

# SMART NEWS

CARGOSOLUTIONS

01/2023 (3)



3

**Automatyzacja  
procesów w logistyce**

**SMART**  
CARGOSOLUTIONS

6

**Elastyczność  
i komfort —  
transport intermodalny  
w praktyce**

10

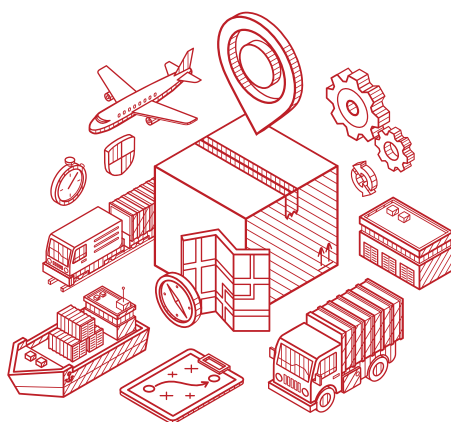
**Pod parasolem  
karnetów TIR**



# Szanowni Państwo,

Pierwsze dni nowego roku zawsze przynoszą ze sobą pokazny pakiet przeróżnych postanowień, nowych planów rozwoju i celów zawodowych. Z drugiej strony towarzyszy nam wówczas pewien rodzaj niepewności, czy i w jakim stopniu uda się te zamierzenia zrealizować.

Nie można ukrywać, że dla przedsiębiorców i firm obecne otoczenie makroekonomiczne nie jest zbyt łaskawe. Tym bardziej cieszą dane z raportu CBRE i Panattoni „Confidence Index 2022”, z którego wynika, że 58% przedstawicieli sektora logistycznego spodziewa się wzrostu obrotów, a taki sam odsetek planuje zatrudniać kolejnych specjalistów. W 2023 r. rynek spedycji z pewnością czekają zmiany, stymulowane przez oczekiwania klientów i pojawiające się możliwości techniczne. Jednym z wiodących trendów będzie coraz powszechniejsza automatyzacja procesów. O tym, jak wygląda ona w praktyce, opowiadają w wywiadzie Artur Szkudlarek i Marcin Iwaniuk, eksperci Smart Cargo Solutions. Polecamy Państwu także lekturę artykułu na temat transportu intermodalnego i możliwości, jakie stwarza w zakresie optymalizacji procesów



logistycznych. W Polsce transport intermodalny to niesłuchanie perspektywiczna gałąź gospodarki, której sprzyja m.in. dynamicznie rozwijający się rynek e-commerce, a także rosące normy ochrony środowiska. Zwieńczeniem obecnego numeru są najważniejsze informacje branżowe z ostatniego kwartału. Ten sumaryczny przegląd przedstawia obecną sytuację branży logistycznej i rysuje wiele perspektyw na przyszłość. Życzymy, by była ona dla Państwa jak najbardziej pomyślna!

**Smart Cargo Solutions**



## Spis treści

Automatyzacja procesów w logistyce .....	3
Elastyczność i komfort – transport intermodalny w praktyce .....	6
Pod parasolem karnetów TIR .....	10
Newsy z branży .....	14

Wydawca na zlecenie  
**Smart Cargo Solutions** sp. z o.o.:

**Feniks Media Group**  
ul. Balicka 136, 30-149 Kraków

wspolpraca@feniksmedia.pl

# Automatyzacja procesów w logistyce

## Przyszłość branży TSL?

U PODSTAW IDEI PRZEMYSŁU 4.0 LEŻY AUTOMATYZACJA PROCESÓW - ZARÓWNO TYCH, KTÓRE ODBYWAŁY SIĘ WCZEŚNIEJ, JAK I NOWYCH, KTÓRE WŁAŚNIE DZIĘKI AUTOMATYZACJI NABRAŁY BIZNESOWEGO UZASADNIENIA. NOWE IDEE ZAWSZE ZMIENIAJĄ OBLICZE RYNKU, A W TYM PRZYPADKU PRZEMYSŁ 4.0 TO COŚ WIĘCEJ NIŻ POJEDYNCZA IDEA. MOŻLIWOŚCI TECHNOLOGICZNE, KTÓRE SĄ OBECNIE DOSTĘPNE, BARDZO ZMIENIŁY CAŁĄ BRANŻĘ. O TO, JAK WYGLĄDA PRACA W NOWOCZESNYM PRZEDSIĘBIORSTWIE Z BRANŻY LOGISTYCZNEJ, ZAPYTALIŚMY MARCINA IWANIUKA I ARTURA SZKUDLARKA Z FIRMY SMART CARGO SOLUTIONS.



**Artur Szkudlarek**  
Smart Cargo Solutions



**Marcin Iwaniuk**  
Smart Cargo Solutions

**Jakie elementy z obszaru Przemysłu 4.0, którego nieodłącznym elementem jest automatyzacja procesów, są wdrażane lub już wykorzystywane w Smart Cargo Solutions?**

Działalność firmy spedycyjnej obejmuje wiele procesów związanych z: operacjami transportowymi, śledzeniem przesyłek, obiegiem dokumentów, fakturowaniem, analizą kosztów i zobowiązań dla podwykonawców, administracją wewnętrzną czy finansowo-księgową, dzięki którym możliwa jest szybka i płynna obsługa zleceń transportowych dla naszych klientów.

Większość tej pracy wymaga zarządzania przepływem informacji pomiędzy systemami. Odbyna się to poprzez

ręczne wprowadzanie danych, które jest czynnością czasochłonną i obciążoną dużym ryzykiem wystąpienia błędów. W tym środowisku idealne zastosowanie znajdują zautomatyzowane roboty, które potrafią wykonać tę część obowiązków pracownika - człowieka.

Narzędzia, które aktualnie implementujemy, umożliwiają wprowadzanie sekwencyjnych, powtarzalnych danych, ale dodatkowo mogą one te dane zbierać z różnych systemów, a następnie wstępnie przetwarzać i poddawać analizie.

W związku z tym głównym aspektem, na którym się skupiamy, są wdrożenia rozwiązań z zakresu automatyzacji procesów biznesowych (ang. *business process automation*) w naszej branży.

Wdrożenia te są zawsze poprzedzane: dogłębną analizą i rozłożeniem na czynniki pierwsze całych procesów, oceną korzyści, testowaniem nowych funkcjonalności, a finalnie także mierzeniem efektów usprawnień - tak aby wyodrębnić te elementy naszej pracy, w których ta technologia sprawdzi się najlepiej.

**Jesteście Panowie zaangażowani w automatyzację procesów w Smart Cargo Solutions, mimo że na co dzień jesteście handlowcami. Czy te dwie role da się połączyć?**

Jako handlowcy jesteśmy swego rodzaju łącznikami pomiędzy poszczególnymi działami firmy a klientami, dlatego potrafimy analizować wspomniane procesy – zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne – na wielu płaszczyznach.

Dostrzegamy wiele elementów wspólnych pomiędzy automatyzacją procesów a naszymi codziennymi obowiązkami: sprzedażą usług spedycyjnych, bezpośrednim kontaktem z kontrahentem, zbieraniem informacji czy umiejętnością sprawnej komunikacji, która także w znacznej części opiera się na poukładanych procesach związanych z dokonywaniem ustaleń między stronami, przekazywaniem ich wewnątrz firmy oraz wdrażaniem nowych klientów do współpracy z naszą firmą.

Niektóre rozwiązania, które mogłyby usprawnić opiekę nad klientem i odciążać naszych współpracowników, czasami wręcz nasuwają się same. Szukamy zatem praktycznych rozwiązań bieżących kwestii, np. w jaki sposób uprościć wprowadzanie informacji o nowym kliencie do systemu, aby ta czynność była jak najefektywniejsza i aby wyeliminować błędy, które na dalszych etapach mogą generować problemy.

Oczywiście nie piszemy programów ani nie zajmujemy się poszczególnymi interfejsami systemu od strony technicznej, lecz skupiamy się na analizie wykonywanej pracy i szukaniu sposobów na jej optymalizację, która przyniesie korzyści zarówno nam, jak i naszym klientom.

Jako handlowcy doskonale wiemy, czego oczekują od nas odbiorcy naszych usług, i staramy się tę wiedzę umiejętnie wykorzystać. W tym zakresie obie te role – handlowca i specjalista ds. automatyzacji procesów – świetnie ze sobą współgrają.

**Czy automatyzacja procesów w firmie wymaga specjalistycznej wiedzy i wykształcenia, czy też wystarczają pasja i zainteresowanie**



**tymi zagadnieniami? Na czym na co dzień polega Wasza praca?**

**A.S.:** Przede wszystkim staramy się ten nowy obszar zgłębić, wychodząc z założenia, że jeśli jakiś proces jest powtarzalny i nie wymaga podejmowania decyzji na poszczególnych etapach (czyli nie angażuje bezpośrednio nas – pracowników), to można go zautomatyzować. Z pewnością przydaje się podstawowa wiedza teoretyczna, dotycząca np. możliwości technicznych konkretnych rozwiązań lub nowych trendów. Pozwala ona umiejętnie poruszać się wśród narzędzi związanych z automatyzacją. Bez znajomości tych zagadnień trudniej byłoby nam się w tym odnajdywać, ale raczej nie nazwałbym tego specjalistyczną wiedzą, tym bardziej że pojęcia związane z transformacją cyfrową, robotyzacją i Przemysłem 4.0 stają się coraz bardziej powszechne.

**M.I.:** W naszej pracy skupiamy się w pierwszej kolejności na szczegółowej analizie istniejących procesów i zasad postępowania w każdym dziale. Opierając się na uzyskanych informacjach, poszukujemy sposobów na uproszczenie i zautomatyzowanie tych procesów.

Bazując na zdobytym doświadczeniu i wiedzy z zakresu nowych technologii,

już na tym etapie staramy się ocenić, czy lepiej sposób postępowania po prostu zmienić, czy też może raczej należy skorzystać z jakiejś formy automatyzacji w oparciu o narzędzia informatyczne. A trzeba powiedzieć, że narzędzi i usprawnień jest całkiem sporo. Dla przykładu: zamiast ręcznie wprowadzać dane z faktury, możemy automatycznie odbierać wiadomość e-mail, która zawiera tę fakturę w załączniku. Pozwala to na automatyczne wprowadzanie informacji do systemu księgowego w czasie rzeczywistym, co usprawnia naszą pracę, eliminując konieczność ręcznego wprowadzania danych.

Aby tego dokonać, musimy podejść do zadania w sposób kompleksowy, dzieląc wszystkie procesy na poszczególne obszary działalności firmy oraz etapy i podetapy, z których się one składają. Tylko w taki sposób możemy odnaleźć obszary, które wymagają usprawnienia czy zautomatyzowania.

Podzielam zdanie kolegi i myślę, że niezbędne nie są tutaj specjalistyczna wiedza czy kierunkowe wykształcenie, ale raczej zainteresowanie aktualnymi rozwiązaniami i umiejętność korzystanie z technologii – to wystarcza, aby takie zmiany w firmie wprowadzać.



### Jakie korzyści przynosi poprawa wydajności pracy związana z zastosowaniem określonej infrastruktury informatycznej w firmie?

Według nas kluczowym elementem automatyzacji jest zrozumienie procesów, a oprogramowanie jest narzędziem wspomagającym pracę. Oczywiście narzędzie to, jeśli tylko zostanie poprawnie zaimplementowane i dostosowane do określonych potrzeb, tworzy tzw. cyfrowy ekosystem.

Z tego powodu stale podkreślamy procesowe podejście do projektu, w który jesteśmy zaangażowani, ponieważ bez dokładnej wiedzy o funkcjonowaniu poszczególnych części danego procesu w firmie i rozbiciu ich na odpowiednie fragmenty nie jest możliwe zidentyfikowanie wąskich gardeł i problemów, które oprogramowanie może naprawić lub wspierać. Pracujemy również na określonym systemie, więc dochodzi jeszcze kolejna kwestia związana z technologicznymi ograniczeniami, które zawsze występują, ponieważ nie wszystkie dostępne rozwiązania są ze sobą spójne.

Wspomniane wyżej aspekty musimy brać pod uwagę, zanim przystąpimy do wdrożenia systemów automatyzujących, gdyż w ten sposób uzyskujemy odpowiedź na pytania: czego tak naprawdę

jako użytkownicy oczekujemy i czy określone narzędzia mogą zostać wdrożone w naszej firmie.

Po odpowiedniej walidacji rozwiązań i mając takie przygotowanie do tematu, jesteśmy w stanie się rozwijać i obudowywać system dodatkowymi narzędziami informatycznymi, które skracają czas potrzebny na obsługę zlecenia spedycyjnego na każdym jego etapie: od wprowadzenia nowego kontrahenta do systemu, poprzez weryfikację finansową, raportowanie statusu przesyłki i wprowadzenie dokumentów transportowych, aż po kwestie związane z obiegiem faktur.

Rezultatem prac ma być niewątpliwa korzyść związana z redukcją błędów i czasu potrzebnego na weryfikację poprawności wprowadzanych danych, a także mniejszym zaangażowaniem pracowników – w tym zakresie, w którym da się ich odciążyć lub zastąpić. Wszystko to finalnie przekłada się na poprawę efektywności pracy całego zespołu.

### Czyli są to rozwiązania, które mają poprawić pracę wewnątrz firmy? Czy Państwa klient także jest w stanie dzięki temu coś zyskać? Inaczej mówiąc: czy da się przekuć idee związane z transformacją cyfrową na konkretne przewagi konkurencyjne w branży spedycyjnej?

Głównym beneficjentem zmian związanych z automatyzacją procesów biznesowych ma być oczywiście klient i tutaj mówimy przede wszystkim o szybszym i bardziej precyzyjnym wykonywaniu pewnych zadań, które mogą zostać zautomatyzowane, a które do tej pory realizowane były ręcznie. Automatyzacja przekłada się m.in. na skrócenie ścieżki komunikacji i wymiany informacji między spedytorem a klientem.

Unikamy błędów we wprowadzaniu danych do systemu: od kwestii prozaicznych, jak niepełna nazwa kontrahenta czy błędny adres, aż po weryfikację zgodności dokumentów na linii dostawca – klient.

W naszej branży szybkość komunikacji jest szczególnie ważna, a gdy zestawimy ją z ilością wykonywanej pracy, to okazuje się, że podatność na błędy jest spora.

Jeśli możemy korzystać z systemów, które pozwolą ograniczyć liczbę tych błędów albo bardzo szybko je wychwycić, to z pewnością klient na tym skorzysta.

Oczywiście nie każdy proces uda się w pełni zautomatyzować, ponieważ nasza praca musi być oparta o komunikację międzyludzką. Mamy też świadomość, że nawet najlepsze systemy mają swoje ograniczenia i mogą ulegać awariom.

### Zakładam, że celem jest traktowanie każdego klienta indywidualnie, w oparciu o sprawną organizację pracy i odpowiednie zaplecze techniczne. Jak wyglądają dalsze plany? W którym kierunku chcecie iść jako firma, uwzględniając te zagadnienia, o których rozmawiamy?

Tak, sprawna organizacja pracy to był i jest nasz priorytet i główne założenie w kontekście automatyzacji procesów w Smart Cargo Solutions. Dobra organizacja pracy i lepsza wydajność pozwalają nam być bliżej klientów i lepiej spożytkować czas. Aktualnie pracujemy nad bieżącą analizą i optymalizacją procesów w firmie przez ich skracanie oraz szukanie najlepszych sposobów na ich poprawę z uwzględnieniem robotyzacji i rozbudowy infrastruktury IT. Im dłużej i bardziej jesteśmy zaangażowani w ten projekt, tym więcej ciekawych narzędzi dostrzegamy. Systemy operacyjne stosowane w firmach spedycyjnych będą musiały się do tych zmian dostosować i być może na którymś etapie zdecydujemy się na integrację z platformą, która umożliwi nam dalszy rozwój i pozwoli realizować nasze pomysły.

Taki system musiałby być elastyczny, aby dało się go dopasować do naszych potrzeb, a jednocześnie skalowalny, aby mógł rozwijać się wraz z nami i naszymi rosnącymi potrzebami technologicznymi.

Myszę, że korzystając ze zdobytego doświadczenia przy tym projekcie i wiedzy, jak powinien on funkcjonować, analiza procesów, którą się zajmujemy, świetnie się sprawdza. Wszystko to – w połączeniu z faktem, że wyróżniamy się na tle konkurencji – sprawia, że przejście na bardziej zaawansowane i pionierskie systemy powinno odbyć się sprawnie.

# Elastyczność i komfort – transport intermodalny w praktyce

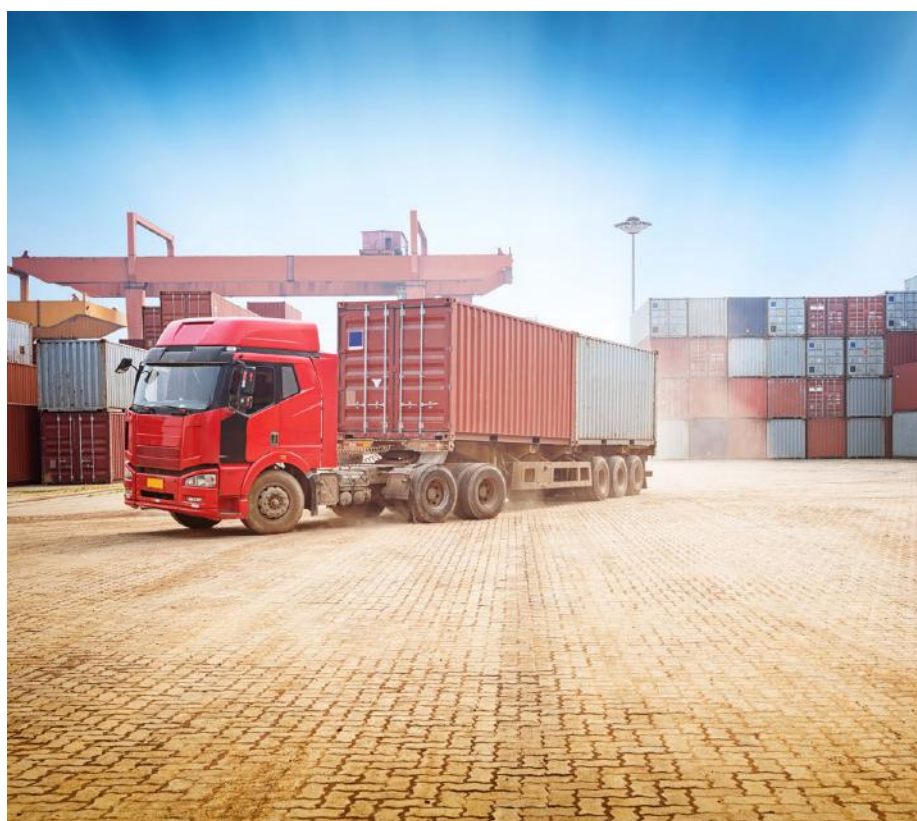
TRANSPORT INTERMODALNY JEST JEDNYM ZE SPRAWDZONYCH SPOSOBÓW OPTIMALIZACJI PROCESÓW LOGISTYCZNYCH. CELEM JEST UŁATWIENIE TRANSPORTU TOWARÓW PRZY POMOCY NAJLEPSZYCH DOSTĘPNYCH ŚRODKÓW – W ZALEŻNOŚCI OD OCZEKIWAŃ RYNKU: NAJTAŃSZYCH, NAJSZYBSZYCH, NAJBEZPIECZNIEJSZYCH. PRIORYTET WYBIERA FIRMA LOGISTYCZNA WYKONUJĄCA USŁUGĘ, UWZGLĘDNIAJĄC PRZY TYM POTRZEBY KLIENTÓW.

O roli, jaką odgrywa transport kontenerowy w spedycji o globalnym zasięgu, może świadczyć liczebność floty kontenerowców. W styczniu 2022 r. były to 5574 jednostki. Dla porównania: w tym samym czasie odnotowano 17 784 jednostki typu RoRo / General Cargo oraz 12 941 jednostek masowców. Tych liczb nie można porównywać bez uwzględnienia specyfiki ładunków. Masowce przewożą towary „luzem”: węgiel, zboża, nawozy sztuczne. Konteneryzacja tego typu ładunków nie jest uzasadniona. Transport kontenerowy to idealne rozwiązanie przede wszystkim do transportu produktów gotowych i wysoko przetworzonych, m.in.: samochodów, odzieży, urządzeń elektronicznych, żywności czy półproduktów i produktów przemysłowych.

Przy tradycyjnym podejściu do transportu i przewożeniu towaru „luzem” zmiana środka transportu jest kosztowna i czasochłonna. Koszt wynika z konieczności zatrudnienia dodatkowych pracowników, którzy przeładują towar. Taka operacja niesie ze sobą potencjalne ryzyko strat spowodowanych uszkodzeniami towaru.

Wiele z tych problemów rozwiązuje konteneryzacja towarów. Umieszczony w kontenerze ładunek można szybko i bezpiecznie przeładowywać na różne środki transportu (oczywiście pod warunkiem, że są one wyposażone w odpowiednie urządzenia do mocowania kontenerów).

Ten sam kontener może podróżować kolejno na: naczepie samochodowej, platformie kolejowej, statku, a następnie ponownie na naczepie, na której zostanie dostarczony do odbiorcy. Przeładunek jest szybki, bezpieczny i zoptymalizowany finansowo.



ŚWIADCZYMY USŁUGI Z ZAKRESU SPEDYCJI MORSKIEJ DLA ŁADUNKÓW PEŁNOKONTENEROWYCH (FCL), DROBNICOWYCH (LCL) ORAZ NIESTANDARDOWYCH I PONADGABARYTOWYCH (OUT OF GAUGE).

---

## ► KOMPLEKSOWA OBSŁUGA PRZESYŁEK

w imporcie i eksporcie, w każdej konfiguracji warunków Incoterms przesyłka może dotrzeć w dowolne miejsce na świecie

## ► PROFESJONALNE I RZETELNE DORADZTWO

oraz wybór optymalnej drogi i sposobu wysyłki

## ► OPEROWANIE WE WSZYSTKICH PORTACH POLSKICH I EUROPEJSKICH

w zależności od potrzeb naszych kontrahentów

## ► ZARZĄDZANIE I NADZÓR

nad obsługą portową, celną i dokumentacyjną

## ► GWARANCJA BEZPIECZEŃSTWA

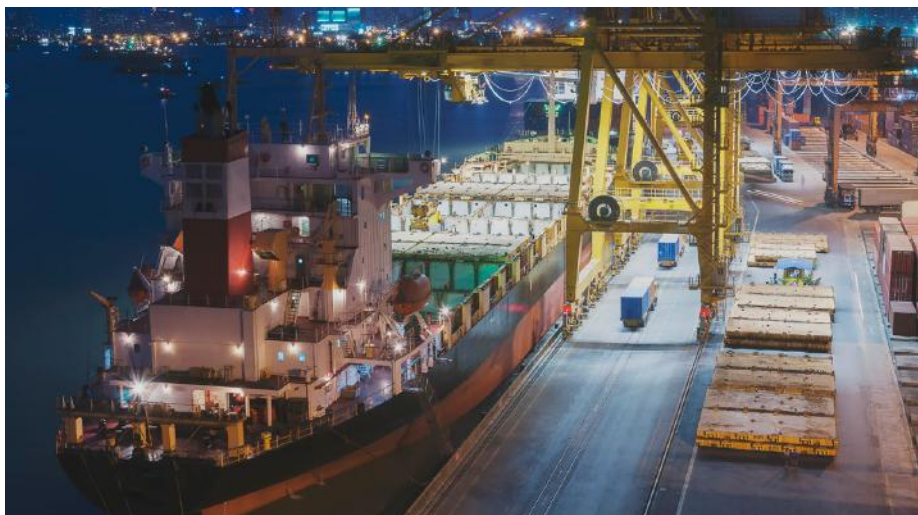
dzięki bardzo atrakcyjnym warunkom ubezpieczenia cargo



## ► KORZYŚCI SYSTEMOWE

Z punktu widzenia państw transport towarów pełni wiele funkcji: jest podstawą gospodarki, ale wpływa także na bezpieczeństwo i jakość życia. Tam, gdzie towary są przewożone przede wszystkim samochodami ciężarowymi, obserwuje się utrudnienia w ruchu, zniszczenie nawierzchni, zwiększoną liczbę wypadków. Emisja spalin obniża jakość życia, sprzyja powstawaniu smogu. Wysokie ceny paliw płynnych, konieczność ograniczenia ich zużycia i problemy w konstruowaniu samochodów ciężarowych z napędem elektrycznym sprawiają, że celowe jest rozwijanie transportu kolejowego, który powinien przejąć jak największą część ładunków przewożonych drogami na dalekich dystansach.

Próbowano tego dokonać na wiele sposobów. W Szwajcarii od 11 lipca 2001 r. na trasie Freiburg–Novara przewieziono pociągami ponad 1,7 mln samochodów ciężarowych z ładunkami. W Austrii sukcesywnie ogranicza się ruch samochodów ciężarowych na autostradach A12 i A13, skłaniając przewoźników do korzystania z tranzytu ciężarówek pociągami. W Polsce w 1996 r. zainicjowano akcję „TIR-y na tory”, która jednak nie odniosła spektakularnego sukcesu. Przemieszczanie pociągami ciągników siodłowych z załadowaną naczepą ułatwia redukcję ruchu na lo-



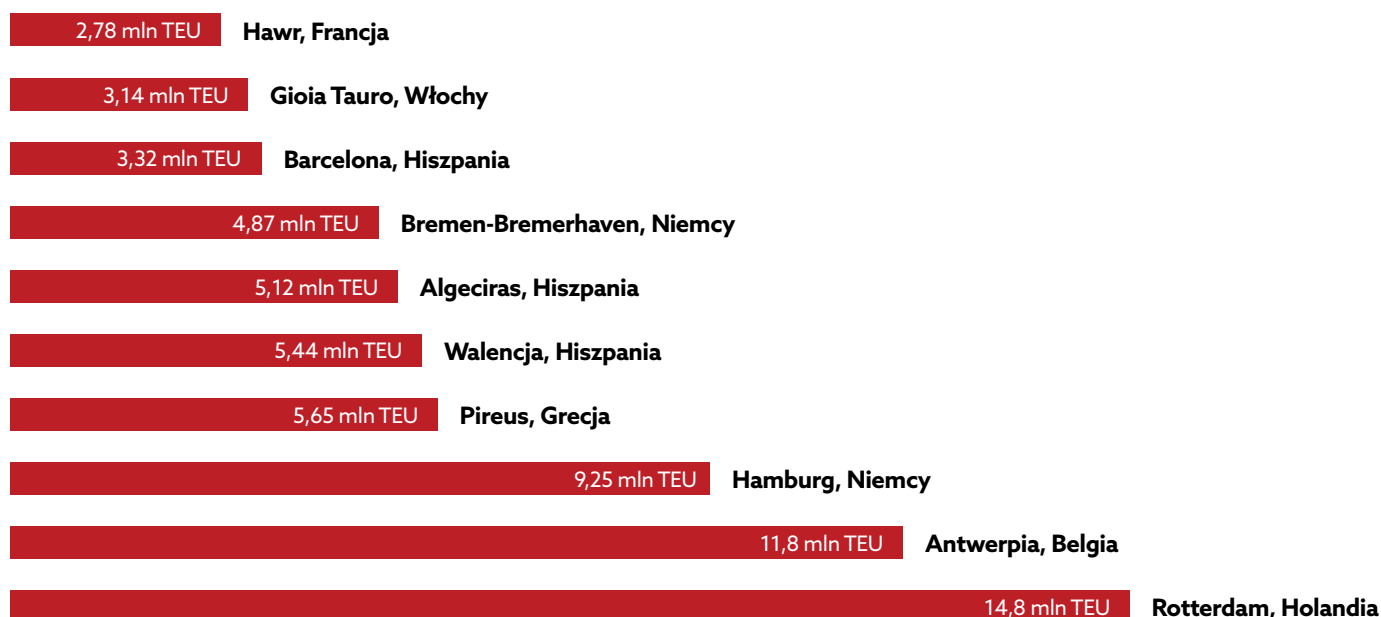
kalnych drogach, ale jest nieefektywne. Pociągi mają ograniczoną długość i ładowność, a przewożenie samochodu, który po rozładunku dowiezie towar do celu, ma niewiele wspólnego z optymalizacją. Gdyby miejsce zajmowane przez samochody przeznaczyć na kontenery, wydajność transportu byłaby o wiele większa. Choćby z tego powodu można uznać, że przyszłość należy do kontenerów.

### WSPÓLNY POMYSŁ

Kraje Unii Europejskiej od lat pracują nad stworzeniem spójnego systemu transportu towarów w oparciu o sieć kolejową. Ze względu na znaczne zróżnicowanie sieci kolejowych w poszczególnych państwach unifikacja

jest trudna i kosztowna, ale niezbędna. Jeśli proces zakończy się sukcesem, kontenery odebrane w jednym z terminali morskich będą transportowane koleją w pobliżu miejsca przeznaczenia, a transport samochodowy zostanie ograniczony do ostatniego, możliwie krótkiego odcinka między terminalem kolejowym a siedzibą odbiorcy.

Europejskie morskie terminale kontenerowe obsługują znaczną część ruchu towarowego. Podstawą do obliczeń jest jednostka TEU, czyli odpowiednik pojemności dwudziestostopowego, standardowego kontenera. Wyrażona w tych jednostkach roczna przepustowość europejskich morskich terminali kontenerowych prezentowana jest na poniższym wykresie (dane z 2021 roku).





Dla porównania, największy chiński terminal kontenerowy w Szanghaju w 2021 r. obsłużył 47,03 mln TEU, a dziesięć największych chińskich terminali kontenerowych obsługuje rocznie około 200 mln TEU. Skąd tak duże różnice w porównaniu do portów europejskich? Chiny są największym producentem i eksporterem na świecie, a kontenery odprawiane w Szanghaju trafiają do portów na wszystkich kontynentach.

## CŁO

Kontenery ułatwiają przemieszczanie towarów na trasach obejmujących wiele obszarów celnych. Możliwość skorzystania z przywilejów gwarantowanych przez karnet TIR sprawia, że prawidłowo odprawiony i zabezpieczony przez służby celne kontener może bez dodatkowych kontroli dotrzeć do kraju docelowego. To oznacza szybszy i bardziej konkurencyjny transport.

## KOSZTY I BRAK SYMETRII

Wykorzystanie kontenerów, oprócz wielu korzyści, niesie ze sobą także pewne komplikacje i dodatkowe koszty. Przykładem niech będą niedawne problemy z utrzymaniem równowagi w obrocie kontenerami. W idealnym przypadku są one wykorzystywane w takim samym stopniu w eksporcie, jak i w imporcie. Kraj lub region opuszcza w przybliżeniu tyle samo kontenerów, ile do niego trafia. Po rozładunku, czyszczeniu i konserwacji są one wykorzystywane ponownie. Produkcja nowych kontenerów ma uzupełnić braki spowodowane utratą części kontenerów podczas żeglugi, w wypadkach oraz w wyniku naturalnego zużycia. Pokrywa także potrzeby wynikające ze wzrostu gospodarczego i popytu na nowe kontenery.

W rzeczywistości świat nie jest symetryczny. Niektóre rejony mają eksport znacznie większy niż import, a szczególnie wyraźnie widać to na przykładzie Chin i innych państw Dalekiego Wschodu. W rezultacie występują okresowe utrudnienia w dostępie do kontenerów. Wysłane do Europy i Ameryki Północnej, wracają z opóźnieniem, a nowych nie można produkować bez końca, ponieważ zwiększa to koszt transportu, zużycie

surowców i energii. Z drugiej strony kontenery po wyładunku zalegają w portach, czekając na kurs powrotny do Azji. To także generuje dodatkowe koszty, ponieważ za zajęcie terenu pod skład pustych kontenerów trzeba ponosić opłaty. Odsyłanie pustych kontenerów jest jednak kosztowne i żadna ze stron nie spieszy się, żeby opłacić taki transport.

Ostatnio taki kontenerowy zator obserwowaliśmy w okresie pandemii COVID-19. Sytuacja zaczęła się normalizować po złagodzeniu restrykcji i przywróceniu produkcji oraz handlu do poziomu odpowiadającego mniej więcej okresowi sprzed pandemii.

Zdarza się i tak, jak w lecie 2021 r., że kontenerowce muszą czekać na wejście do portu nawet kilkanaście dni. Przyczyną jest opóźniony odbiór kontenerów z portu (koleją lub samochodami ciężarowymi). Ograniczona powierzchnia portu uniemożliwia obsługę kolejnych

statków do czasu, aż większość kontenerów zostanie wyekspediowana. W tym przypadku wąskim gardłem często są transport drogowy i kolejowy. Jeśli Europa ma rozwijać infrastrukturę logistyczną opartą na kontenerach, nie może zignorować potrzeb transportu szynowego. Potrzebna jest rozbudowa dróg kolejowych, unifikacja systemu sterowania ruchem kolejowym, zwiększenie przepustowości istniejących linii i budowa nowych.

Rozwój transportu intermodalnego przyniesie dodatkowe korzyści. Proces przeładunku i transportu kontenerów może być w wysokim stopniu zautomatyzowany i zrobotyzowany. Zakładając, że możliwe jest stworzenie sieci kolejowej, na której transport towarowy odbywa się w pełni automatycznie, może się okazać, że w przyszłości kontakt człowieka z kontenerem ograniczy się do zamknięcia go w miejscu nadania i otwarcia u odbiorcy.



# Pod parasolem karnetów



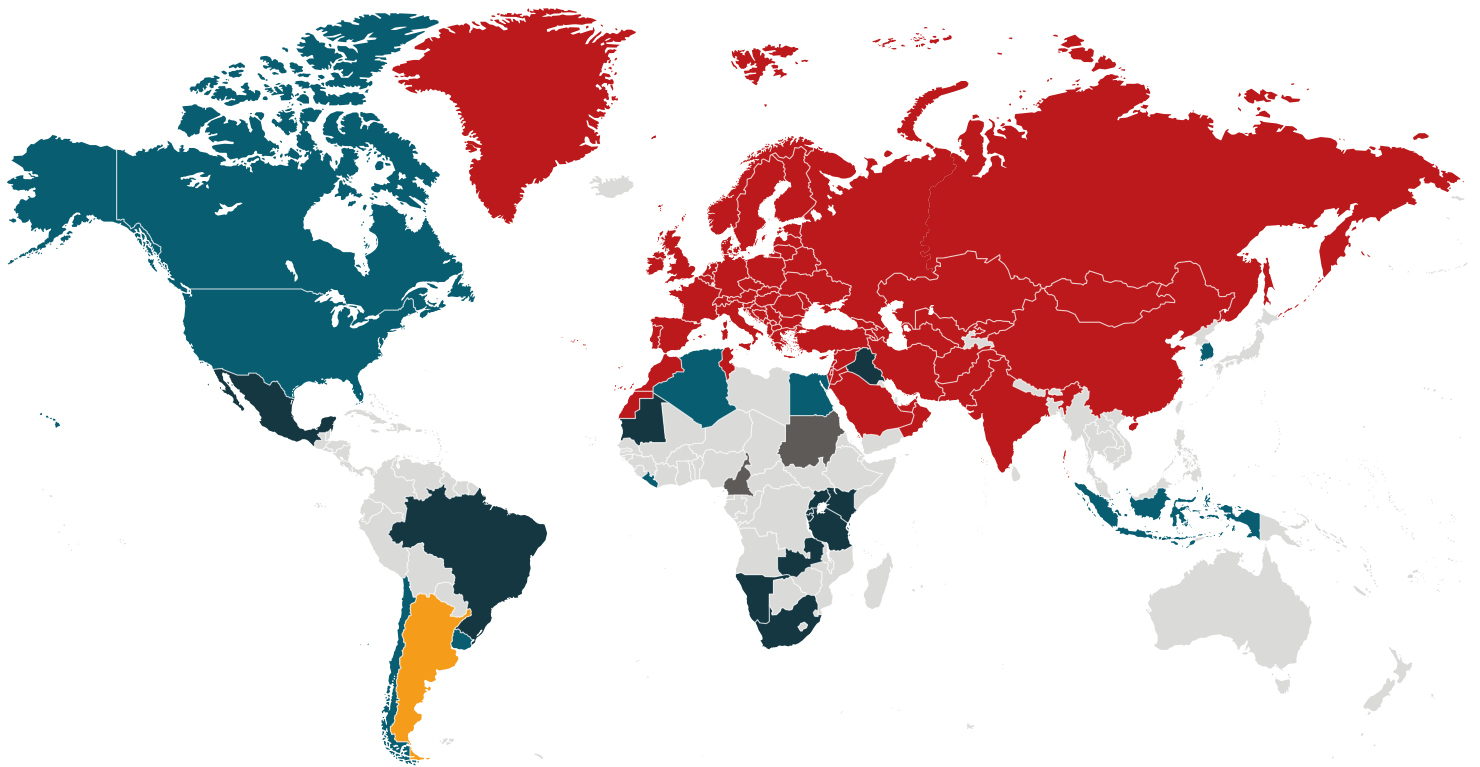
TABLICE Z NAPISEM „TIR” SĄ PRAWDOPODOBNIIE NAJLEPIEJ ZNANYM SYMBOLEM ZWIĄZANYM Z TRANSPORTEM DROGOWYM. SAMO SŁOWO „TIR” STAŁO SIĘ SYNONIMEM CIĄGNIKÓW SIODŁOWYCH Z NACZEPĄ, KTÓRE SĄ PODSTAWĄ DROGOWEGO SYSTEMU LOGISTYCZNEGO. TYMCZASEM NIE KAŻDY SAMOCHÓD CIĘŻAROWY LUB NACZEPA MOGĄ BYĆ OZNAKOWANE TABLICĄ „TIR”. ZALEŻY TO NIE OD TYPU I ŁADOWNOŚCI POJAZDU, ALE OD RODZAJU WYKONYWANYCH PRZEWOZÓW I SYTUACJI FIRMY-PRZEWOŹNIKA.

Historia karnetów TIR zaczęła się w roku 1948, kiedy rozpoczęto prace nad wprowadzeniem porozumienia upraszczającego procedury celne w międzynarodowym transporcie towarów. Na szerszą skalę zaczęto je stosować w latach 50. XX w., choć „Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR” (skrót od fr. *Transport International Routier*) została podpisana dopiero 14 listopada 1975 r. w Genewie. Jej głównym celem było uproszczenie zasad odprawy celnej,

prowadzące pośrednio do skrócenia czasu przewozu towarów bez przeładunku przez jedną lub kilka granic.

Od początku autorzy Konwencji robili wiele, żeby objąć nią jak najwięcej państw. Nie było to jednak proste. Trzeba pamiętać, że w okresie powojennym świat był podzielony na strefy wpływów wynikające nie tylko z konfliktu między Wschodem a Zachodem, ale także z lokalnych perturbacji towarzyszących wycofywaniu się europejskich państw z ich dawnych kolonii.

Z uwagi na te trudności nadzór nad wykonywaniem zapisów Konwencji powierzono ONZ. W rezultacie do Konwencji do dziś przyłączyło się 76 stron, w tym państwa zza dawnej żelaznej kurtyny, z Ameryki Północnej i Południowej oraz Azji i Afryki. Stronami są również: Stany Zjednoczone Ameryki, Kanada, Chile i Urugwaj, choć w tych krajach nie stosuje się karnetów TIR. Tak rozległy zasięg geograficzny przesądził o istotnej roli Konwencji w budowie wspólnego rynku i rozwoju gospodarek państw sygnatariuszy.



- Kraj operacyjny TIR (kraj ratyfikował Konwencję TIR, a karnety TIR są akceptowane do wysyłek w niektórych punktach celnych w kraju)
- Kraj wdrażający TIR (kraj ratyfikował Konwencję TIR i obecnie pracuje nad jej wdrożeniem)
- Kraj z ratyfikowaną Konwencją TIR (ratyfikacja zaakceptowana przez ONZ)
- Kraj przystępujący do TIR (kraj publicznie zadeklarował zamiar ratyfikacji Konwencji TIR i rozpoczął wewnętrzne procesy formalne)
- Potencjalna strona Konwencji TIR (kraj prowadzi rozmowy z ONZ na temat przystąpienia do Konwencji TIR)

## KARNETY TIR W LICZBACH

Co roku wystawianych jest kilkaset tysięcy karnetów TIR. W skali świata rekordową liczbę 3 599 860 karnetów wydano w 2006 r. W Polsce szczyt przypadł na rok 2011, kiedy nasi przewoźnicy otrzymali 310 050 karnetów. Dla porównania w roku 2020 ich liczba spadła do 81 200.

Obecnie na całym świecie co miesiąc z karnetów TIR korzysta ponad 10 000 firm logistycznych i transportowych, których flota obejmuje ponad 80 000 samochodów ciężarowych.

## WYMAGANIA STAWIANE PRZEWOŹNIKOM

Przewoźnik, który zamierza transportować towary pod osłoną karnetu TIR, musi przejść proces akredytacyjny i uzyskać specjalne zezwolenie, które w Polsce wydaje Dyrektor Izby Celnej w Warszawie. Zezwolenie potwierdza rzetelność przedsiębiorstwa i jego kondycję finansową. Proces jest czasochłonny, więc nie jest

możliwe uzyskanie karnetów TIR z dnia na dzień, jeśli akurat trafi się klient, który potrzebuje takiego rodzaju transportu. Dlatego – nawiązując współpracę z przewoźnikiem – należy się zorientować, czy będziemy potrzebować transportu w oparciu o Konwencję TIR i czy wybrany przewoźnik może go wykonać.

Dane dotyczące przewożonych towarów i transportujących je pojazdów trafiają do systemów komputerowych, ale podstawowym dokumentem nadal jest papierowy karnet: stemplowany i uzupełniany ręcznie. Ze względów bezpieczeństwa karnety są drukowane wyłącznie w Szwajcarii. Każdy ma unikalny numer, datę ważności i system zabezpieczeń utrudniających podrobienie. W Polsce można je zamawiać tylko w jednej instytucji: w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

To przywiązanie do tradycji ułatwia postępowanie w przypadku, gdy z jakiegoś powodu nie są dostępne systemy informatyczne władz celnych. Jednocześnie jednak zwiększa pracochłonność

związaną z opracowywaniem dokumentacji i grozi konsekwencjami w razie zaginięcia albo zniszczenia karnetu. Uciążliwe jest także przechowywanie przez 5 lat kopii wszystkich wykorzystanych karnetów. Kopia musi zawierać: okładkę, manifest towarów, grzbiety (suszki) ostemplowane przez władze celne oraz ewentualnie protokół zajścia (o ile podczas transportu doszło do zdarzenia, z powodu którego trzeba było go uzupełnić).

## UDOGODNIENIA

Karnet TIR jest zgłoszeniem celnym oraz dokumentem gwarancyjnym. Kwota gwarancyjna wynosi 100 000 EUR w krajach Unii Europejskiej oraz: Armenii, Azerbejdżanie, Bośni i Hercegowinie, Iranie, Kirgistanie, Serbii i na Ukrainie, 60 000 EUR w: Rosji, Turcji, Kazachstanie, Macedonii, Mołdawii i na Białorusi oraz 50 000 USD w pozostałych państwach będących stronami Konwencji. Do takiej kwoty zabezpieczane są roszczenia władz celnych krajów, na terenie których wykonuje się transport pod osłoną karnetu.

Każdy karnet TIR może być wykorzystany tylko raz, podczas jednej podróży pojazdu lub zespołu pojazdów (kontenera albo zespołu kontenerów).

Samochód wyruszający w drogę pod osłoną karnetu TIR podlega odprawie celnej w urzędzie w kraju, w którym rozpoczyna się transport (tam, gdzie karnet TIR jest otwierany, przestrzeń ładunkowa jest zamykana, zabezpieczana linką celną i plombowana), a także w urzędzie celnym kraju docelowego, w którym karnet jest zamykany.

#### **KARNET TIR A DOPUSZCZENIE POJAZDU DO PRZEWOZU**

Zamknięcie przestrzeni ładunkowej ma uniemożliwić dostęp do ładunku podczas całego transportu. Zamysł jest prosty: sprawdzenie ładunku przed wyjazdem, połączone z nałożeniem zabezpieczeń, wyklucza manipulacje, które przyniosłyby szkodę finansową państwom, na terenie których odbywa się transport. Przykładowe szkody to unikanie zapłaty cła, akcyzy lub innych podatków albo wprowadzenie do obrotu towarów podlegających szczególnemu nadzorowi.

Ponieważ o bezpieczeństwie ładunku (w rozumieniu służb celnych) decyduje konstrukcja pojazdu i zabezpieczenie przestrzeni ładunkowej, pojazd, który



ma wykonywać transport pod osłoną karnetu TIR, musi uzyskać świadectwo uznania. Nie trzeba się o nie starać tylko wówczas, gdy przewożone są towary o bardzo dużej masie lub objętości (przesyłki ponadnormatywne) oraz w przypadku transportu żywych zwierząt. W takich sytuacjach stosuje się specjalny rodzaj karnetu TIR, tzw. karnet otwarty.

#### **NARUSZENIE ZABEZPIECZEŃ**

Jeśli podczas transportu zabezpieczenia celne ulegną zniszczeniu, taki fakt musi być niezwłocznie zgłoszony lokalnym władzom celnym. Podobnie zresztą jak wszelkie inne zdarzenia z udziałem ładunku: otwarcie przestrzeni ładunkowej do kontroli w celu gaszenia pożaru, rozładowanie pojazdu w sytuacji zagrożenia, przeniesienie ładunku na inny pojazd w razie wypadku lub awarii itp.

Niedopełnienie tych formalności grozi poważnymi konsekwencjami finansowymi, a czasami również karnymi, więc każde takie zdarzenie jest dla kierowcy, spedytora i właściciela firmy transportowej potencjalnym źródłem stresu.

Wybierając przewoźnika działającego w oparciu o karnety TIR, warto preferować firmy przykładające dużą wagę do prawidłowego obiegu dokumentów, posiadające wsparcie kancelarii prawnych zaznajomionych z realiami państw, przez które przewożą ładunki.

Jeszcze lepiej, jeśli przewoźnicy zatrudniają kierowców, którzy znają języki obce w stopniu ułatwiającym załatwienie spraw z lokalnymi urzędnikami bez potrzeby angażowania tłumacza. W trakcie

realizowania przewozu to kierowca w sposób bezpośredni odpowiada za kontakt z miejscową policją i celnikami, więc znajomość języków obcych znacznie przyspieszy przebrnięcie przez ewentualne formalności związane z niespodziewanymi zdarzeniami i pozwoli na uniknięcie dodatkowych kosztów.

#### **ODPOWIEDZIALNOŚĆ**

Plagą transportu drogowego, szczególnie na Wschodzie, są napady i kradzieże towarów przewożonych samochodami ciężarowymi. Dla przewoźnika, zwłaszcza małego, dysponującego ograniczonymi środkami, finansowe konsekwencje kradzieży mogą być bardzo dotkliwe, a kilka następujących po sobie tego typu zdarzeń może nawet doprowadzić przedsiębiorstwo do upadłości.

W dużym uproszczeniu: przewoźnik odpowiada finansowo wobec właściciela ładunku. Co prawda straty poniesione w wyniku kradzieży może pokryć ubezpieczenie, jednak z punktu widzenia organów celnych kradzież jest wprowadzeniem towaru do obrotu poza kontrolą celną. To dlatego przewoźnik jest zobowiązany do uregulowania wszystkich należności celnych, zanim sprawa zostanie zamknięta. Dopiero po zakończeniu postępowania przez służby przewoźnik może wystąpić o zwrot opłat celnych, o ile dochował należytej staranności, żeby zapobiec kradzieży, a po jej ujawnieniu niezwłocznie poinformował policję, władze celne i postępował zgodnie z zaleceniami. Jeśli przewoźnik wykonuje swoją pracę w oparciu o karnet TIR, zwiększa swój komfort ze względu na obowiązujące gwarancje celne.

# Zakres serwisu magazynowego

Częścią profesjonalnej obsługi całego łańcucha logistycznego, oferowanej przez Smart Cargo Solutions, jest także serwis magazynowy. Posiadamy nowoczesny i przestronny magazyn zlokalizowany w pobliżu Warszawy – dzięki temu z łatwością organizujemy dystrybucję o dalekim i bliskim zasięgu, w dowolne miejsce na świecie.

Usługi wchodzące w skład serwisu magazynowego obejmują m.in.: przechowywanie towaru, jego przeładunek (*cross-docking*), konfekcjonowanie (*co-packing*) i kompletację (*picking*). Na życzenie sprawdzamy także jakość towarów. Zajmujemy się również pakowaniem, paletyzowaniem i etykietowaniem (*labeling*) przesyłek. W trosce o nasze środowisko naturalne skutecznie zarządzamy opakowaniami zwrótnymi.

Umożliwiamy składowanie towarów w magazynie celnym, zapewniając przy tym opiekę agentów celnych.

Dzięki infrastrukturze IT na bieżąco raportujemy stany magazynowe, kładąc nacisk na informowanie naszych klientów o stanie jakościowym i ilościowym zgromadzonych towarów.



**SMART**  
CARGO SOLUTIONS

## Decydując się na ofertę magazynowania Smart Cargo Solutions, zyskujesz:

- wiarygodnego partnera dbającego o Twój biznes,
- zwiększenie kontroli nad kosztami operacyjnymi i ich redukcję,
- brak pustych lub przepełnionych magazynów,
- zmniejszenie kosztów pracowniczych,
- brak konieczności inwestowania we własne systemy IT do zarządzania logistyką,
- brak konieczności inwestowania we własne grunty i powierzchnie magazynowe,
- dostęp do profesjonalnych usług,
- podniesienie jakości procesów magazynowych,
- profesjonalne doradztwo ekspertów zewnętrznych.

## Specyfikacja magazynu:

**2100 m<sup>2</sup>**  
powierzchni

**3 doki**  
załadunkowo-rozładunkowe

**1 brama**  
wjazdowa na poziomie 0

pełny  
**monitoring**  
systemem CCTV

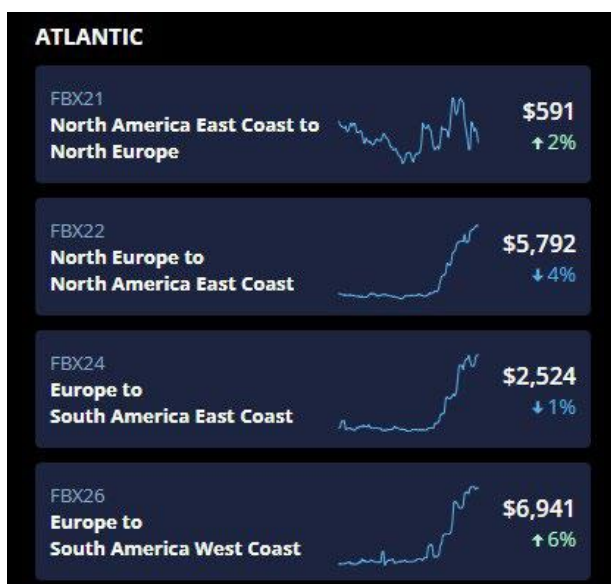
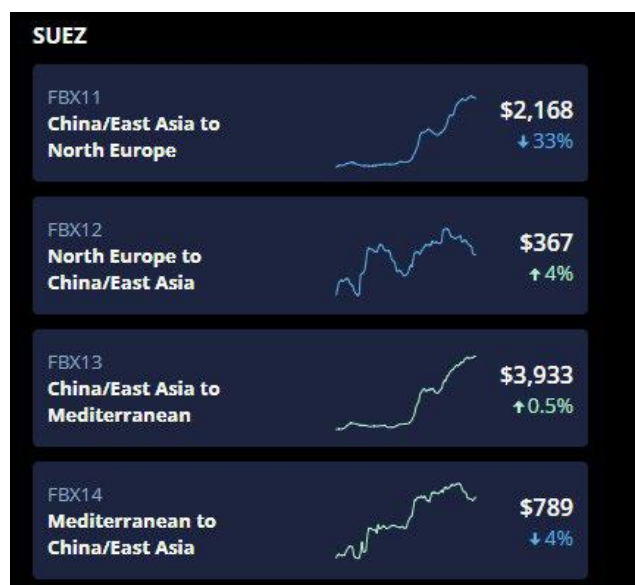
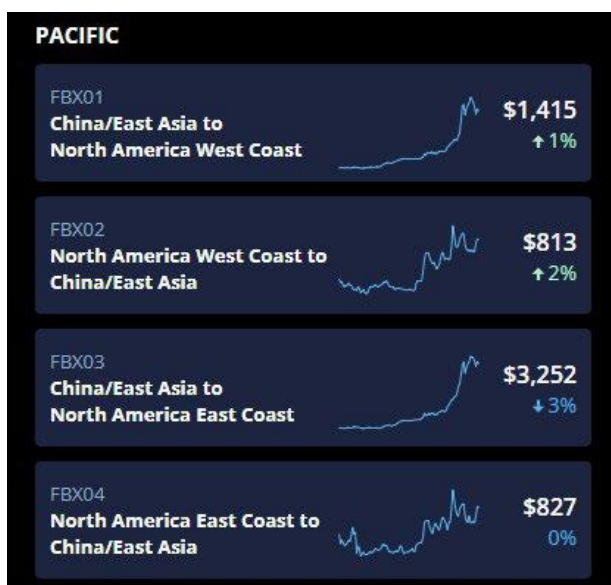
miejsce przystosowane do  
**odpraw celnych**

magazyn czasowego składowania  
**magazyn celny**

**ROZWAŻASZ OUTSOURCING USŁUG MAGAZYNOWYCH?**

**SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI – DORADZIMY I ODPOWIEMY NA TWOJE PYTANIA!**

# Freightos Baltic Index



FBX to dzienny indeks kontenerowych stawek frachtowych, wydawany przez Baltic Exchange i Freightos. Wskaźnik ten mierzy globalne stawki frachtu morskiego, obliczając stawki spot dla kontenerów 40' na 12 głównych szlakach handlowych.

FBX jest obecnie jednym z najczęściej używanych wskaźników stawek frachtowych. Na grafikach przedstawiamy stan rynku z 16 grudnia 2022 r.



Źródło: <https://fbx.freightos.com>

## CMA CGM uruchamia nową usługę

Francuski przewoźnik kontenerowy CMA CGM od połowy października oferuje nową usługę kolejową w Turcji.

Obsługiwany przez spółkę pociąg wahałowy z Iskenderun do Gaziantep

ma zapewniać „bardzo krótki i niezawodny intermodalny czas tranzytu (1,5 dnia) do rampy Gaziantep” i „podzielić przez 2,2 emisję CO<sub>2</sub> i ślad węglowy w segmencie intermodalnym w porównaniu z ciężarówką”.

CMA CGM deklaruje, że pociąg wahałowy będzie uruchamiany w każdy poniedziałek i czwartek. Przemieszczenie ładunku do Gaziantep z Szanghaju będzie wymagało 39 dni, z Jebel Ali – 28 dni, z Hamburga – 21 dni, a z Genui – 10 dni.

# Zmiany w World Container Index (WCI)

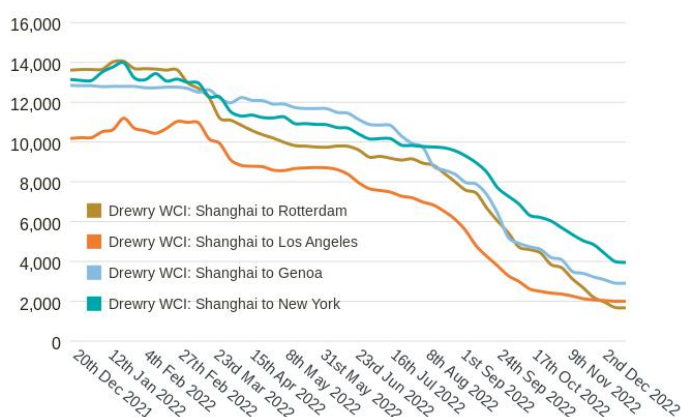
World Container Index 2 grudnia 2022 odnotował spadek o 1%. To 42 tydzień z rzędu, gdy utrzymuje się tendencja zniżkowa. WCI spadł o 77% w porównaniu z tym samym tygodniem ubiegłego roku.

Najnowszy indeks kompozytowy Drewry WCI w wysokości 2127 USD za kontener o długości 40 stóp jest obecnie o 79% niższy od szczytu 10 377 USD osiągniętego

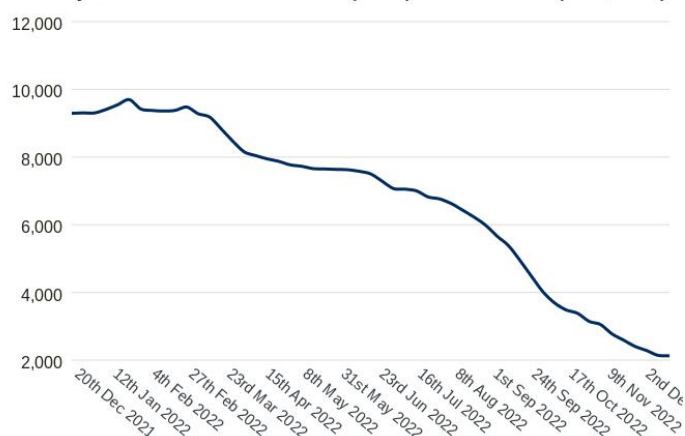
we wrześniu 2021 r. Jest o 21% niższy niż 10-letnia średnia wynosząca 2692 USD, co wskazuje na powrót do bardziej normalnych cen, ale pozostaje o 51% wyższy niż średnie stawki z 2019 r. (przed pandemią), wynoszące 1420 USD.

Średni indeks złożony dla początku roku wynosi 6547 USD za kontener o długości 40 stóp, czyli o 3855 USD więcej niż średnia 10-letnia (2692 USD wspomniane powyżej).

Drewry WCI: Trade Routes from Shanghai (US\$/40ft)



Drewry World Container Index (WCI) - 15 Dec 22 (US\$/40ft)



## Osiem głównych branż Wschód-Zachód w ocenie Drewry Supply Chain Advisor

Route	1-Dec-22	8-Dec-22	15-Dec-22	Weekly change (%)	Annual change (%)
<b>Composite Index</b>	\$2,284	\$2,139	\$2,127	-1% ▼	-77% ▼
<b>Shanghai - Rotterdam</b>	\$1,965	\$1,686	\$1,674	-1% ▼	-88% ▼
<b>Rotterdam - Shanghai</b>	\$820	\$799	\$797	0%	-49% ▼
<b>Shanghai - Genoa</b>	\$3,085	\$2,908	\$2,909	0%	-77% ▼
<b>Shanghai - Los Angeles</b>	\$2,039	\$1,997	\$2,000	0%	-80% ▼
<b>Los Angeles - Shanghai</b>	\$1,182	\$1,182	\$1,175	-1% ▼	-10% ▼
<b>Shanghai - New York</b>	\$4,408	\$3,993	\$3,952	-1% ▼	-70% ▼
<b>New York - Rotterdam</b>	\$1,322	\$1,322	\$1,269	-4% ▼	7% ▲
<b>Rotterdam - New York</b>	\$7,240	\$7,151	\$7,050	-1% ▼	12% ▲

# KONIEC REKORDÓW w stawkach za fracht kontenerowy?

Pandemia COVID-19 i warunki rynkowe sprawiły, że stawki frachtu kontenerowego w ciągu ostatnich dwóch lat osiągnęły rekordowy poziom.

Obecnie jednak stawki te znacznie spadają, szczególnie w przypadku azjatyckich szlaków handlowych.

**Światowe ceny  
transportu morskiego  
(1 TEU) od stycznia  
2019 r.**



Na tę sytuację mają wpływ trzy kluczowe czynniki:

- spowolnienie chińskiego eksportu,
- mniejsza zależność sprzedawców detalicznych od Azji,
- zmniejszanie się zatorów wraz z czasem oczekiwania na statek.

Rok 2021 przyniósł szczególnie gwałtowny wzrost globalnych stawek frachtowych, które osiągnęły rekordową cenę prawie 10 400 USD we wrześniu 2021 r. W listopadzie 2022 r. globalny indeks stawek frachtowych wyniósł 2400 USD.

## Przed nami twarde lądowanie

Ogólne oczekiwanie, że rynek frachtów kontenerowych znormalizuje się w 2. połowie 2022 r., ewentualnie na początku 2023 r., okazało się błędne. Niski popyt na ładunki z Chin zwiększył presję na spotowe stawki frachtowe na dwóch dużych transakcjach Wschód-Zachód w tygodniach 44-45. Z danych opublikowanych przez Shanghai Shipping Exchange w indeksie Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) wynika, że stawki frachtowe spot z Szanghaju do Europy Północnej spadły o kolejne 16,1%, do poziomu 3526 USD za FEU.

Pozytywną wiadomością jest, że choć Index SCFI kolejny tydzień spada, od pewnego czasu obserwuje się lekkie wyhamowanie tych spadków.



# Poprawia się niezawodność harmonogramów

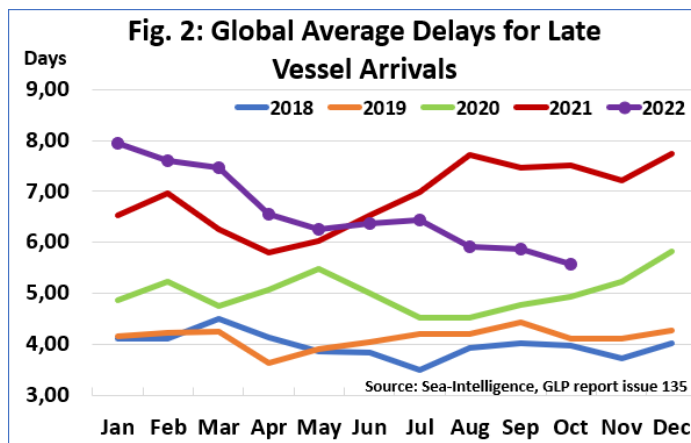
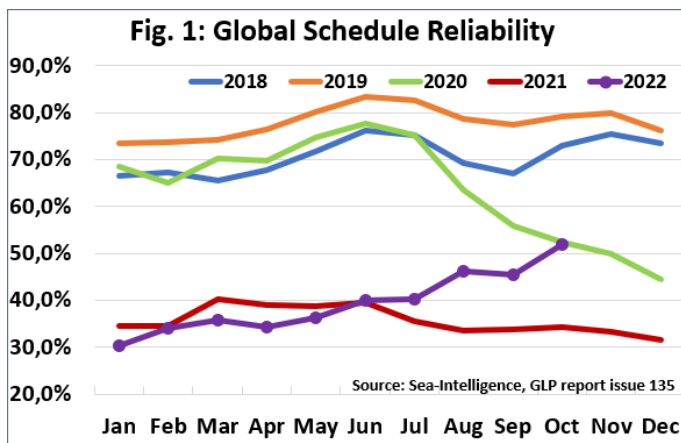
Firma Sea-Intelligence opublikowała 135. numer raportu Global Liner Performance (GLP), który zawiera dane dotyczące niezawodności rozkładów do października 2022 r.

Globalna niezawodność rozkładów poprawiła się o 6,6 p.p. (m/m) w październiku 2022 r. i osiągnęła poziom 52,0%.

Średnie opóźnienie w przypadku statków również konsekwentnie poprawia się od początku roku: w październiku

2022 r. spadło o kolejne 0,31 dnia (m/m), osiągając wartość 5,56 dnia.

Średnie opóźnienie utrzymuje się konsekwentnie na poziomie poniżej 6 dni i jest bliższe poziomowi z roku 2020 niż 2021.

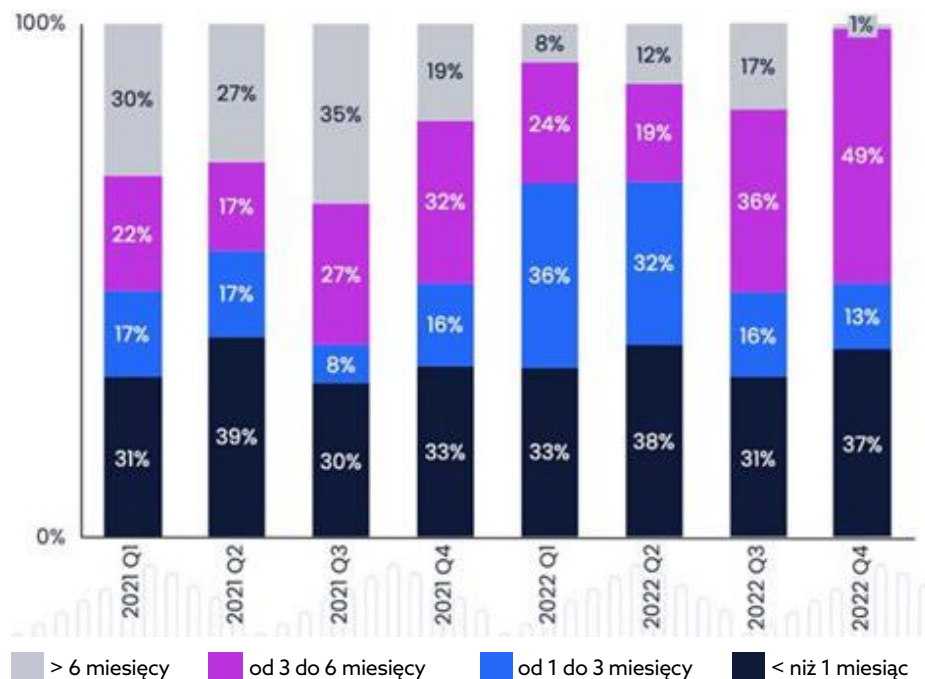


# Wolumen frachtu lotniczego ciągle pikuje

Od zeszłego roku wolumen frachtu lotniczego wykazuje tendencję spadkową, a rynek nadal zmagają się z dużą zmiennością. Zwiększa się również pojemność ładunkowa, a stawki frachtowe spadły o 20% w stosunku do ubiegłorocznego poziomu. Po początkowym szoku na rynku frachtu lotniczego, spowodowanym pandemią, wolumen spotów wzrósł o 15 p.p. w 4. kwartale 2022 r.

Nawet na rynku o tendencji spadkowej istnieje znaczny wolumen spotów w porównaniu z okresem sprzed pandemii. Z danych Xenety (oprac. na podstawie CLIVE Data Services) wynika, że z 4. kwartału 2022 r. zniknęły umowy na okres dłuższy niż 6 miesięcy.

Rozkład czasu trwania umowy dla nadawców (% na podstawie liczby umów)



Źródło: CLIVE Data Services

Zarówno załadowcy, jak i spedytorzy czekają na podpisanie długoterminowych umów ze względu na dużą zmienność obecnego rynku.

# Chińskie porty obsługują 245 milionów TEU, a Szanghaj, Ningbo i Shenzhen mają lwią część

Przeładunek kontenerów w chińskich portach osiągnął poziom 244,9 mln TEU od stycznia do października 2022 r., co stanowi wzrost o 4% w stosunku rok do roku.

Ponadto chińskie porty odnotowały niewielki, półprocentowy wzrost w stosunku rok do roku pod względem liczby ton,

obsługując 12 933,8 mln ton w pierwszych 10 miesiącach roku.

Trzy porty o najwyższej przepustowości kontenerów to: Szanghaj z 39 080 000 TEU, Ningbo i Zhoushan z 28 890 000 TEU oraz Shenzhen z 24 180 000 TEU.

Należy wspomnieć, że mniejsze porty wykazały największy wzrost procentowy w porównaniu z ubiegłym rokiem.

Dalian odnotował wzrost o 18,3% w stosunku rok do roku, a Beibu Gulf o 17%; o 12,7% wzrósł także wolumen kontenerów w Rizhao.

Port	Cargo Volume (in '0000 Tons)			
	October	YoY %	January-October	YoY %
Dalian	2787	3.8%	25330	-3.7%
Tianjin	4765	2.6%	46920	4.3%
Qingdao	5477	5.2%	55289	3.7%
Rizao	5026	12.4%	47392	6.7%
Lianyungang	2720	22.9%	24066	6.2%
Shanghai	5950	-0.3%	55004	-5.5%
Ningbo&Zhoushan	10342	-1.1%	106199	3.3%
Xiamen	1889	1.8%	18371	-2.2%
Shenzhen	2190	-0.3%	22133	-4.0%
Guangzhou	5384	3.0%	52291	0.9%
Beibu Gulf	3184	12.5%	30095	2.4%
Yinkou	1939	2.4%	17107	-10.6%

Port	Containers Throughput (in '0000 TEUs)			
	October	YoY %	January-October	YoY %
Dalian	54	63.6%	358	18.3%
Tianjin	181	0.6%	1836	4.3%
Qingdao	221	8.3%	2139	7.6%
Rizao	60	27.7%	486	12.7%
Lianyungang	53	23.3%	444	6.4%
Shanghai	419	0.0%	3908	0.2%
Ningbo&Zhoushan	257	-6.5%	2889	8.1%
Xiamen	108	8.0%	1018	1.8%
Shenzhen	224	-5.5%	2418	1.7%
Guangzhou	214	3.9%	2027	1.8%
Beibu Gulf	60	1.7%	558	17.0%
Yinkou	52	33.3%	381	-12.5%



# Jesteśmy operatorem dwóch konsol drobnicowych LCL z Chin do Polski



## SMART Box z Shenzhen i Ningbo to:



serwis  
bezpośredni  
do Gdańska



regularne  
wyptynięcia  
w każdą środę



cut-off: 6 dni  
przed ETD



transit time:  
30 dni z Shenzhen  
35 dni z Ningbo



monitorowanie  
przesyłki w systemie  
Track & Trace



atrakcyjne  
ubezpieczenie  
cargo

**SPRAWDŹ NASZE OFERTY KONSOLIDACYJNE.**  
DZIĘKI NIM NIE MUSISZ CZEKAĆ Z WYSYŁKĄ,  
AŻ ZAPEŁNISZ CAŁY KONTENER.

Oszczędź czas i skutecznie zarządzaj  
zатовarowaniem w swojej firmie.

[www.smart-cargo.eu](http://www.smart-cargo.eu)

# Jeśli chcesz:



być zawsze  
na bieżąco z ofertą  
Smart Cargo Solutions



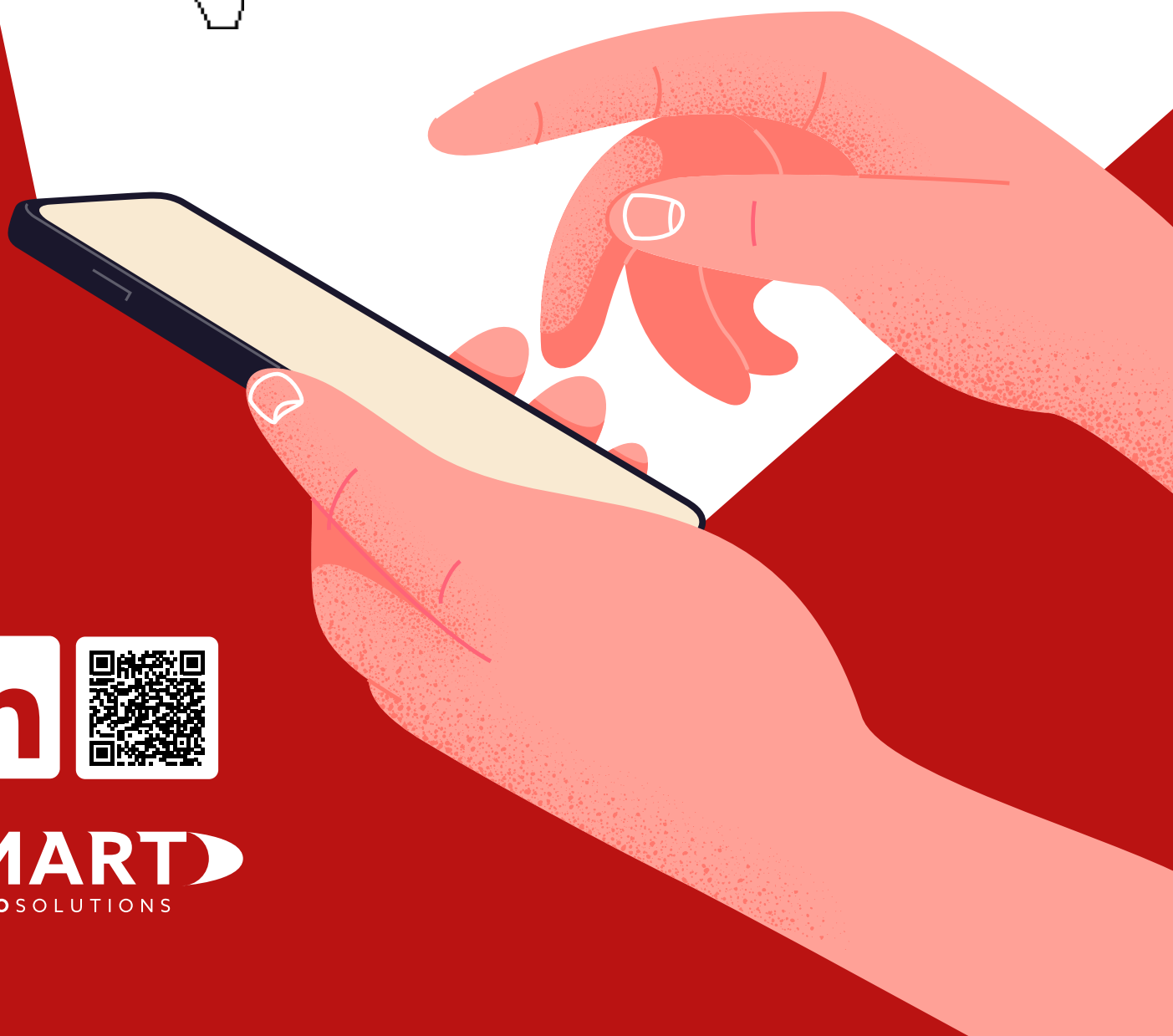
śledzić najnowsze  
informacje z branży



czytać  
o logistycznych  
nowinkach

**polub nasz profil w serwisie LinkedIn**

[www.linkedin.com/company/smart-cargo-solutions](http://www.linkedin.com/company/smart-cargo-solutions)



**SMART**  
CARGOSOLUTIONS