostarczając możliwe do oszacowania z wyprzedzeniem ilości cargo na każdy z naszych rejsów.

Super cargo to oferta na przesyłki transportowane w pierwszej kolejności. Okres pandemii, ze względu na realizowane w trybie pilnym transporty towarów, był czasem dużego wzrostu jej popularności.

Kolejną kategorią są przesyłki specjalne, czyli takie, których transport wynika ze ściśle określonych norm. Wszystkie te

Na czym polega specyfika przesyłek specjalnych?

Wymagają specjalnych warunków transportowych, zgodnych ze ściśle określonymi międzynarodowymi normami. Do tego segmentu zalicza się transport farmaceutyków, w tym szczepionek komercyjnych. LOT, z czego jesteśmy dumni, posiada odpowiednie przygotowanie techniczne i merytoryczne do realizacji tego rodzaju transportów, potwierdzone prestiżowym certyfikatem IATA CEIV Pharma.

W czasie pandemii LOT Cargo zyskało pozycję lidera w Europie Środkowo-Wschodniej. Z kim Państwo konkurują?

Konkurujemy z największymi graczami w Europie, którzy posiadają zarówno samoloty frachtowe (*all cargo*), ale również wykorzystują dolny pokład w samolotach pasażerskich. Czasami mylnie do

Przesyłki specjalne to też farmaceutyki, w tym szczepionki komercyjne. LOT posiada odpowiednie przygotowanie techniczne i merytoryczne do realizacji tego rodzaju transportów, potwierdzone prestiżowym certyfikatem IATA CEIV Pharma.



Fot. Piotr Lorenc

Super cargo to oferta na przesyłki transportowane w pierwszej kolejności. Okres pandemii, ze względu na realizowane w trybie pilnym transporty towarów, był czasem dużego wzrostu jej popularności

produkty znajdują się w naszej ofercie od dawna, a nasi klienci mogą je sprzedawać swoim klientom, konsolidując w swoje własne produkty. Jednocześnie takie portfolio pozwala nam efektywnie zarządzać dostępną w samolotach powierzchnią podczas każdego rejsu, który realizujemy.

naszej konkurencji są zaliczane firmy kurierskie, które z racji swojej specyfiki realizują przewozy w formule „od drzwi do drzwi”, przede wszystkim w segmencie *business to customer*. Tradycyjne linie lotnicze realizują przewozy w formule *business to business* i *airport to airport*.



Michał Grochowski

Czy LOT Cargo również planuje zakup samolotów frachtowych?

W mojej ocenie byłoby to dla naszego biznesu korzystne, zwłaszcza w związku z inwestycją w Centralny Port Komunikacyjny. Niemniej, w obliczu kryzysu COVID-19 branża wykazuje aktualnie dużą ostrożność w stosunku do planowania nowych inwestycji.

Jakie produkty dominują w przewozach?

Na pokładach naszych samolotów transportujemy zarówno ładunki standardowe, tzw. *general cargo*, jak również przesyłki wymagające specjalnych warunków transportu, czyli *special cargo*. Z Indii transportujemy przede wszystkim farmaceutyki, czasem jest to jedyny towar w samolocie. Jest to możliwe dzięki wspomnianemu certyfikatu IATA CEIV Pharma, który stanowi najwyższy możliwy status potwierdzający kompetencje przewoźnika dla przewozu produktów farmaceutycznych. Posiadają go jedynie 34 linie lotnicze na całym świecie. Otwiera nam on drogę do najbardziej wartościowego cargo w czasie kryzysu.

Jakie kierunki dominują w siatce połączeń cargo PLL LOT?

Siatka połączeń dalekodystansowych LOT-u obejmuje 19 połączeń, na których mamy możliwość transportowania cargo.

Najpopularniejsze kierunki cargo to zwykle te, na których odnotowujemy również duży ruch biznesowy. Najlepsze wyniki odnotowujemy wykonując rejsy z i do Azji. Z Indii (Nowe Delhi i Mumbai) jesteśmy w stanie przewozić dużo wię-

cej ze względu na formułę *all cargo* tych rejsów, w której transporty będą realizowane do czasu zakończenia pandemii. Do Indii lataamy obecnie 5 razy w tygodniu.

Jednocześnie nasze ładunki cargo przewożymy także przy współpracy z innymi liniami. Przykładowo, lataamy do Tokio, a stamtąd przesyłki do Australii zabierają japońskie linie lotnicze, z którymi mamy podpisaną umowę.

Jaki ruch cargo odnotowują Państwo na trasie Polska–USA?

Mimo dobrych wyników i dynamicznego rozwoju lotniczego cargo, dla LOT-u priorytetem są przewozy pasażerskie. Dlatego wraz z odradzającym się popytem pasażerskim na rejsy za Atlantyk, wycofaliśmy się z formuły *all cargo* na tych kierunkach.

Miesięczne przychody, które uzyskuje LOT Cargo w ramach obecnej, ograniczonej siatki połączeń są wyższe niż w poprzednich latach. Wynika to ze zwiększonego zapotrzebowania na droższe produkty oraz z tego, że popyt przewyższa obecnie podaż



Fot. Piotr Lorenc

Natomiast z wykorzystaniem dolnego pokładu przewożymy towary do Nowego Jorku, Newark, Chicago, Toronto, Los Angeles i Miami, a także do Meksyku. Prowadzimy również analizy dotyczące sezonu zimowego, żeby w przyszłości zagospodarować każdy samolot.

Wspomniał Pan, że rynek cargo jest większy niż wynikałoby to z oficjalnych statystyk. Na czym opiera się takie założenie?

Wielkość rynku cargo jest szacowana w oparciu o listy przewozowe wystawiane w Polsce lub do Polski. Wynika z niej przykładowo, że przez warszawskie lotnisko transportowane jest rocznie niewiele ponad 100 tys. ton cargo w relacji import-eksport.

Natomiast przewóz wielu towarów wyjeżdżających lub wjeżdżających do naszego kraju jest realizowany przez konsolidację spedytorskie z zagranicznych portów lotniczych, do których

LOT Cargo konkuruje z największymi graczami w Europie, którzy posiadają zarówno samoloty frachtowe (all cargo), ale również wykorzystują dolny pokład w samolotach pasażerskich. Czasami mylnie do naszej konkurencji są zaliczane firmy kurierskie.

towary dowożone są ciężarówkami. Wówczas te towary są doliczane do ruchu cargo realizowanego w tamtych krajach.

Przykładowo, towar wyprodukowany w Polsce nie może być przewieziony bezpośrednio do Sao Paulo, bo u nas nie ma takiej oferty. Posiada ją Frankfurt, w którym wystawiany jest list lotniczy. Gdy list lotniczy zostanie wystawiony we Frankfurcie, towar nie jest zaliczany do polskiej statystyki.

ci dostarczają towary do Warszawy. W strategii rozwoju LOT Cargo od lat kluczowe znaczenie ma powstanie CPK. Przy eksperckiej wiedzy naszego zespołu i odpowiedniej infrastrukturze będziemy mogli generować coraz większy popyt na nasze usługi.

Czy po wybudowaniu CPK to z Warszawy nadal będą realizowane przewozy cargo?

Wszędzie tam, gdzie będą latały szerokokadłubowe samoloty LOT-u będzie funkcjonował LOT Cargo.

Jakie usługi będzie rozwijał LOT Cargo?

Po pierwsze, będziemy rozwijać segment przewozu materiałów niebezpiecznych (DGR). W tym miejscu warto zaznaczyć, że byliśmy pierwszą linią lotniczą w Europie, która zdigitalizowała w pełni proces weryfikacji i ich akceptacji. Chcemy również skupić swoje działania na eksporcie żywności, w czym Polska nie ma dużych tradycji. Nie wyobrażam sobie, aby otwarcie CPK nie wygenerowało popytu ze strony eksporterów rolnych na przewóz żywności do najbardziej odległych krajów za pośrednictwem transportu lotniczego. Takiej oferty nigdy nie było, a Polska jest krajem rolniczym. Chcemy również importować produkty rolne m.in. z Ameryki Południowej do Polski.

Czy LOT Cargo korzysta z lotnisk regionalnych?

Oferta LOT Cargo obejmuje wszystkie lotniska regionalne, połączone z Warszawą siecią drogową Road Feeder Service (RFS). Nasze ciężarówki jeżdżą do

Przewóz wielu towarów wyjeżdżających lub wjeżdżających do naszego kraju jest realizowany przez konsolidację spedytorskie z zagranicznych portów lotniczych, do których towary dowożone są ciężarówkami. Takie towary są doliczane do ruchu cargo realizowanego w tamtych krajach.

stolicy ze Szczecina, Poznania, Wrocławia, Łodzi, Lublina, Rzeszowa, Krakowa, Gdańska, Bydgoszczy czy Katowic, bo przede wszystkim stąd odlatają samoloty. Jednak dla nas rozwijanie transportu między lotniskami nie jest uzasadnione finansowo. Dlatego to raczej nasi klien-

ci w dalszej perspektywie chcemy rozwijać przewóz podzespołów potrzebnych do produkcji statków powietrznych i samolotów. Te specjalistyczne produkty są coraz bardziej potrzebne na rynku globalnym i żaden z nich nie ma tendencji do migracji na transport morski. |



International Airlines Group to pierwsza europejska grupa lotnicza, która zobowiązała się do zasilania 10% realizowanych lotów zrównoważonym paliwem do 2030 r. Te loty czarterowe są pierwszym krokiem IAG Cargo na tej drodze

KUEHNE+NAGEL I IAG CARGO NA DRODZE DO NEUTRALNOŚCI WĘGLOWEJ

Kuehne+Nagel i IAG Cargo, należąca do grupy International Airlines Group, zrealizowali 16 neutralnych węglowo lotów czarterowych ze Stuttgartu do Atlanty po zabezpieczeniu pierwszych 1,2 mln l zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF).

To pierwsza w historii współpraca, która miała na celu zrealizowanie serii lotów czarterowych z zerową emisją dwutlenku węgla. W tym projekcie wykorzystano samoloty przeznaczone przede wszystkim do transportu pasażerskiego, które tymczasowo przeznaczono do transportu ładunków.

Pierwszy krok

Ostatni z lotów British Airways B787-900 opuścił Stuttgart 26 czerwca z ok. 45 tonami części samochodowych i innymi towarami przemysłowymi na pokładzie. Kuehne+Nagel rozpoczęło tę działalność czarterową w zeszłym roku i odtąd zrealizowało ponad 300 wylotów – wszystkie neutralne węglowo dzięki kompensacji emisji lub wykorzystaniu paliwa alternatywnego.

Ponieważ SAF nadal generuje pewne emisje CO₂, całkowitą neutralność węglową osiągnięto poprzez zastąpienie każdego litra nafty w paliwie do silników odrzutowych 1,25 litra SAF. Inicjatywa ta podkreśla znaczenie wspólnych wysiłków na rzecz tworzenia zrównoważonych możliwości transportowych na lotniskach, pozwalających unikać generowania dalszych emisji dwutlenku węgla.

– International Airlines Group to pierwsza europejska grupa lotnicza, która zobowiązała się do zasilania 10% realizowanych lotów zrównoważonym paliwem do

2030 r. Te loty czarterowe są pierwszym krokiem IAG Cargo na tej drodze – jestem niesamowicie dumny z naszego zaangażowania w zrównoważony rozwój, wspierający ograniczenie śladu węglowego. Nieustannie poszukujemy sposobów zmniejszenia naszego wpływu na środowisko i jednoczesnego ulepszenia oferty dla klientów. Byliśmy zachwyceni, że mogliśmy wesprzeć Kuehne+Nagel w pozyskiwaniu SAF, aby zasilić ten przełomowy projekt – komentuje John Cheetham, Chief Commercial Officer w IAG Cargo.

Szersze portfolio zrównoważonych usług

Odpowiadając na rosnące zapotrzebowanie klientów na logistykę przyjazną środowisku, Kuehne+Nagel rozszerza portfolio

Dotychczasowe całkowite zaangażowanie 12,7 mln litrów SAF pozwala klientom Kuehne+Nagel czerpać korzyści z paliw alternatywnych, aby uniknąć generowania emisji CO₂ z ich transportu lotniczego na całym świecie.

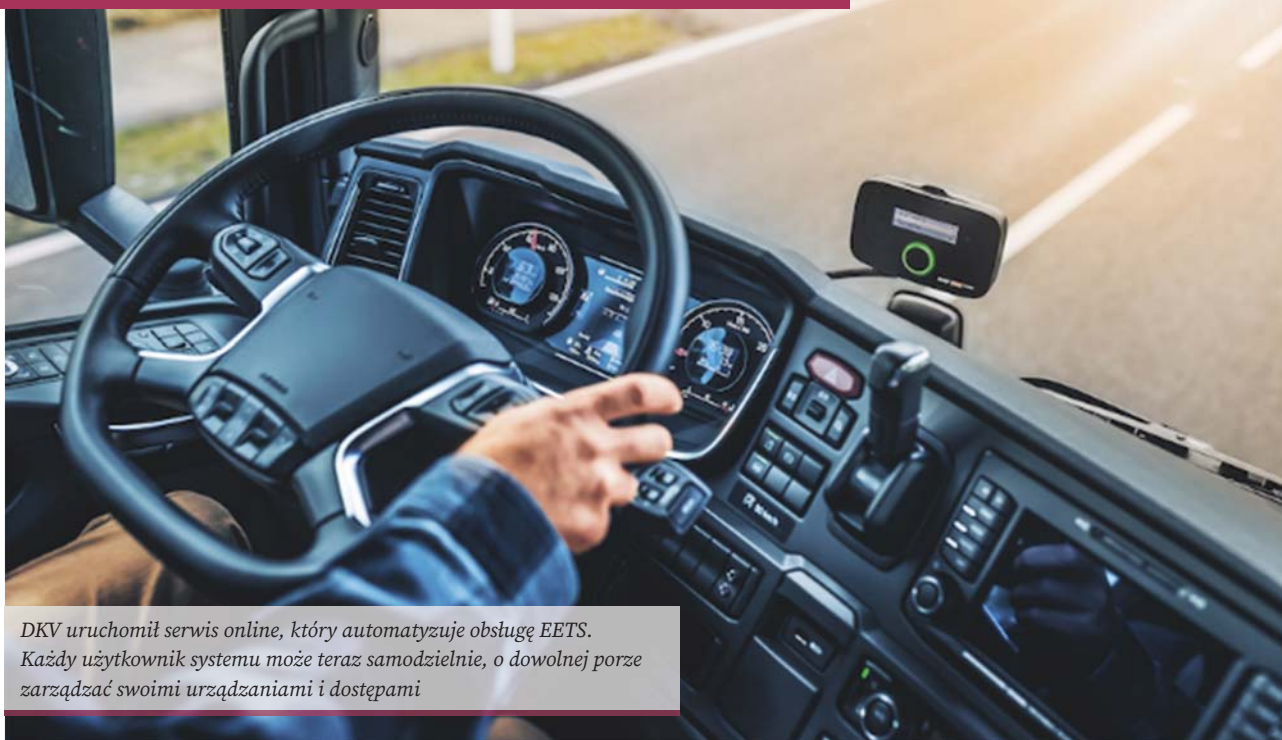
zrównoważonych usług o innowacyjne i łatwe do dostosowania opcje wysyłki. Dotychczasowe całkowite zaangażowanie 12,7 mln litrów SAF pozwala klientom Kuehne+Nagel czerpać korzyści z paliw alternatywnych, aby uniknąć generowania

emisji CO₂ z ich transportu lotniczego na całym świecie.

Yngve Ruud, członek zarządu Kuehne+Nagel, odpowiedzialny za logistykę lotniczą, komentuje: – Zmiany klimatyczne nadały priorytetowy charakter poszukiwaniom paliw odnawialnych, ponieważ są one obecnie najskuteczniejszym sposobem na dekarbonizację naszego przemysłu. Kuehne+Nagel zobowiązuje się do zwiększenia dostaw SAF w ramach programu Net Zero Carbon. Nasza współpraca z dostawcami ma tutaj kluczowe znaczenie, a zaufani partnerzy, tacy jak IAG Cargo, odgrywają ważną rolę w osiągnięciu naszych celów poprzez wspieranie wdrażania zrównoważonych paliw, aby nasi klienci mogli wysłać swoje produkty w łatwy, przejrzysty i zrównoważony sposób.

Najskuteczniejszym sposobem znacznego zmniejszenia emisyjności transpor-

tu jest obecnie SAF. W przeciwieństwie do paliw kopalnych, które są ograniczonymi zasobami i uwalniają dodatkowe emisje CO₂, zrównoważone paliwo lotnicze jest produkowane z surowców odnawialnych. |



DKV uruchomił serwis online, który automatyzuje obsługę EETS. Każdy użytkownik systemu może teraz samodzielnie, o dowolnej porze zarządzać swoimi urzędzeniami i dostęпами

EETS WE WŁOSZECH I SKANDYNAWII. KIEDY POLSKA?

Dlaczego w naszym kraju, mimo postępującej digitalizacji, nadal nie można rozliczać opłat drogowych jednym europejskim boxem? Połowa wysiłku, aby wdrożyć EETS, leży po stronie komercyjnych operatorów, a druga po stronie państw, które muszą stworzyć przyjazne otoczenie prawne.

Nie udało się to podczas wdrażania systemu viaTOLL, teraz jest jednak szansa przy jego zmianie na e-Toll. Przypomnijmy, że okres przejściowy wprowadzania e-Toll kończy się już 30 września br.

Wizja jednego boxa na szybie

Choć dziś system EETS (European Electronic Toll Service) wydaje się czymś naturalnym i bardzo potrzebnym, państwa UE spierały się na temat sposobu jego uruchomienia przez ponad 15 lat. Początkiem była unijna dyrektywa z 2004 r., a następnie decyzja Komisji Europejskiej (2009/750/EC) w sprawie interoperacyjności systemów obsługujących elektroniczne opłaty drogowo-Przyspieszenie prac nastąpiło dopiero wtedy, kiedy sprawę wzięły w swoje ręce firmy – konsorcja technologiczne (Toll4Europe i Telepass), które opracowały dwa konkurujące urządzenia. Dziś ta dwubieguna konkurencja robi systemowi EETS

świetnie, bo gwarantuje jego rozwój i coraz lepszą obsługę.

Operatorzy opłat EETS – przeważnie emitenci kart paliwowych – oferują klientom, pod własnymi markami, jeden bądź drugi rodzaj urządzenia. Mają wpływ na ich warunki sprzedaży czy leasingu, jednak technologicznie polegają na dwóch wymienionych producentach boxów.

Następuje automatyzacja

Dziś DKV idzie dalej. W ostatnich dniach operator uruchomił serwis online, który automatyzuje obsługę EETS. Każdy użytkownik systemu może teraz samodzielnie, o dowolnej porze zarządzać swoimi

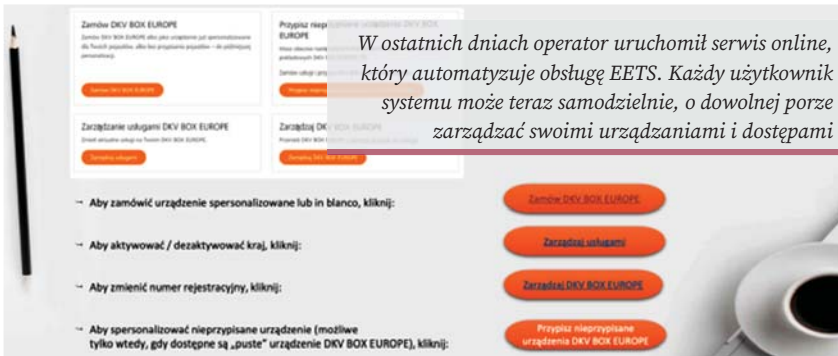
Ciekawą konstrukcją ma joint-venture Toll4Europe, które połączyło know-how DKV Euro Service, Daimlera i T-Systems. DKV wniósł swoje doświadczenia w rozliczaniu myta we wszystkich europejskich krajach, zapewniając od razu integrację EETS z systemami kart paliwowych.

Szczególnie ciekawą konstrukcją ma joint-venture Toll4Europe, które połączyło know-how DKV Euro Service, Daimlera i T-Systems. DKV wniósł tutaj swoje doświadczenia w rozliczaniu myta we wszystkich europejskich krajach, zapewniając od razu integrację EETS z systemami kart paliwowych.

urzędzeniami i dostęпами. Wystarczy kilka kliknięć, by zamówić boxy lub zgłosić zwroty. Można tu „aktywować” nowe kraje, w których chcemy dokonywać rozliczeń przy pomocy DKV Box Europe lub też dezaktywować je. W serwisie widać także rabaty przydzielane na różne systemy opłat, na przykład we Francji. Do na-

rządza stopniowo dodawane są kolejne państwa, które uruchamiają EETS. W ciągu ostatniego roku dołączyły Włochy oraz Norwegia. Wkrótce operator planuje rozszerzenie działania na Szwajcarię, pozostałe kraje skandynawskie oraz Polskę. Poza wymienionymi krajami, box EETS od DKV akceptowany jest w Niemczech,

Rozwiązanie EETS – dla transportu drogowego – jest rewolucyjne na miarę wprowadzenia telefonii komórkowej czy usług chmurowych. Przyświeca mu zasada: jeden box, jedna faktura, jeden operator rozliczeń myta.



Belgii, Bułgarii, Francji, Austrii, Hiszpanii, Portugalii, na Węgrzech, a także na przejściu Warnow oraz w tunelach Herren i Liefkenshoek.

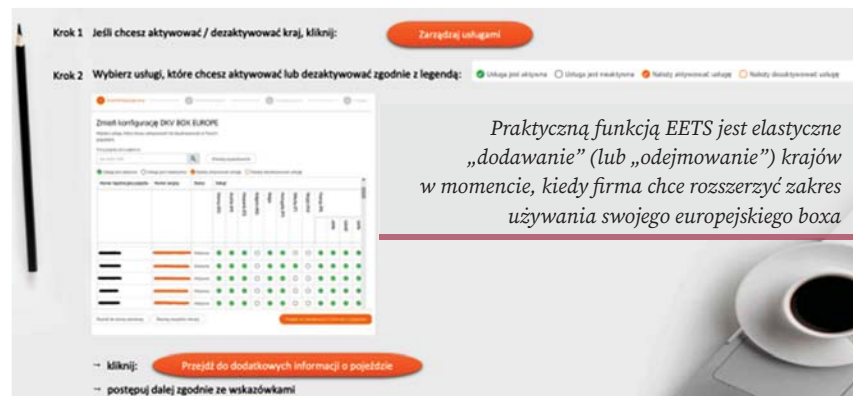
Czemu tyle hałasu o EETS?

Rozwiązanie EETS – dla transportu drogowego – jest rewolucyjne na miarę wprowadzenia telefonii komórkowej czy usług chmurowych. Przyświeca mu zasada: jeden box, jedna faktura, jeden operator rozliczeń myta. EETS upraszcza, przyspiesza i digitalizuje pobieranie opłat drogowych, które od zarania dziejów były zmorą przewoźników. Sprawia, że transport jest teraz szybszy, bezpieczniejszy i bardziej transparentny.

Tym samym opłaty drogowe przestały generować dodatkowe koszty, etaty i ryzyko finansowe. Przestały też być zmorą kierowców, bo ich obsługa sprowadza się do kliknięcia na urządzeniu akceptacji lub odmowy przy zmianie kraju tranzytowego. System EETS zwiększa również bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg – dzięki usunięciu „choinki”

Łatwe przenoszenie boxów i dodawanie krajów

Praktyczną funkcją EETS jest elastyczne „dodawanie” (lub „odejmowanie”) krajów w momencie, kiedy firma chce rozszerzyć zakres używania swojego europejskiego boxa. Często bowiem jest



tak, że spedytor nie chce rezygnować z lokalnego boxa danego kraju do czasu, aż nie skończy się w urządzeniu bateria

wy może po prostu rozszerzyć używanie swojego boxa EETS.

Innym uproszczeniem jest możliwość łatwego przenoszenia boxów między pojazdami, bez konieczności zwrotów i ponownego zamawiania urządzeń. Wystarczy w systemie zaktualizować numer rejestracyjny pojazdu. Zdejmuje to z głowy przewoźników ciężar formalności, których wcześniej nie dało się uniknąć. Dla księgowości i spedytora potężną zmianą jest przejście na jedną fakturę za wszelkie typy opłat drogowych. W jednym miejscu – na ekranie komputera czy komórki – mają oni wyszczególnione koszty myta ze wszystkich krajów. Operatorzy EETS zapewniają programy do łatwego zarządzania tymi płatnościami, ich optymalizacji i monitorowania. Na przykład w serwisie e-Reporting DKV można analizować, czy samochód porusza się podczas jazdy we Francji po rekomendowanych przez firmę odcinkach dróg. Jeśli kierowca postępuje niezgod-

Box EETS od DKV akceptowany jest w Niemczech, Belgii, Bułgarii, Francji, Austrii, Hiszpanii, Portugalii, na Węgrzech, a także na przejściu Warnow oraz w tunelach Herren i Liefkenshoek. W ciągu ostatniego roku dołączyły Włochy oraz Norwegia.

boxów z szyby samochodu i poprawie pola widzenia.

albo nie wygaśnie umowa z tamtejszym operatorem. Po zakończeniu takiej umo-

nie z tymi wytycznymi, system wysyła do menedżera floty alert.

I na koniec, miłą korzyścią z przejścia na EETS jest też fakt, że jeden duży partner rozliczeniowy ma zupełnie inną pozycję negocjacyjną, jeśli chodzi o ustalanie wysokości myta z operatorami opłat w poszczególnych krajach. Na przykład dzięki pośrednictwu DKV przewoźnicy mogą liczyć na bezprowizyjne rozliczenie myta w Niemczech, upusty we Francji czy atrakcyjniejsze stawki we Włoszech dzięki działaniu w tzw. Consorzio DKV, które oferuje rabaty nawet do 13%. | KK



Nawet jeśli postępujemy zgodnie z wszelkimi procedurami, klient będzie musiał systematycznie płacić za formalności deklaracyjne, oprócz ewentualnych cel i podatków. Wzrósł też koszt transportu w obu kierunkach

POST-BREXIT: NA CZYM STOIMY?

Od daty Brexitu minęło już parę miesięcy. Czy po tygodniach dużej niestabilności, możemy uznać, że sytuacja jest już pod kontrolą? Czego można się spodziewać w zakresie opóźnień, kosztów i regulacji? – na te i inne pytania odpowiada Przemysław Milczarek, kierownik ds. celnych w GEFCO i ekspert ds. Brexitu.

Jak wygląda obecna sytuacja transportu pomiędzy Unią Europejską a Wielką Brytanią?

Od początku roku problemy dotknęły wszystkich uczestników rynku, zarówno klientów, jak i podmioty transgraniczne, na przykład urzędy celne, firmy promowe, tunele. Ostatnie badanie wykazało, że 90% przedsiębiorstw doświadczyło zakłóceń od zakończenia okresu przejściowego Brexitu. Obecnie sytuacja dla GEFCO wraca do normy pod względem czasów tranzytu FTL/LTL. Czasy tranzytu z lub do Wielkiej Brytanii są identyczne jak te obserwowane w 2020 r., a w przypadku niektórych krajów, takich jak Słowacja, zostały nawet skrócone o pół dnia. Opóźnienia w dostawach, które obecnie nadal występują, dotyczą głównie przesyłek spotowych, w przypadku których klienci nie są w stanie dostarczyć prawidłowej dokumentacji i danych importera. Wpływa to na pogarszanie średniego czasu realizacji dla przesyłek drobnicowych, ponieważ biznes ten tradycyjnie obsługuje wielu różnych odbiorców i importerów.

Czyli dodatkowe formalności celne mają niewielki wpływ na czas transportu? A co z kosztami?

W rzeczywistości można przewidzieć większość formalności celnych, z wyłączeniem kontroli, co ułatwia przekraczanie granic i nie ma wpływu na czas transportu. Kiedy cała dokumentacja jest doskonale przygotowana przez klienta i nadzorowana przez operatora logistycznego, w większo-

ści przypadków czas realizacji zamówień się nie wydłuża. Z kolei ryzyko finansowe związane z cłem w tym przypadku jest kontrolowane. Jednak nawet jeśli postępujemy zgodnie z wszelkimi procedurami, klient będzie musiał systematycznie płacić za formalności deklaracyjne, oprócz ewentualnych cel i podatków. Trzeba też zaznaczyć, że koszt transportu w obu kierunkach wzrósł z powodu niedoboru przewoźników, jak również z powodu rosnącej złożoności

Opóźnienia w dostawach, które nadal występują, dotyczą głównie przesyłek spotowych, w przypadku których klienci nie są w stanie dostarczyć prawidłowej dokumentacji i danych importera. Wpływa to na pogarszanie średniego czasu realizacji dla przesyłek drobnicowych.

operacji transportu pod rygiorem celnym (dokumentacja, przepisy, których należy przestrzegać, deklaracja bezpieczeństwa/ochrony). Nie wydaje się, aby ta tendencja miała się zmienić.

Jednak firmy nadal mają problemy w zarządzaniu transportem z Wielką Brytanią. Jak można im pomóc w tym procesie?

Wiedza na temat Brexitu jest oczywiście atutem GEFCO, dzięki któremu możemy niezawodnie i skutecznie wspierać firmy w ich przepływach transgranicznych. Ta wiedza regulacyjna pozwala przewidywać i realizować procesy ze wszystkimi

podmiotami w łańcuchu naszych klientów, od eksportera do importera. Dzięki temu gwarantujemy zgodność i ciągłość w łańcuchu dostaw.

Do 31 marca 2021 r. dokonaliśmy prawie 30 tys. zgłoszeń celnych pomiędzy UE a Wielką Brytanią. W przypadku portów z Francji oznacza to wzrost o 38% w porównaniu z ich liczbą z lat poprzedzających pandemię. Ponadto, posiadamy grupę zadaniową ds. cel i inżynierii fiskalnej, która umożliwi nam optymalizację przepływów. Dodatkowo pozwalamy firmom na rejestrację do celów VAT w jednym kraju UE, a dystrybucję do wszystkich pozostałych krajów UE. Choć wciąż jest to bardzo mało znane rozwiązanie, jest to strategiczna zmiana gry i gwarancja zgodności z przepisami.

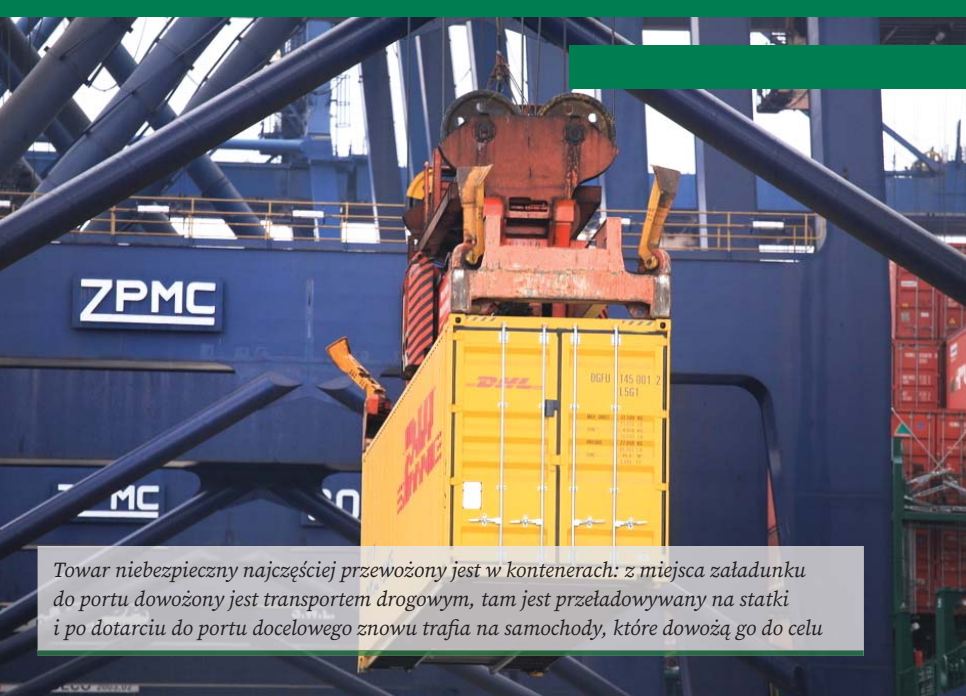
Wielka Brytania ogłosiła przesunięcie kilku ważnych terminów związanych z przywróceniem granicy brytyjskiej. Co to oznacza i jakie są tego skutki?

Wielka Brytania ogłosiła przesunięcie terminów pierwotnie zaplanowanych na 1 kwietnia i 1 lipca 2021 r., na które musimy się przygotować. Większość została przesunięta na początek przyszłego roku. Wtedy pojawi się m.in. obowiązek składania deklaracji bezpieczeństwa przy imporcie do Wielkiej Brytanii czy też kontrole fizyczne na granicy importowej. Uproszczenia w imporcie zostały więc praktycznie przedłużone o 6 miesięcy – np. wymóg korzystania z systemu GVMS (Goods Vehicles Movement Service), z wyjątkiem tranzytu importowego, dla którego jest on już obowiązkowy. Z kolei dostarczenie

świadczenia zdrowia (Health Certificate) przy imporcie do Wielkiej Brytanii dla produktów SPS będzie obowiązywało od 1 października 2021 r.

Klienci muszą już teraz upewnić się, że wszystkie elementy w ich łańcuchu dostaw są przystosowane do tych przyszłych zmian, aby uniknąć jakichkolwiek blokad i przesto- jów w transporcie. Powtarzamy to po raz kolejny: przewidywanie i przygotowanie są kluczem do zagwarantowania jakości transportu i wydajności handlowej. Niektórym klientom udaje się to doskonale, a my jako GEFCO wspieramy ich w tym zakresie.

■ Dziękuję za rozmowę.



Fot. DHL

Towar niebezpieczny najczęściej przewożony jest w kontenerach: z miejsca załadunku do portu dowożony jest transportem drogowym, tam jest przeladowywany na statki i po dotarciu do portu docelowego znowu trafia na samochody, które dowożą go do celu

TOWARY NIEBEZPIECZNE W ŁAŃCUCHACH MULTIMODALNYCH

Według Urzędu Transportu Kolejowego udział towarów niebezpiecznych w łańcuchach multimodalnych w 2019 r. wyniósł 28,7 mld tonokilometrów, co stanowi 12% ogółu przewozów towarowych w Polsce. Od roku 2014 r. udział ten stale rośnie.

Zdecydowanie największy udział w tych przewozach miały materiały zapalne ciekłe, bo aż 62,2%. Na dwóch kolejnych miejscach, z dużo mniejszym udziałem, znalazły się różne materiały i przedmioty niebezpieczne – 13,8% oraz gazy – 11,3% (patrz wykres). Przewóz takich ładunków na skalę globalną obwarowany jest jednak specjalnymi przepisami.

Przede wszystkim bezpiecznie

Na wzrost zainteresowania łańcuchami multimodalnymi ze strony przedsiębiorstw produkcyjnych czy korzystających z materiałów niebezpiecznych oraz na model zarządzania łańcuchami logistycznymi istotny wpływ miały zmiany geopolityczne i pandemia. Podstawowe znaczenie odegrał outsourcing produkcji poza granice UE i niemożność dostarczenia produktów lub surowców spoza Unii w miejsce dostawy przy użyciu jedynie tradycyjnego transportu drogowego. W takich sytuacjach transport drogowy często łączony jest z kolejowym, a czasem wykorzystywane

są bardziej rozwinięte łańcuchy multimodalne, uwzględniające transport śródlądowy. Towar niebezpieczny najczęściej przewożony jest w kontenerach: z miejsca załadunku do portu dowożony jest transportem drogowym, tam jest przeladowywany na statki i po dotarciu do portu

Na wzrost zainteresowania łańcuchami multimodalnymi ze strony przedsiębiorstw produkcyjnych czy korzystających z materiałów niebezpiecznych oraz na model zarządzania łańcuchami logistycznymi istotny wpływ miały zmiany geopolityczne i pandemia.

docelowego znowu trafia na samochody, które dowożą go do celu.

Rozwój transportu multimodalnego materiałów niebezpiecznych związany jest między innymi z coraz mniejszą dostępnością towarów neutralnych, również spożywczych, które coraz rzadziej występują w przyrodzie i są coraz droższe. Otrzymują więc różne zamienniki o podłożu chemicznym, które w transporcie zaklasyfikowane są jako towary niebezpieczne. Niestety,

sporo regulacji dotyczących obrotu handlowego tymi towarami ma bardzo niejednorodny charakter, i to mimo wysiłków jakie są czynione, aby ujednoczyć przepisy i dokonać harmonizacji oznaczeń wykorzystywanych w trakcie przewozu towarów niebezpiecznych. Większość z regulacji uwzględnia tylko swoją modalność. Wyjątkiem są przepisy ADR, które wprost odsyłają do kwestii multimodalności. W sposób istotny na bezpieczeństwo łańcucha multimodalnego czy całego logistycznego, który ma zapewnić środki produkcji lub dotarcie na miejsce, wpływają również przepisy dodatkowe.

Kwestia odpowiedzialności

W przypadku konteneryzacji kluczowym pytaniem jest kwestia odpowiedzialności. To ona jest głównym czynnikiem kosztotwórczym. Powiązana jest z normami prawa międzynarodowego i krajowego, które mogą pociągnąć za sobą konkretne konsekwencje w postaci kar, z czego nie zawsze zdają sobie sprawę przewoźnicy.

W większości przypadków podstawową płaszczyzną, która służy do rozpatrywania kwestii odpowiedzialności jest umowa handlowa z partnerem czy klientem, która w sposób jasny określa kto ponosi odpowiedzialność za towar i przewóz, koszty związane z ubezpieczeniem itd. Natomiast przepisy międzynarodowe i krajowe mogą nakładać na uczestników obowiązki, które nie podlegają wolności kontraktowej, czyli wolności w zakresie kształtowania umów handlowych. Bez względu na to, w jaki sposób zostanie przez nas sformułowana umowa na poziomie kontraktowym, to i tak jesteśmy stroną zmuszoną do podjęcia konkretnych działań związanych

z zapobieganiem zagrożeniom związanym z operacją transportową.

Osobne przepisy związane z transportem morskim dotyczą zakresu odpowiedzialności uczestników logistycznych w czasie pobytu kontenera w porcie, w terminalu przeładunkowym. Ale i one powinny być uwzględnione w czasie przewozu, również te o charakterze technicznym. Należy wyjść z założenia, że np. cały kod IDG (kod międzynarodowy dotyczący morskie-

go przewozu towarów niebezpiecznych) jest kodem o charakterze technicznym, jak większość kodów, które są wydawane na podstawie konwencji SOLAS.

Konwencja SOLAS

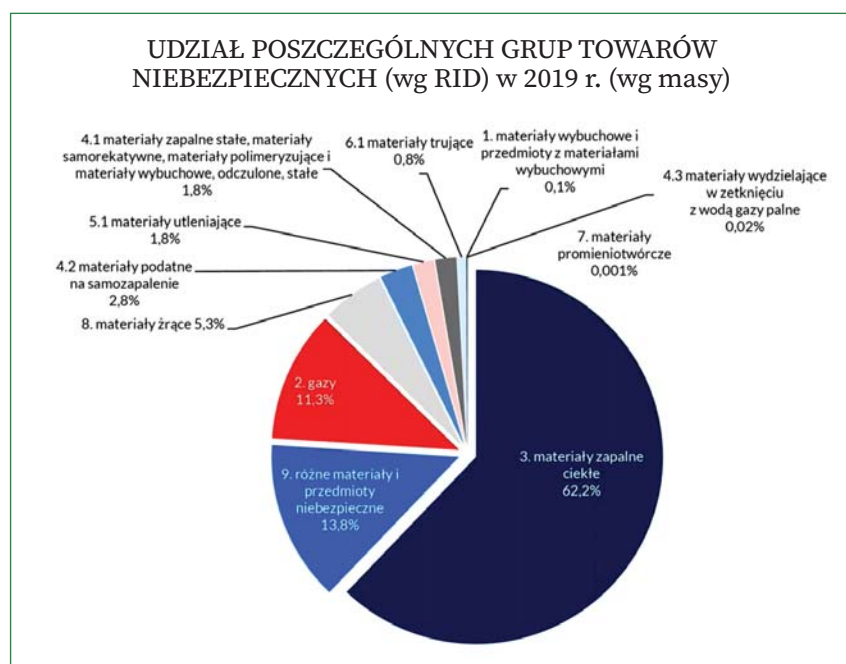
Ma na celu podniesienie bezpieczeństwa życia na morzu przez ustalenie jednolitych zasad i przepisów budowy statków, jak również podaje wzory wystawianych dokumentów. W efekcie pozwala uniknąć przeładowania statków kontenerami. Poprzedzona była traktatami z lat 1914 (po katastrofie RMS Titanic), 1929, 1948 i 1960, a została uchwalona w 1974 r. przez Międzynarodową Konferencję ds. Bezpieczeń-

Rozwój transportu multimodalnego materiałów niebezpiecznych związany jest między innymi z coraz mniejszą dostępnością towarów neutralnych, również spożywczych, które coraz rzadziej występują w przyrodzie i są coraz droższe.

bezpiecznych i spełnienie wszystkich wymagań ułatwiają informacje zawarte w dokumentacji transportowej. Są to istotne wymagania prawne dotyczące rozwiązań multimodalnych z wykorzystaniem transportu morskiego, jak podanie właściwej nazwy przewozowej, informacji dotyczących segregacji czy ształowania. Ich nieuwzględnienie pociąga za sobą konsekwencje o charakterze finansowym.

jest korzystanie ze sprawdzonych rozwiązań, dobrych praktyk, a gwarantem takiej dobrej praktyki zawsze jest pozycja partnera (w tym wypadku logistyka) – jego doświadczenie, umiejętności, wyposażenie oraz pracownicy poruszający się swobodnie wśród przepisów.

W przypadku przepisów dotyczących bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych w różnych rodzajach modalności, co do zasady, zawsze przy ONZ działającą agendy (poza transportem lotniczym). W wypadku transportu morskiego jest to międzynarodowa organizacja Morska z siedzibą w Londynie, a w wypadku przewozu drogowego, kolejowego i śródlądowego Komitet UNCE z siedzibą w Genewie i prace grupy roboczej WP19. Obie organizacje mają jednak zupełnie inną genezę działania. W przypadku WP19 mamy możliwość dość daleko idących ingerencji i kreowania zasad bezpieczeństwa bazującego na tym, co pierwotnie było umową europejską ADR, a od roku 2021 (po nowelizacji) jest umową międzynarodową



Źródło: UTK – Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2019 r.

stwa Życia na Morzu, zwołaną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Obecnie obowiązująca weszła w życie 25 maja 1980 r. Od tego czasu wielokrotnie zmieniano ją poprawkami. Modyfikacje dotyczą zapewnienia bezpiecznej żeglugi morskiej poprzez większą stabilność i sterowność statków.

Konwencja SOLAS zawiera szczegółowe, techniczne regulacje, począwszy od zagadnień związanych z nawigacją, zasadami żeglugi, zasadami pełnienia wachty, aż po związane ze sposobem zapakowania kontenera, ształowaniem towarów w kontenerze, przeszkoleniem personelu, jak i zabezpieczeniem, właściwym oznakowaniem, właściwym zadeklarowaniem i właściwą obsługą kontenera, gdy znajdują się w nim towary niebezpieczne.

Optymalizację kosztów związanych z operacją transportową towarów nie-

Największą karą jest wstrzymanie kontenera i utrata awizowanego miejsca na jednostce, która miała podjąć kontener i oczekiwanie na następne.

Ograniczenia w swobodnym obiegu towarów

Dotyczą one towarów, których nie można wwieźć do kraju docelowego, jednak kształtują łańcuch multimodalny. Mowa tu o ograniczeniach o charakterze międzynarodowym, typu embargo, wyłączenia i inne, ale również o charakterze handlowym, które wynikają z taryf handlowych czy obustrzeń dotyczących swobody przewozu.

Elementy związane z bezpieczeństwem operacji transportowej towarów niebezpiecznych mogą kształtować regulacje kontraktowe. Dlatego bardzo istotne



Fot. Port Koper

– ze względu na to, że w handlu międzynarodowym uczestniczy coraz więcej państw spoza Europy (w tym Stany Zjednoczone i Chiny wprowadzają te rozwiązania). Dlatego, w wypadku przepisów dotyczących transportu morskiego, główną zasadą jest jak najmniejsze kolidowanie z już przyjętymi normami państw o silnym statusie państwa morskiego (Stany Zjednoczone, kraje Skandynawskie, Wielka Brytania, Francja). Wszystkie z nich mają bardzo rozwinięty system przepisów prawa, który dalej idzie w swoich rygorach i obowiązkach, niż

przepisy wprowadzane przez organizację morską. Stąd bardzo trudno jest wprowadzić pewne zmiany nawet do przepisów o charakterze technicznym, a prace trwają bardzo długo, nawet 50 lat. Niemniej jednak, przepisy wprowadzane po ich uchwaleniu są wiążące. Jednak bardzo często konkretyzacja tych obowiązków jest związana z interpretacją zarówno przepisów prawnych kraju, z którego towar pochodzi, jak i do którego ma być dostarczony. Dlatego, gdy bierzemy udział w łańcuchach

W przypadku konteneryzacji głównym czynnikiem kosztotwórczym jest odpowiedzialność. Powiązana jest z normami prawa międzynarodowego i krajowego, które mogą pociągnąć za sobą konkretne konsekwencje w postaci kar



Fot. Maersk

multimodalnych transgranicznych, musimy znać nie tylko przepisy międzynarodowe i krajowe, ale również obwarowania istotne z punktu widzenia kraju, do którego towary są dostarczane.

Ostatnim elementem są regulacje dotyczące dostarczenia produktów do odbiorcy końcowego, które są związane z przepisami prawa krajowego, a wynikają również z przepisów unijnych.

Przepisy mające zastosowanie

Do przepisów międzynarodowych dotyczących przewozów materiałów niebezpiecznych, które mają zastosowanie należą: ADR (przede wszystkim przewóz drogowy), RID (przewóz kolejną), IMDG Code (międzynarodowy kodeks ładunków niebezpiecznych, ang. International Maritime Dangerous Goods Code, bazujący na międzynarodowej konwencji dotyczącej bezpieczeństwa na morzu) i SOLAS, a także Dangers of Goods Rules (dotyczy bezpieczeństwa lotniczego). Wśród krajowych przepisów należy wymienić: Ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych, Rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie sposobu przewozu ładunku, Ustawę o ochronie żeglugi i portów morskich. Akty wydane na podstawie tej

ostatniej ustawy regulują przepisy związane z przeładunkiem towarów niebezpiecznych, co nie zawsze jest oczywiste. Przeładunek towarów niebezpiecznych może być także związany z dodatkowymi kosztami, które powstają w różnych ogniwach łańcucha logistycznego.

Kwestię odpowiedzialności i sporządzenia dokumentacji, jej formy, ewentualnych zastrzeżeń reguluje Konwencja Międzynarodowego Przewozu Towarów, czyli CMR (międzynarodowy list przewozowy). Wszyscy w transporcie międzynarodowym pracują w oparciu o ten dokument, jednak często pojawiają się w nim reguły, które są kreowane przez Międzynarodowe Reguły Handlu, czyli Incoterms (ang. International Commercial Terms). W roku 2020 wyszły one w nowej formie, z kosmetycznie zmienionym zakresem.

W przepisach krajowych odpowiedzialniem regulacji dotyczących zakresu odpowiedzialności są przepisy Kodeksu Cywilnego, przepisy ustawy Prawo Przewozowe, a także pewne obowiązki związane z SENT (system monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi), który wynika z Ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi. Dotyczy to nie tylko paliw, ale również szeregu produktów, które pojawiają się lub są dodawane ze względu na stosowane kody taryfowe taryfy celnej do danej ustawy.

Podstawową płaszczyzną, która służy do rozpatrzenia kwestii odpowiedzialności jest umowa handlowa z partnerem czy klientem, która w sposób jasny określa kto ponosi odpowiedzialność za towar i przewóz, koszty związane z ubezpieczeniem itd.

Ważna jest też rola przepisów międzynarodowych dotyczących rejestracji, oceny i dopuszczenia lub wykluczenia pewnych chemikaliów w obrocie (REACH) oraz przepisów harmonizacyjnych dotyczących oznaczenia produktów chemicznych (GHS). W polskim prawie mają one szereg odpowiedników, jak Ustawa o substancjach chemicznych i ich mieszaninach, czy Ustawa o odpadach. Należy tu zaznaczyć, że często producenci czy odbiorcy nie są świadomi tego, że uczestniczą w obrocie odpadami, co pociąga za sobą obowiązki

związane ze zgłoszeniem danego produktu i dopuszczeniem go do obrotu.

Jak uniknąć problemów?

Przede wszystkim należy poddać wnikliwej analizie wszystkie aspekty planowanej operacji logistycznej – każde jej ogniwo. Dotyczy to nie tylko zapakowania i nadania towaru, ale także reżimów oraz obowiązujących przepisów od momentu załadowania towaru do momentu jego dostarczenia do odbiorcy. Chodzi nie tylko o obowiązki wynikające *stricto* z regulacji handlowych i regulacji o charakterze cywilno-prawnym, które mamy z klientem, ale też o wszystkie obowiązki o charakterze administracyjnym, które bez względu na to jakbyśmy to chcieli uregulować, będą nas dotyczyły i mogą w istotny sposób obciążać kosztowo w przypadku ich niedopełnienia. W wypadku niektórych z nich, nakładane są sankcje o charakterze karnym, a jest to nie tylko grzywna, ale też dalej idące konsekwencje. Powinniśmy być tego świadomi przed rozpoczęciem przewozu, a nie *post factum*. Dlatego warto współpracować z rzetelnymi partnerami posiadającymi doświadczenie, nie tylko globalne, ale nawet dotyczące konkretnej trasy. Ważne jest również, aby współpracować z tymi, którzy mają właściwe zabezpieczenie sprzętowe i finansowe, aby w pewnym momencie nie zostać pozostawionym samemu sobie. Bardzo istotne jest też takie ubezpieczenie operacji, gdzie

polisa pokrywa wszystkie ryzyka w przypadku wystąpienia faktycznych problemów z towarem. Szczególnie ważna jest kwestia szkód środowiskowych, co w przypadku przewozu towaru niebezpiecznego jest immanentną cechą. Sama wypadkowość z udziałem takiego towaru, wszelkie rozszczelnienia, wydostanie się substancji chemicznych związane jest z podjęciem daleko idących kroków prewencyjnych oraz usunięciu substancji szkodliwych przez właściwe służby. |

Opr. Elżbieta Haber

Artykuł napisano z wykorzystaniem informacji przekazanych przez Dariusza Kardasa, dyrektora generalnego, MDRK Trusted Adviser Group sp. z o.o. (prawnik, doradca w zakresie bezpieczeństwa, ekspert w zakresie bezpieczeństwa transportów morskich towarów w kontenerach, związany z Akademią Marynarki Wojennej podczas webinarium zorganizowanego Kuehne + Nagel „Logistka towarów niebezpiecznych”.



Istotą kary umownej jest możliwość zobowiązania zleceniobiorcy do zapłaty określonej kwoty za niewywiązanie się z określonego obowiązku umownego. Przybiera ona formę zobowiązania i jak inne zobowiązania umowne, powinna mieć określony termin, w którym dłużnik powinien spełnić świadczenie

KARY UMOWNE W ZLECENIACH TRANSPORTOWYCH I ICH EGZEKUCJA

KIEDY JEST ZGODNA Z PRZEPISAMI?

Kary umowne są nieodzownym elementem każdego zlecenia transportowego. Są standardem w umowach gospodarczych i nikogo nie dziwi, że pojawiają się również w umowach przewozu. Dyscyplinowanie podwykonawców nie jest jedynym ich celem. W wielu przypadkach celem nakładania na podwykonawców kar umownych jest zarabianie, a w wielu uzyskanie możliwości szybszej „windykacji należności”. Nie w każdym jednak przypadku ich egzekwowanie jest takie proste. Istnieją bowiem przepisy, które ograniczają wysokość kar umownych, a w niektórych przypadkach sprawiają, że ich stosowanie jest nieuprawnione lub wręcz niedozwolone.

Jaka jest funkcja kary umownej? Czy istnieją przepisy ograniczające wysokość kar umownych? Czy kara umowna jest zobowiązaniem terminowym, czy bezterminowym. Czy karę umowną można rozliczyć z wierzytelności wzajemnych? W jakich przypadkach egzekwowanie kar umownych jest niedozwolone?

Istota i funkcja kary umownej

Istotą kary umownej jest możliwość zobowiązania zleceniobiorcy do zapłaty okre-

ślonej kwoty za niewywiązanie się z określonego zobowiązania (nie wykonanie umowy) lub pojedynczego obowiązku (nie zastosowanie się do określonych zaleceń). Podstawą zastosowania kary umownej jest art. 483 § 1 k.c. Zgodnie z tym przepisem, zleceniodawca może zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę określonej sumy.

Jak stwierdził Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w wyroku z dnia 27.02.2013 r. (sygn. akt I ACa 99/13): – *Ważnym zadaniem kary umownej jest zabezpiecze-*

nie wykonania zobowiązania, tym samym zwiększenie realności wykonania zobowiązania oraz ułatwienie naprawienia szkody. Takie oddziaływanie można określić mianem funkcji stymulacyjnej kary umownej, bowiem jej zastrzeżenie ma mobilizować dłużnika do prawidłowego wykonania zobowiązania. Kara umowna w tym zakresie służy ochronie interesów prawnych wierzyciela.

Zgodnie z art. 484 § 1 k.c., w razie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez zleceniobiorcę, kara umowna należy się zleceniodawcy w zastrzeżonej na ten wypadek wysokości bez względu na wysokość poniesionej szkody. Przepis ten nie stanowi zatem normy uzależniającej roszczenie o zapłatę kary umownej od faktu powstania szkody. Zleceniodawca, który zastrzegł karę umowną nie musi więc udowodniać, że w związku z niewywiązaniem się zleceniobiorcy z umowy lub niespełnieniem przez niego określonych obowiązków poniósł jakąkolwiek szkodę. Nie musi też wykazywać, że nastąpiło to wskutek okoliczności, za które zleceniobiorca ponosi odpowiedzialność. Obciążenie karą umowną byłoby nieuprawnione, gdyby to zleceniobiorca wykazał, iż niewykonanie bądź nienależyte wykonanie umowy wynika z okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.

Kara umowna – prawne ograniczenia

Na gruncie transportowym kary umowne są nakładane na zleceniobiorców praktycznie za każde naruszenie przez nich obowiązków umownych. Zleceniodawcy mogą karać za:

- l spóźnienie się na załadunek/niepodstawienia auta pod załadunek w wyznaczonym terminie,
- l niedostarczenie w terminie dokumentów przewozowych po wykonaniu umowy,
- l opóźnienie dostawy/spóźnienie się na rozładunek,
- l nieuprawniony przeładunek towaru,
- l spiętrowanie towaru przez nadawcę,
- l zlecenie przewozu dalszemu przewoźnikowi bez zgody zleceniodawcy,
- l anulowanie zlecenia,
- l brak neutralizacji listu przewozowego.

Wszystkie kary umowne mają jednak swoje ograniczenia prawne. Na pewno nie można ich stosować za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania przez zleceniobiorcę, jeżeli jest to sprzeczne z obowiązującym prawem. Już bowiem z art. 353 (1) kodeksu cywilnego wynika, że: – *strony zawierające umowę mogą*

CDS KANCELARIA BROKERSKA

Jerzy Różyk, szef zespołu, broker

Od ponad 35 lat związany z branżą ubezpieczeniową, w tym od 20 lat obsługuje podmioty sektora TSL w zakresie obsługi ubezpieczeń transportowych, szkód i roszczeń oraz diagnostyki ryzyka w transporcie. Jego główną specjalnością jest prawo przewozowe, zarówno międzynarodowe jak też obowiązujące w krajach Unii Europejskiej oraz ryzyka związane z oszustwami i kradzieżami w transporcie.

Założyciel i właściciel kancelarii doradczej CDS, która wspiera sektor transportowy w zakresie: tworzenia programów ubezpieczeń dla przewoźników i spedytorów, prowadzenia audytów i analiz związanych z prawną odpowiedzialnością podmiotów transportowych, organizowania obsługi reklamacji i roszczeń związanych ze szkodami transportowymi oraz wsparcie w postępowaniach związanych z likwidacją szkód prowadzoną przez zakłady ubezpieczeń.

Wykładowca na studiach podyplomowych na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego oraz prelegent na licznych konferencjach, seminariach i szkoleniach transportowych. Autor ponad 100 analiz i publikacji z zakresu prawa przewozowego, oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych. Twórca autorskiego opracowania pt. „Analiza skuteczności metod weryfikacji podwykonawców”, które ukazało się w 2020 r.



ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współzycia społecznego – tzw. zasada swobody umów. Dodatkowo stosowanie kar umownych może być sprzeczne z właściwym prawem przewozowym.

Całkowicie bezpodstawne jest zatem nakładanie kary umownej za opóźnienie dostawy lub za spóźnienie się na rozładunek. To bowiem regulują przepisy właściwego prawa przewozowego. Bezpodstawne jest

również nakładanie kary umownej za brak neutralizacji listu przewozowego, gdyż w tym aspekcie stanowiska polskich sądów są spójne i w praktyce uznają stosowanie takich kar za niezgodne z prawem. Wynika to bowiem już z art. 55a ust. 1 ustawy z 15 lipca 1984 r. Prawo przewozowe, które stanowi, że – ...zabrania się nadawcy: 4) umieszczenia w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym. Z kolei w kwestii kary umownej za niedostarczenie w terminie dokumentów przewozowych,

stotą kary umownej jest możliwość zobowiązania zleceniobiorcy do zapłaty określonej kwoty za niewywiązanie się z określonego zobowiązania (nie wykonanie umowy) lub pojedynczego obowiązku (nie zastosowanie się do określonych zaleceń).

Jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie powinno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania – w praktyce po upływie terminu oznaczonego w takim wezwaniu



Fot. Shutterstock

stanowiska polskich sądów są niejednoznaczne. W jednym przypadku sąd uznał stosowanie takiej kary za sprzeczne z prawem i naruszające zasadę swobody umów określoną w art. 353 (1) kodeksu cywilnego, w innym uznał karę umowną za wygórowaną i ograniczył ją do 10% frachtu.

Wysokość kary umownej

Z treści art. 483 § 1 k.c. wynika, że kara umowna musi mieć postać określonej sumy. Nie oznacza to jednak, że zastrzegając ją należy ustalić jednocześnie jej wysokość. Przyjmuje się, że określenie kary umownej może nastąpić przez wskazanie kryteriów pozwalających na ustalenie sumy, jaką dłużnik zobowiązany będzie zapłacić wierzycielowi. W praktyce stosowane są różne rozwiązania, np. określony jest procent wartości całego lub części świadczenia,

czy też określona stawka. W rozumieniu art. 483 § 1 k.c. tak określona wysokość kary umownej jest prawidłowa. Co do zasady, za nieprawidłowe i niezgodne z przepisami prawa należy uznać kary umowne, których wysokość nie jest określona precyzyjnie lub nieograniczona. Dotyczy to w szczególności przypadków, gdzie wysokość kary umownej jest określona:

- l w przedziale od-do (np. od 50% do 100% frachtu) lub
- l określona w dwóch wysokościach (np. 20% frachtu lub 500 EUR), albo
- l uzależniona od innych czynników (np. kara za niepodstawienie pojazdu pod załadunek w wys. 50 EUR za godzinę opóźnienia).

W każdym przypadku taką karę umowną można śmiało uznać za niezgodną z art. 353 (1) i art. 483 § 1 k.c. Odnosnie kary umownej określonej w opcji trzeciej, sąd ocenił wprost, że taka konstrukcja kary umownej jest niezgodna z art. 483 § 1 k.c., gdyż kara umowna miałaby wymiar nieograniczony



Fot. Pixabay

Gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzycielność z wierzycielności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu wierzycielności są pieniądze, a obie wierzycielności są wymagalne i mogą być dochodzone przed sądem

w przypadku nie podstawienia przez przewoźnika pojazdu pod załadunek lub odstąpienia przez niego od umowy przewozu.

Kara umowna jako zobowiązanie bezterminowe

Jak wspomniano na wstępie, istotą kary umownej jest możliwość zobowiązania zleceniobiorcy do zapłaty określonej kwoty za niewywiązanie się z określonego obowiązku umownego. Kara umowna przybiera zatem formę zobowiązania i analogicznie jak inne zobowiązania umowne, powinna mieć określony termin, w którym dłużnik powinien spełnić świadczenie. Jeżeli termin spełnienia świadczenia został z góry oznaczony, mamy wówczas do czynienia z zobowiązaniem terminowym. W większości zleceń transportowych świadczenia wynikające z tytułu kar umownych nie mają

jednak oznaczonego terminu płatności, zatem tego typu zobowiązania mają charakter bezterminowy. Od rodzaju zobowiązań uzależniony jest zarówno termin wymagalności jak również okres jego przedawnienia. Przy karach umownych brak terminu zapłaty świadczenia jest równoznaczny z brakiem terminu wymagalności zobowiązania płatniczego.

Kara umowna a jej wymagalność

Pojęcie wymagalności nie zostało zdefiniowane w prawie cywilnym. Zarówno w orzecznictwie jak i piśmiennictwie pojęcie to bywa różnie rozumiane. Przyjmuje



Fot. Pixabay

Aby skutecznie dokonać kompensaty wierzytelności z tytułu kary umownej, należy najpierw wezwać dłużnika do jej zapłaty oraz określić termin zapłaty. Dopiero po wejściu wierzytelności w stan wymagalności można złożyć przewoźnikowi oświadczenie o potrąceniu

się, że zobowiązanie staje się wymagalne w momencie upływu terminu płatności zobowiązania. Zgodnie z art. 455 k.c., jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie powinno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania – w praktyce po upływie terminu oznaczonego w takim wezwaniu. Dopiero po upływie tego terminu wierzytelność staje się wymagalna. W zobowiązaniach bezterminowych termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony, zatem aby obciążyć dłużnika karą umowną, należy wezwać go do zapłaty należności z tytułu tej kary. Obciążenie może przybrać formę wezwania do zapłaty lub noty obciążeniowej.

Kompensata kary umownej z wierzytelności przewoźnika

Zgodnie z art. 498 § 1 k.c., gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu wie-

rzytelności są pieniądze, a obie wierzytelności są wymagalne i mogą być dochodzone przed sądem. Przepis daje możliwość skompensowania wierzytelności z tytułu kary umownej z wierzytelności przewoźnika (np. z tytułu wykonanych usług przewozowych), jednakże pod warunkiem wymagalności obu wierzytelności. Aby zleceniodawca mógł skorzystać z prawa do skompensowania wierzytelności z tytułu kary umownej, przepis wymaga, aby zostały spełnione łącznie dwie przesłanki:

- ! wierzytelność przewoźnika musi być wymagalna, czyli musi upłynąć termin

Wrazie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez zleceniobiorcę, kara umowna należy się zleceniodawcy w zastrzeżonej na ten wypadek wysokości, bez względu na wysokość poniesionej szkody.

zapłaty wierzytelności przewoźnika, np. z tytułu wykonanej usługi przewozowej lub wykonanych usług przewozowych,

- ! wierzytelność zleceniodawcy musi być również wymagalna, czyli musi upłynąć termin zapłaty wierzytelności z tytułu

przewoźnika wynikających z wykonania przez niego umów przewozu (jednej lub wielu) zawartych z tą osobą.

W praktyce, przy stosowanych w branży transportowej terminach płatności, byłoby to możliwe dopiero po 45 lub 60 dniach od daty wystawienia faktury przez przewoźnika. Wierzytelność przewoźnika powstaje jednak już w momencie wykonania przez niego usługi przewozu, zatem zgodnie z art. 457 k.c., zleceniodawca może spełnić świadczenie przed terminem wymagalności określonym w fakturze. Tym samym

może również skompensować wierzytelność z tytułu kary umownej jeszcze przed terminem wymagalności świadczenia określonym w fakturze. Tak złożone oświadczenie o kompensacie potwierdza jednocześnie:



Fot. Pixabay

Potrącenie jest dokonywane przez oświadczenie złożone drugiej stronie. Stanowi zatem jednostronną czynność prawną. Wystawione przez wierzyciela oświadczenie o kompensacie nie wymaga zatem ani zgody dłużnika, ani jego podpisu

kary umownej powstałej po stronie zleceniodawcy.

Kierując się zatem brzmieniem art. 498 § 1 k.c., osoba domagająca się od przewoźnika zapłaty wierzytelności z tytułu zobowiązania bezterminowego w postaci kary umownej, mogłaby skompensować swoją wierzytelność tylko wówczas, gdy:

- ! wezwała przewoźnika do zapłaty wierzytelności z tytułu kary umownej poprzez skierowanie do niego wezwania do zapłaty, noty obciążeniowej lub faktury zawierających termin płatności,
- ! przewoźnik nie zapłacił należności w terminie określonym w wezwaniu do zapłaty, noty obciążeniowej lub fakturze,
- ! upłynął termin zapłaty wierzytelności

! uznanie i zapłacenie wierzytelności przewoźnika – niezależnie od tego, że nie upłynął jeszcze termin wymagalności określony w fakturze oraz

! potrącenie z jego wierzytelności za wykonany przewóz wierzytelności własnej z tytułu kary umownej

! i stanowi rozliczenie wierzytelności wzajemnych na podstawie art. 498 § 1 k.c. Reasumując, dokonując potrącenia wierzyciel odbiera od dłużnika swoją wierzytelność i spona równocześnie swój dług.

Zgodnie z art. 499 k.c., potrącenie jest dokonywane przez oświadczenie złożone drugiej stronie. Stanowi zatem jednostronną czynność prawną. Wystawione przez

CDS
ODSZKODOWANIA

CDS Kancelaria Broderska
02-785 Warszawa, ul. Wiolinowa 10 lok. 53

O ubezpieczeniach transportowych wiemy wszystko.

Ubezpieczenia transportowe:

- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika umownego (OCPu)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zawodowej (OCZ)

Szczegóły na: www.cds-odszkodowania.info

Kontakt: Tel.: 609 204-707, 607 074-607, 607 487-600
E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

wierzyciela oświadczenie o kompensacie nie wymaga zatem ani zgody dłużnika, ani jego podpisu. Dla skuteczności oświadczenia o kompensacie wymagane jest zatem spełnienie nie tylko warunków określonych w art. 498 ust. 1 k.c. ale również złożenie oświadczenia drugiej stronie. Zgodnie z art. 61 § 1 k.c., oświadczenie można uznać za złożone w chwili, gdy dotarło do drugiej strony w taki sposób, że mogła zapoznać się z jego treścią. Kodeks cywilny

oświadczenie o potrąceniu (dokonać egzekucji wierzytelności). W praktyce nie zawsze taki porządek jest zachowany. W wielu bowiem przypadkach oświadczenie o kompensacie jest wystawiane w dniu wystawienia noty obciążeniowej, która określa późniejszy termin zapłaty. Skutek prawny oświadczenia o kompensacie następuje w dacie wystawienia oświadczenia, zatem dokonana w ten sposób kompensata wierzytelności jest

Kara umowna musi mieć postać określonej sumy. Nie oznacza to jednak, że zastrzegając ją należy ustalić jednocześnie jej wysokość. Określenie kary umownej może nastąpić przez wskazanie kryteriów pozwalających na ustalenie sumy, jaką dłużnik zobowiązany jest zapłacić wierzycielowi.

nie określa formy dla tego typu czynności prawnej, zatem oświadczenie o kompensacie może być złożone na piśmie, w formie dokumentowej lub elektronicznej.

Kompensata jako czynność prawnie nieważna

Art. 498 § 1 k.c. wyraźnie zastrzega, że każda ze stron może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu wierzytelności są pieniądze, a obie wierzytelności są wymagalne. Zdarzają się jednak przypadki dokonywania kompensat przed powstaniem stanu wymagalności roszczenia (wierzytelności), a nawet przed powstaniem samej wierzytelności.

Jak już wspomniano powyżej, większość kar umownych stanowi zobowiązania bezterminowe. Aby skutecznie dokonać kompensaty wierzytelności z tytułu kary umownej, należy najpierw wezwać dłużnika do jej zapłaty oraz określić termin zapłaty. Dopiero po wejściu wierzytelności w stan wymagalności można złożyć przewoźnikowi

Zleceniodawca może spełnić świadczenie przed terminem wymagalności określonym w fakturze. Tym samym może również skompensować wierzytelność z tytułu kary umownej jeszcze przed terminem wymagalności świadczenia określonym w fakturze

Fot. Pixabay

niezgodna z art. 498 ust. 1 k.c., gdyż potwierdza egzekucję wierzytelności niewymagalnej, czyli egzekucję dokonaną przed terminem zapłaty (wymagalności) określonym w notie obciążeniowej. Przykład takiej niezgodności:

1. nota obciążeniowa z dnia 11.05.2020 r. z terminem zapłaty do dnia 11.06.2020 r.
2. oświadczenie o kompensacie z dnia 11.05.2020 r.:
– zobowiązania wierzyciela wynikających z kary umownej: 2.500 PLN

– zobowiązania dłużnika wynikających z FV: 2.500 PLN

Przykładem kompensaty prawnie nieważnej jest również kompensata wierzytelności z tytułu kary umownej nałożonej na przewoźnika za:

- l opóźnienie dostawy/spóźnienie się na rozładunek,
- l brak neutralizacji listu przewozowego,
- l niedostarczenie w terminie dokumentów przewozowych po wykonaniu umowy, choć w tym przypadku stanowiska sądów są różne.

Tego typu kary umowne są bowiem sprzeczne z przepisami prawa.

Innym przykładem kompensaty prawnie nieważnej jest kompensata należności wynikającej ze szkody w przesyłce przewoźnej przez przewoźnika w sytuacji, gdy:

- l w danej szkodzi nie jest zaangażowana odpowiedzialność cywilna przewoźnika (przewoźnik nie ponosi za nią odpowiedzialności) i wierzytelność w ogóle nie powstaje
- l lub w danej szkodzi jest zaangażowana odpowiedzialność cywilna przewoźnika (przewoźnik ponosi za nią odpowiedzialność), ale wierzytelność nie powstaje, gdyż osoba składająca oświadczenie o kompensacie nie posiada uprawnień do dochodzenia roszczeń od przewoźnika.

W takich przypadkach złożone oświadczenie o kompensacie jest nie tylko niezgodne z przepisami kodeksu cywilnego,

ale również z przepisami właściwego prawa przewozowego.

Opisane powyżej wady oświadczeń powodują nieważność dokonanych czynności prawnych. l

Jerzy Różyk
ekspert ds. prawa przewozowego,
oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Broderska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoznika.info



Fot. Pixabay

Magazyn celny to obiekt przeznaczony do czasowego składowania towarów, do czasu zgłoszenia ich do procedury celnej

MAGAZYN CZASOWEGO SKŁADOWANIA JAKO MAGAZYN WYKORZYSTYWANY W OBROTCIE TOWAROWYM Z ZAGRANICĄ

Dziś zarządzanie magazynami to rozwijająca się gałąź wiedzy, wykorzystująca najnowsze zdobycze techniki i technologii. Logistyka magazynowa zajmuje się kwestią składu, przyjęcia i wydania towaru, a jej celem jest maksymalne wykorzystanie powierzchni w sposób zadowalający dla wszystkich partnerów, co przynosi korzyści finansowe. Magazynowanie jest także istotnym elementem procesu celnego, w którym wykorzystuje się magazyny specjalnego przeznaczenia, czyli magazyny czasowego składowania.

Magazyn czasowego składowania to bardzo ważny element międzynarodowego łańcucha dostaw. Do jego prowadzenia mamy legislację prawną, która warunkuje otwarcie, prowadzenie i zamknięcie tego szczególnego magazynu.

Krajowa Administracja Skarbowa z rozszerzonymi uprawnieniami

Od dnia wejścia do UE mamy w Polsce nowy rodzaj administracji celnej, co również przekłada się na ciągłą reorganizację. I tak, w 2016 r. powstała Krajowa Administracja Skarbowa z rozszerzonymi uprawnieniami w stosunku do wcześniejszej Służby Celnej. To nowy rządowy program w zakresie nowego kształtu administracji celnej, ale przede wszystkim przygotowanie tej administracji do zadań wynikających z coraz większej

globalizacji oraz rozszerzenia łańcuchów transakcji handlowych.

Magazyny czasowego składowania powinny być zamykane na dwa klucze, z czego jeden powinien posiadać organ celny w celu zapewnienia stosowania przepisów prawa celnego. W magazynie tym prowadzi się ewidencję, która ma śledzić ruch towarów.

Polska jest zewnętrzną granicą UE i posiada 843 km linii brzegowej. W celu przejścia towaru z portu morskiego czy lotniczego, musi on przejść przez magazyn czasowego składowania. Przy pozostałych środkach transportu wybór tego magazynu jest fakultatywny.

Przejścia graniczne w linii brzegowej, gdzie docierają międzynarodowe statki to porty w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu. Przetładunek ładunków w por-

tach lotniczych dokonuje się natomiast w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Po-

znaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu.

Magazyn czasowego składowania jako magazyn szczególnego przeznaczenia

Magazyn czasowego składowania jest to magazyn pod dozorem celnym i jednym

z trzech magazynów traktowanych jako miejsce uznane (obok miejsca uznanego do odpraw celnych i składu celnego). Miejsce uznane to miejsce, które otrzymuje pozwolenie na prowadzenie go tylko na wniosek strony, czyli podmiotu gospodarczego. Magazyn ten to bardzo ważny element międzynarodowego łańcucha dostaw. Do jego prowadzenia mamy legislację prawną, która warunkuje otwarcie, prowadzenie i zamknięcie tego szczególnego magazynu.

W magazynie czasowego składowania przechowuje się towary, które mają być zgłoszone do procedury celnej. Z chwilą przedstawienia tych towarów urzędowi celno-skarbowemu otrzymują one status towarów czasowo składowanych. Towary o statusie celnym, nieunijnym mogą przebywać tylko pod dozorem celnym do momentu objęcia ich procedurą celną lub umieszczenia ich w miejscu uznanym.

Magazyny czasowego składowania powinny być zamykane na dwa klucze, z czego jeden powinien posiadać organ celny w celu zapewnienia stosowania przepisów prawa celnego. W magazynie tym prowadzi się ewidencję elektroniczną (lub papierową), która ma śledzić ruch towarów. Do uzyskania pozwolenia, wraz z wnioskiem o pozwolenie na otwarcie magazynu czasowego składowania, trzeba złożyć zabezpieczenie na dług celny, mogący powstać np. w wyniku kradzieży.

Magazyn celny to obiekt przeznaczony do czasowego składowania towarów do czasu zgłoszenia ich do procedury celnej. Prowadzącym magazyn celny może być jedynie osoba z UE, będąca osobą fizyczną, mająca miejsce zamieszkania w kraju/UE lub będąca osobą prawną albo jednostką organizacyjną, która nie ma osobowości prawnej, mająca siedzibę główną w kraju.



Doktor Izabella Tymińska, ekspert celny

Ekspert celny, który zajmuje się doradztwem z zakresu przepisów prawa celnego, importu i eksportu towarów i usług, analizą finansowo-ekonomiczną kontraktów międzynarodowych. Specjalizuje się w sprawach z tzw. „górną półką trudności”, zawiłych i nietypowych. Wieloletni pracownik Urzędu Celnego. Przez wiele lat pracowała dla firm logistycznych i spedycyjnych, gdzie piastowała m.in. funkcję członka zarządu. Jest wykładowcą na Akademii Sztuki Wojennej na Wydziale Zarządzania i Dowodzenia w Instytucie Logistyki w Warszawie. Wykładała w Szkole Wyższej w Warszawie ALMAMER, Wyższej Szkole Cla i Logistyki, a także na Uczelni Techniczno-Handlowej. Absolwentka Ekonomii, Logistyki, Stosunków Międzynarodowych, Zarządzania oraz Ekonomiki Obronności.

<https://www.linkedin.com/in/dr-izabella-tymińska-ekspert-celny/>
<https://www.facebook.com/Ekspert.celny.Doradztwo.celny/>

Jeżeli nie można zapewnić prowadzenia magazynu celnego przez wymienioną osobę, magazyn ten prowadzi organ celny. Towary składowane czasowo w magazynie celnym mogą podlegać jedynie takim czynnościom, jakie są niezbędne

jest na specjalnym formularzu, zgodnym z wzorem określonym przez organy celno-skarbowe, najczęściej przez system elektroniczny, który komunikuje się z systemami obsługiwanymi poprzez organy celno-skarbowe. Składa ją osoba,

Prowadzący magazyn jest obowiązany niezwłocznie poinformować naczelnika urzędu celno-skarbowego, który wydał pozwolenie, o każdej zmianie danych zawartych w dokumentach załączonych do wniosku o udzielenie pozwolenia.

do zapewnienia im przechowania w niezmiennym stanie, bez zmiany ich wyglądu czy też parametrów technicznych.

Deklaracja skrócona magazynu czasowego składowania (DSK)

Towary umieszczamy w magazynie na podstawie deklaracji skróconej. Jest to ewidencja celna towarów umieszczonych w tym magazynie. Składa się ją wraz z przedstawieniem towarów organom celno-skarbowym. Sporządzana

która jest odpowiedzialna za wprowadzenie towarów na unijny obszar celny lub ta, która przejęła odpowiedzialność za przewóz towarów po ich wprowadzeniu, albo osoba, w której imieniu występowały w/w osoby. Innymi słowy robi to podmiot gospodarczy bądź przedstawiciel tej osoby, czyli spedytor lub agent celny.

Czynności w magazynie czasowego składowania

W magazynie czasowego składowania towary można poddać tylko zabiegom, które mają na celu zachowanie ich w niezmiennym stanie, bez zmian ich wyglądu lub parametrów technicznych. Oznacza to, że nie można w nie ingerować w sposób fizyczny lub chemiczny. Nie wolno wykonywać czynności przewidzianych instytucją składu celnego, takich jak czynności zwyczajowe.

Maksymalny termin składowania towarów w tym magazynie wynosi 90 dni. Po tym czasie organy celne podejmują bezzwłocznie wszelkie niezbędne działania, łącznie ze sprzedażą towarów, w celu uregulowania ich sytuacji.

Organy również mają prawo zdecydować o przeniesieniu towarów w wyznaczone miejsce, które znajduje się pod ich dozorem – na ryzyko i koszt osoby



W magazynie czasowego składowania przechowuje się towary, które mają być zgłoszone do procedury celnej. Z chwilą przedstawienia tych towarów urzędowi celno-skarbowemu otrzymują one status towarów czasowo składowanych

posiadającej w/w towary – do czasu aż sytuacja towarów zostanie uregulowana.

Pozwolenie

Osoba, która zamierza prowadzić magazyn czasowego składowania, musi złożyć pisemny wniosek (do naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego ze względu na przewidywaną lokalizację magazynu lub siedzibę firm, albo miejsce przechowywania ksiąg handlowych) o wydanie pozwolenia na prowadzenie tego magazynu. We wniosku należy w szczególności określić rodzaj towarów, które mają być składowane w magazynie oraz przewidywaną lokalizację,

Przed wydaniem pozwolenia organ celny, do którego został złożony wniosek, dokonuje oględzin stanu terenu lub pomieszczeń (tzw. urzędowe sprawdzenie), gdzie ma być prowadzony magazyn, w celu stwierdzenia czy:

- l sprawowanie dozoru celnego i kontroli celnej jest możliwe i nie spowoduje nakładów niewspółmiernych do zakresu wnioskowanej działalności;
- l warunki prowadzenia magazynu zapewniają właściwy dozór celny towarom składowanym w nim oraz umożliwiają prowadzenie kontroli celnej, w tym pozwalają na nałożenie na magazyn zamknięć celnych;
- l stan terenu lub pomieszczeń zapewnia nie pogorszenie właściwości to-

danego urzędu celno-skarbowego (od 0001 do 9999).

Obowiązki prowadzącego magazyn czasowego składowania

Prowadzący magazyn jest obowiązany niezwłocznie poinformować naczelnika urzędu celno-skarbowego, który wydał pozwolenie, o każdej zmianie danych zawartych w dokumentach załączonych do wniosku o udzielenie pozwolenia. Obowiązek ten dotyczy przede wszystkim wszelkich dokonywanych przez prowadzącego magazyn zmian technicznych w pomieszczeniach magazynu, zmian sposobu odgródzenia i zmian dotyczących stosowanych zabezpieczeń.

Towary mogą być składowane w magazynie, jeżeli:

- l są towarami takiego rodzaju, jaki został określony w pozwoleniu;
 - l magazyn posiada odpowiednie warunki techniczne i jest przystosowany do przechowywania tego rodzaju towarów.
- Wprowadzenie lub wyprowadzenie towaru z magazynu wymaga potwierdzenia dokonanego przez funkcjonariusza celnego w ewidencji. Towary przyjmowane do magazynu powinny zostać niezwłocznie ujęte w ewidencji magazynowej.

Jeżeli prowadzący magazyn ma zamiar zakończyć jego prowadzenie i swoją działalność w trybie określonym w przepisach prawa, jest o tym fakcie zobowiązany powiadomić naczelnika urzędu celno-skarbowego, który wydał pozwolenie na to prowadzenie.

Organ celno-skarbowy może cofnąć pozwolenie, jeżeli prowadzący magazyn:

- l prowadzi działalność niezgodnie z przepisami prawa celnego;
- l działa niezgodnie z pozwoleniem na prowadzenie magazynu;
- l prowadzi działalność w rozmiarze nieuzasadniającym dalsze prowadzenia magazynu;
- l po uzyskaniu pozwolenia w terminie 3 miesięcy nie podjął działalności lub



Magazyn czasowego składowania to bardzo ważny element międzynarodowego łańcucha dostaw. Do jego prowadzenia mamy legislację prawną, która warunkuje otwarcie, prowadzenie i zamknięcie tego szczególnego magazynu

powierzchnię i kubaturę magazynu. Do każdego wniosku o wydanie pozwolenia trzeba dołączyć:

- l dokumenty potwierdzające prowadzoną działalność gospodarczą (CEIDG albo KRS);
- l dokument potwierdzający tytuł prawny do pomieszczeń lub terenu (umowę najmu lub akt notarialny), gdzie ma być prowadzony magazyn;
- l plan terenu i pomieszczeń, gdzie planowane jest prowadzenie magazynu oraz opis ogrodzenia i stosowanych zabezpieczeń.

Dodatkowo należy dołączyć wykaz wyposażenia technicznego magazynu oraz inne dokumenty, które są wymagane na podstawie przepisów odrębnych i są powiązane z rodzajem towarów, jakie mają być składowane w magazynie. We wniosku należy podać planowany termin rozpoczęcia prowadzenia magazynu, ewentualnie projekt regulaminu prowadzenia magazynu oraz wzór ewidencji składowanych w nim towarów.

warów, które mają być składowane w magazynie.

Z dokonanych oględzin organ celny sporządza protokół, który jest załącznikiem do uzyskanego później pozwolenia.

Wydane pozwolenie określa:

- l rodzaj towarów jakie mogą być składowane w magazynie;
- l termin rozpoczęcia prowadzenia magazynu;
- l numer identyfikacyjny magazynu, na którego strukturę składają się 4 następujące elementy: symbol PL, sześciocyfrowy kod urzędu celnego, którego

W magazynie czasowego składowania towary można poddać tylko zabiegom, które mają na celu zachowanie ich w niezmiennym stanie, bez zmian ich wyglądu lub parametrów technicznych.

cyfrowy kod urzędu celnego, którego naczelnik wydał pozwolenie na prowadzenie magazynu, skrót literowy MC, czterocyfrowy wyróżnik magazynów znajdujących się we właściwości

ją przerwał na czas dłuższy niż 3 miesiące bez powiadomienia organu celno-skarbowego;

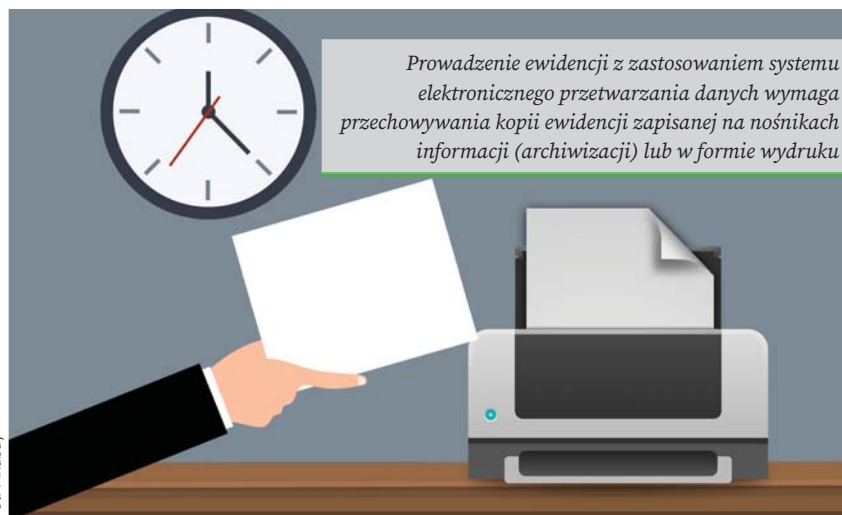
- l w istotny sposób naruszył przepisy prawa.

Organ celny również cofa pozwolenie, jeżeli z wnioskiem o cofnięcie wystąpi osoba, która uzyskała pozwolenie.

Ewidencja magazynu czasowego składowania

Ewidencja jest zatwierdzana przez naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego ze względu na lokalizację magazynu, przed pierwszym wprowadzeniem towarów do magazynu. Najczęściej prowadzi się ją w formie elektronicznej, gdzie następuje wymiana komunikatów z organem celno-skarbowym. Wpisu do ewidencji dokonuje się na podstawie deklaracji skróconej lub dokumentu, który został wykorzystany w charakterze deklaracji skróconej, np. listu przewozowego. Jeżeli brak jest tych dokumentów, wpis jest dokonywany na podstawie innych dokumentów dotyczących towaru. Ewidencja powinna zawierać informacje dotyczące, w szczególności:

- l rodzaju i ilości towaru; znaków identyfikacyjnych towaru;
- l daty złożenia towaru w magazynie; dokumentu, na podstawie którego dokonano wpisu;
- l imienia i nazwiska oraz adresu zamieszkania albo nazwy i siedziby osoby, która wprowadziła towar na obszar celny Unii Europejskiej lub osoby, która przejęła odpowiedzialność za towar po jego wprowadzeniu;



Ewidencja jest zatwierdzana przez naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego ze względu na lokalizację magazynu, przed pierwszym wprowadzeniem towarów do magazynu.

dający magazyn zdecyduje, że zamierza prowadzić ewidencję papierową (książkową), to karty ewidencji powinny być przeszyte, a strony kolejno ponumerowane i opatrzone stemplem prowadzącego magazyn. Ostatnia strona ewidencji powinna być opisana i opatrzona pieczęcią urzędu celno-skarbowego. Ewidencja wymaga opisu poprzez wskazanie liczby kart oraz złożenia podpisu przez naczelnika

magazynu i przechowywanie danych w sposób chroniący je przed zatarciem lub zniekształceniem, pozwala na drukowanie zapisów w porządku chronologicznym oraz uniemożliwia usuwanie dokonanych zapisów.

Prowadzenie ewidencji z zastosowaniem systemu elektronicznego przetwarzania danych wymaga przechowywania kopii ewidencji zapisanej na nośnikach informacji (archiwizacji) lub w formie wydruku. W przypadku prowadzenia ewidencji z zastosowaniem systemu elektronicznego przetwarzania danych, pierwsza strona instrukcji obsługi programu komputerowego powinna być opatrzona stemplem prowadzącego magazyn, a także pieczęcią urzędu celno-skarbowego oraz podpisem naczelnika urzędu celnego lub osoby przez niego upoważnionej.

Podsumowanie

Magazyn czasowego składowania to instytucja magazynu pod dozorem celnym, która służy przygotowaniu się do prawidłowej odprawy celnej towaru i do określonej procedury celnej. Jest to miejsce, gdzie można przeprowadzić rewizję wstępną, pobrać próbki, zweryfikować prawidłowość towaru w zgodności z zamówieniem. W tym miejscu dokonują się kontrole innych organów państwowych, które mają wpływ na decyzję, czy towar może zostać zwolniony do swobodnego obrotu w UE. l

*dr Izabella Tymirńska,
ekspert celny*



- l rodzaju i pozycji ewidencji prowadzonej przez organ celny, w której dokonano wpisu o wprowadzeniu towaru na obszar celny Unii Europejskiej;
- l daty wyprowadzenia towaru z magazynu.

Ewidencję należy prowadzić w taki sposób, aby na jej podstawie możliwe było ustalenie dokładnego miejsca złożenia towaru oraz określenie, jakim czynnościom podlegał towar w czasie składowania w magazynie. Jeżeli prowa-

ka urzędu celno-skarbowego lub osobę przez niego upoważnioną. Jeżeli jest ona prowadzona z zastosowaniem systemu elektronicznego przetwarzania danych, to pod warunkiem że:

- l osoba prowadząca magazyn posiada szczegółową, pisemną instrukcję obsługi programu komputerowego wykorzystywanego do prowadzenia ewidencji;
- l wykorzystywany program komputerowy zapewnia wgląd w treść dokonywa-

JAK PORADZIĆ SOBIE Z ODROZCZONYMI TERMINAMI PŁATNOŚCI

W branży transportowej od lat wyzwaniem są długie terminy płatności za faktury, zwłaszcza że kontrahenci często ich nie dotrzymują. Problem ten dotyczy 40% firm z sektora transportowego. Jeszcze przed pandemią, w III kw. 2019 r. 53% badanych przedsiębiorców zostało poproszonych przez swoich kontrahentów o wydłużenie terminu płatności z 31 na 90 dni. Pandemia ten problem pogłębiła – wzrosła liczba faktur wystawianych z dłuższym okresem płatności i wydłużył się czas ich finansowania.

Destabilizacja gospodarki sprawiła, że utrzymanie terminów płatności często graniczy z cudem. Dotyczy to też firm transportowych, które ponoszą wysokie koszty specyficzne dla tej branży. Większość z nich wymaga płatności gotówką od razu (paliwo, opłaty za autostrady, naprawa i eksploatacja pojazdów). Pozostała część wymaga płatności w nieprzekraczalnym terminie 30 dni (wynagrodzenia dla pracowników, ZUS, podatki, raty leasingu czy kredytu). A pieniędzy nie ma i często trzeba czekać na nie kilka tygodni, co powoduje powstawanie zatorów płatniczych, w dłuższej perspektywie prowadzących do zaburzenia, a nawet utraty płynności finansowej. Czy jest jakieś rozwiązanie?

Faktoring dla MŚP

Małe i średnie przedsiębiorstwa, z długim czasem oczekiwania na płatności za zrealizowaną usługę coraz częściej radzą sobie dzięki faktoringowi online ING Finansowa-

Faktoring online ING Finansowanie Faktur pozwala na zapewnienie stałego, szybkiego i wygodnego dostępu do pieniędzy z faktur wystawionych z odroczonym terminem płatności. Polega to na wykupie przez ING faktur klienta, które zgłosił do finansowania.

nie Faktur. Usługa ta pozwala na zapewnienie stałego, szybkiego i wygodnego dostępu do pieniędzy z faktur wystawionych z odroczonym terminem płatności. Polega to na wykupie przez ING faktur klienta (faktoranta), które zgłosił do finansowania. Następnie ich wartość brutto pomniejszona o prowizję zostaje przelana na konto klienta, nawet tego samego dnia. Dzięki szybkiej realizacji całego procesu pozyskane pieniądze można wykorzystać na bieżące potrzeby i zobowiązania.

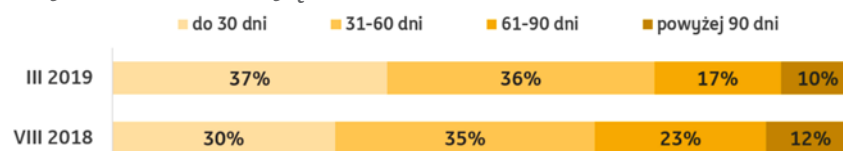
Korzystanie z faktoringu nie wymaga specjalnych umiejętności. Po zrealizowaniu usługi transportowej przewoźnik wystawia klientowi (zleceniodawcy) fak-

turę z odroczonym terminem płatności od 7 do 90 dni. Następnie, po rejestracji na stronie www.finansowaniefaktur.pl załącza skan lub zdjęcie faktury za którą chce wcześniej otrzymać płatność. ING Finansowanie Faktur analizuje dane i wysyła do kontrahenta przewoźnika prośbę o potwierdzenie transakcji. Gdy zostanie potwierdzona, zlecany jest przelew (gotówkę można otrzymać na konto nawet

niż 250 zł. Warunkiem uzyskania faktoringu jest to, że ani przewoźnik, ani jego kontrahent nie są wpisani do baz dłużników (np. BIG, KRД). Natomiast żadna z tych firm nie musi być klientem ING.

Obecnie łatwo przekonać się o korzyściach płynących z korzystania z Finansowania Faktur – pierwsza finansowana faktura do kwoty 50 tys. PLN brutto jest obsługiwana za darmo, bez prowizji,

NAJDŁUŻSZE PRZEJĘTE TERMINY PŁATNOŚCI



tego samego dnia). ING Finansowanie Faktur na konto firmowe przewoźnika wypłaca 100% wartości faktury brutto pomniejszonej o prowizję za transakcję.

ING Finansowanie Faktur dodatkowo zapewnia firmom, które korzystają z faktoringu, monitoring płatności, co mobili-

a firma otrzymuje na konto 100% jej wartości. Firma powinna otrzymać przelew nawet w dniu wystawienia faktury. Koszt finansowania następnych faktur można wyliczyć za pomocą kalkulatora dostępnego na stronie. Zwyczajowo ING Finansowanie Faktur przyznaje przedsiębiorcom limit faktoringowy w wysokości do 200 tys. zł. Przy wyższych fakturach można zgłosić się do zespołu Finansowania Faktur, wtedy doradca klienta przedstawi indywidualną ofertę, dopasowaną do potrzeb firmy.

Otrzymane pieniądze można przeznaczyć na bieżące wydatki (paliwo, wynagrodzenia, zobowiązania podatkowe, składki ubezpieczeniowe, naprawy pojazdów) i rozwój firmy. Dodatkowo, dzięki oferowaniu odroczonych terminów płatności łatwiej jest pozyskiwać nowych klientów. Załatwienie formalności nie wymaga wychodzenia z firmy – wszystko załatwiane jest przez internet, bez papierowych umów i zbędnych formalności. |

zuje kontrahentów do terminowego opłacania faktur.

Kto może skorzystać z finansowania?

Z finansowania mogą korzystać Jednoosobowe Działalności Gospodarcze, Małe i Średnie Przedsiębiorstwa oraz Spółki z Ograniczoną Odpowiedzialnością i Akcyjne, pod warunkiem że działają na rynku co najmniej sześć miesięcy. Muszą też rozliczać się z kontrahentami wystawiać faktury z odroczonym terminem płatności wynoszącym od 7 do 90 dni, a kwota brutto faktury musi być wyższa

Chcesz dowiedzieć się więcej?
Skontaktuj się z nami!

Doradcy czekają na Twoje pytania od poniedziałku do piątku 8:30–16:30 pod numerem telefonu 32 357 47 25 i adresem e-mail: finansowaniefaktur@ingcomfin.pl

Nie czekaj na pieniądze

za swoje faktury!

Wypróbuj za darmo FinansowanieFaktur.pl



NOWE LOKALIZACJE

SIEDLCE
WAŁBRZYCH
KOSZALIN
KOLUSZKI
GORZÓW WLKP.
BŁONIE
RADOM
RZESZÓW
OLSZTYN

 PANATTONI

W CIĄGU OSTATNICH 16 LAT DOSTARCZYLIŚMY
PONAD 12 MILIONÓW M² NOWOCZESNEJ POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ

www.panattonieurope.com