



SMART
CARGOSOLUTIONS

3

Z pasją na skrzydłach –
wywiad z cyklu
„Poznajmy się bliżej”

11

Korea Południowa
Ważny partner
biznesowy dla unijnych
przedsiębiorstw

17

Ładunki drobnicowe
Klucz do efektywnej
logistyki

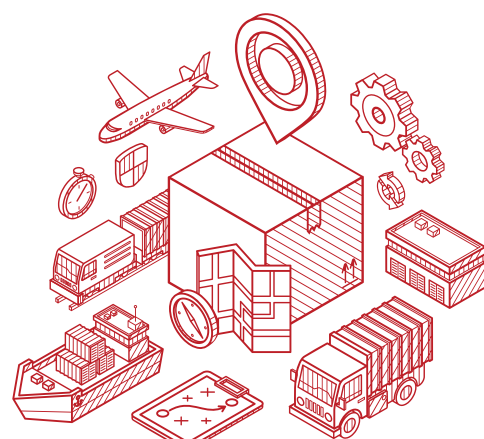


Szanowni Państwo,

Branża, którą śledzimy z uwagą, przechodzi intensywne przemiany, napędzane nowymi inicjatywami globalnymi, zmianami geopolitycznymi i innowacjami technologicznymi. W tym wydaniu skupiamy się na tych transformacjach, starając się ukazać, jak można je wykorzystać dla rozwoju biznesu.

Przez ostatnie miesiące obserwowaliśmy dynamiczne zmiany na mapie globalnych szlaków handlowych, które z jednej strony wymuszają na branży szybszą adaptację, z drugiej zaś oferują nowe możliwości ekspansji i współpracy międzynarodowej. Jednym z najbardziej ekscytujących tematów tej jesieni jest rozwój nowego szlaku handlowego łączącego Chinę z Europą przez Azję Centralną oraz Morza Kaspijskie i Czarne. Ten szlak, nazywany alternatywą dla klasycznego Jedwabnego Szlaku, staje się kluczowym elementem globalnej sieci handlowej, który może otworzyć nowe możliwości dla przewoźników i spedytorów.

Jednak to nie tylko nowe szlaki są tematem naszego zainteresowania. W tym wydaniu przyglądamy się również potencjałowi gospodarczemu Korei Południowej i korzyściom handlowym dzięki większości cel na towary sprowadzane z niej do krajów Unii Europejskiej.



Nie możemy też zapomnieć o znaczeniu przewozów drobnicowych, które zyskują na popularności wśród firm, które poszukują optymalizacji kosztów i elastyczności. Zwiększenie dostępu do tego typu usług może pomóc firmom w dostosowaniu się do zmieniających się potrzeb rynku.

W dziale „Poznajmy się bliżej” mamy przyjemność zaprezentować wywiad z Dorotą Kulik, manager ds. spedycji lotniczej w SMART Cargo Solutions. Dorota opowiada nam o zawodowych wyzwaniach i satysfakcji, którą czerpie z zarządzania procesami w tak dynamicznej i wymagającej branży.

Serdecznie zapraszamy do lektury!

SMART Cargo Solutions



Spis treści

Z pasją na skrzydłach	3
Nowy Jedwabny Szlak przyspiesza	5
Korea Południowa: ważny partner biznesowy dla unijnych przedsiębiorstw	8
Czego nie wiemy o spedycji lotniczej?	12
Ładunki drobnicowe: klucz do efektywnej logistyki	14
Aktualności Smart News	16

Wydawca na zlecenie
SMART Cargo Solutions sp. z o.o.:

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

wspolpraca@feniksmedia.pl

Z pasją na skrzydłach

ROZMOWA Z DOROTĄ KULIK O WYZWANIACH I SATYSFAKCJI Z PRACY JAKO MANAGER DS. SPEDYCJI LOTNICZEJ W SMART CARGO SOLUTIONS

Doroto, niedawno dołączyłaś do naszego zespołu jako manager ds. spedycji lotniczej. Jakie są Twoje zadania na tym stanowisku?

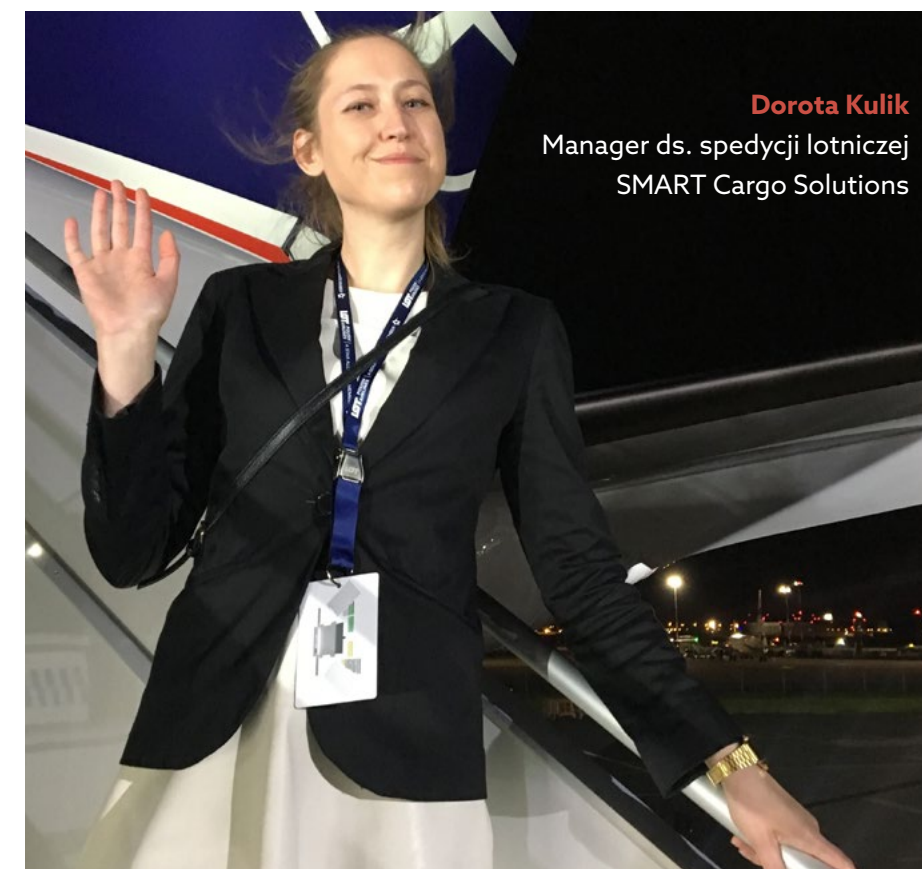
Do moich głównych obowiązków należy tworzenie wycen dla klientów lokalnych i globalnych oraz koordynacja procesów transportowych. Odpowiadam również za optymalizację operacji, tak aby były jak najbardziej efektywne. Moja praca to także współpraca z liniami lotniczymi oraz agentami na świecie, a także bieżące wsparcie zespołu, który codziennie stara się sprostać różnym wyzwaniom.

Jak wspominasz swoje pierwsze dni w pracy w SMART Cargo Solutions?

Okres adaptacji do nowych zadań był pełen pozytywnych emocji i nowych wyzwań. Od razu poczułam, że trafiłam do grona ludzi, których łączy zaangażowanie i pasja. W stosunku do mnie wszyscy byli bardzo pomocni i otwarci, co sprawiło, że proces wdrożenia przebiegł bardzo sprawnie.

W branży TSL bardzo ważne jest współdziałanie. Jak zostałeś przyjęty przez nowy zespół?

Bardzo ciepło! Od samego spotkałam się z wyjątkowym wsparciem i otwartością ze strony zespołu. Współdziałanie i otwarta komunikacja są w SMART Cargo Solutions na porządku dziennym, co znacznie ułatwia realizację



Dorota Kulik
Manager ds. spedycji lotniczej
SMART Cargo Solutions

celów i budowanie zaufania w grupie. Z tego miejsca pozdrawiam serdecznie Adama, Magdę i Martynkę!

Jakie cechy powinien mieć dobry manager ds. frachtu lotniczego?

W mojej opinii powinien być przede wszystkim zorganizowany i odporny na stres, ponieważ to praca, w której liczy

się każda minuta. Kluczowe są także umiejętności komunikacyjne, zarówno w relacjach z klientami, jak i wewnątrz zespołu. Elastyczność i zdolność do szybkiego podejmowania decyzji to cechy, które pomagają zarządzać nieoczekiwanymi sytuacjami, a podchodzenie z pasją do codziennych zadań sprawia, że praca staje się przyjemnością, a nie tylko obowiązkiem.



Fot. Joanna Johansson

Masz bogate doświadczenie w pracy w branży TSL. Co Cię doprowadziło do obecnego miejsca?

Moja ścieżka kariery w branży TSL to przede wszystkim konsekwentny rozwój w obszarze transportu lotniczego. Zaczynałam jako *airfreight agent*, gdzie zdobyłam solidne podstawy w realizowaniu operacji spedycyjnych. Dzięki zaangażowaniu i determinacji awansowałam na stanowisko *lead agenta*, co pozwoliło mi pogłębić wiedzę i umiejętności w zarządzaniu procesami. Następnie pracowałam w dziale produktu lotniczego, gdzie zdobyłam doświadczenie w kwotowaniu. Moja kariera nabrała tempa, gdy dołączyłam do zespołu jako *tender center specialist*, a później jako *air freight coordinator* – na tym stanowisku rozwijałam umiejętności negocjacyjne i pogłębiałam relacje z liniami lotniczymi. Wszystkie te role były naturalnymi krokami na drodze do objęcia stanowiska managera.

Spedycja lotnicza to Twoja praca czy pasja? A może jedno i drugie?

Zdecydowanie i jedno, i drugie! Spedycja lotnicza to dynamiczna i pełna wyzwań dziedzina, która wymaga maksymalnego zaangażowania. Uwielbiam pracować nad szybką organizacją transportu oraz rozwiązywaniem nieprzewidzianych

problemów. Każdy dzień przynosi coś nowego, co sprawia, że nigdy się nie nudzę. To właśnie dzięki tej ogromnej różnorodności praca jest jednocześnie moją pasją.

Co najbardziej fascynuje Cię w pracy w branży TSL?

Nieustannie zdumiewa mnie, jak wiele różnych elementów musi współgrać, aby cały proces logistyczny przebiegł sprawnie. W branży TSL nie ma miejsca na monotonię – każdy dzień to nowe wyzwania, które wymagają kreatywnego podejścia i szybkiego działania. Fascynują mnie także globalne aspekty tej pracy – możliwość współdziałania z ludźmi z różnych kultur i krajów oraz świadomość, że nasza praca realnie wpływa na światowy handel.

Spedycja lotnicza to bardzo ciekawa gałąź transportu. Pracując w tej branży, z pewnością wiele razy spotkałaś się z sytuacjami nietypowymi. Czy jakaś wyjątkowa realizacja zapadła Ci szczególnie w pamięć?

Przychodzi mi na myśl jedna z sytuacji, która miała miejsce kilka lat temu, jeszcze na początku mojej kariery zawodowej. Zdarzyło mi się wówczas lecieć jako *courier on board* z dostawą pilnej części lotniczej do Wielkiej Brytanii.

Towar został dostarczony transportem drogowym na lotnisko w Warszawie, skąd przechwyciłam go od kierowcy, wsiałam na pokład samolotu i jeszcze tego samego dnia lądowałam w Bristolu. Towar został dostarczony w mniej niż 24 godziny, pokonując drogę od jednej fabryki do drugiej.

Nie samą pracą jednak człowiek żyje... Jak spędzasz czas wolny? Jakie jest Twoje hobby?

Moimi największymi pozazawodowymi pasjami są podróże i poznawanie nowych kultur. Uwielbiam odkrywać nieznane miejsca, próbować lokalnych potraw i nawiązywać kontakt z ludźmi z różnych zakątków świata. To niesamowicie inspirujące doświadczenie, które daje mi świeże spojrzenie na wiele spraw. Staram się aktywnie spędzać czas nie tylko w trakcie urlopów, ale i na co dzień – regularnie chodzę na siłownię, a piłka ręczna to sport, który od lat sprawia mi ogromną radość.

Śmiało mogę powiedzieć, że moje hobby również... to buty. Uwielbiam wyszukiwać unikalne modele, a każda nowa para w mojej kolekcji ma dla mnie szczególne znaczenie. Samych butów do piłki ręcznej mam ponad 10 par!

Skoro interesujesz się piłką ręczną, z pewnością masz jakichś ulubionych sportowców czy zespoły. Chętnie dowiemy się, za kogo trzymasz kciuki i kto jest Twoim idolem w tej dyscyplinie.

Zazwyczaj kibicuję po prostu piłce ręcznej. Gdy oglądam mecz, zawsze chcę zobaczyć najlepsze możliwe widowisko, pełne emocji i zwrotów akcji. Gdybym miała wskazać kogoś personalnie, na pewno byłby to Niklas Landin. Jest jednym z najlepszych bramkarzy na świecie i ogromnie go podziwiam. Jego refleks, opanowanie i umiejętność przewidywania ruchów przeciwnika są wprost fascynujące.

Czego powinniśmy Ci życzyć na najbliższy czas?

Jak najdalszych i jak najciekawszych podróży!

Dziękuję za rozmowę.

Nowy Jedwabny Szlak przyspiesza

NOWY KORYTARZ ŚRODKOWY, ŁĄCZĄCY CHINY Z EUROPĄ PRZEZ AZJĘ CENTRALNĄ ORAZ MORZA KASPIJSKIE I CZARNE, STAJE SIĘ KLUCZOWYM ELEMENTEM GLOBALNEJ SIECI HANDLOWEJ.

TEN STRATEGICZNY SZLAK TRANSPORTOWY, BĘDĄCY ALTERNATYWĄ DLA TRADYCYJNYCH TRAS PRZEZ ROSJĘ I BLISKI WSCHÓD, GWARANTUJE SKRÓCENIE CZASU TRANSPORTU ORAZ ZWIĘKSZENIE BEZPIECZEŃSTWA DOSTAW. W MIARĘ JAK NAPIĘCIA GEOPOLITYCZNE ZMIENIAJĄ UKŁAD SIŁ NA ŚWIECIE, ŚRODKOWY KORYTARZ ZYSKUJE NA ZNACZENIU, STAJĄC SIĘ NOWĄ ARTERIĄ HANDLOWĄ ŁĄCZĄCĄ WSCHÓD Z ZACHODEM.

6 lipca 2024 r. pociąg ze 110 kontenerami załadowanymi m.in. sprzętem AGD i częściami samochodowymi wyruszył z Hefei w chińskiej prowincji Anhui do Stambułu w Turcji. Trasa biegnie przez Morze Kaspijskie i Morze Czarne, które wagony pokonują na pokładzie promów. Pierwszy pociąg z Turcji do Chin przebył tę trasę cztery lata temu. Wyruszył ze Stambułu 4 grudnia 2020 r. i po 12 dniach dotarł do końcowej stacji w mieście Xi'an w Chinach.

Przejazd pociągu z 6 lipca ma szczególne znaczenie, ponieważ potwierdza, że projekt Korytarza Środkowego będącego ważną częścią chińskiej strategii Nowego Jedwabnego Szlaku, osiągnął stadium dojrzałości. Będzie on uzupełniał Korytarz Północny oraz Korytarz Południowy.

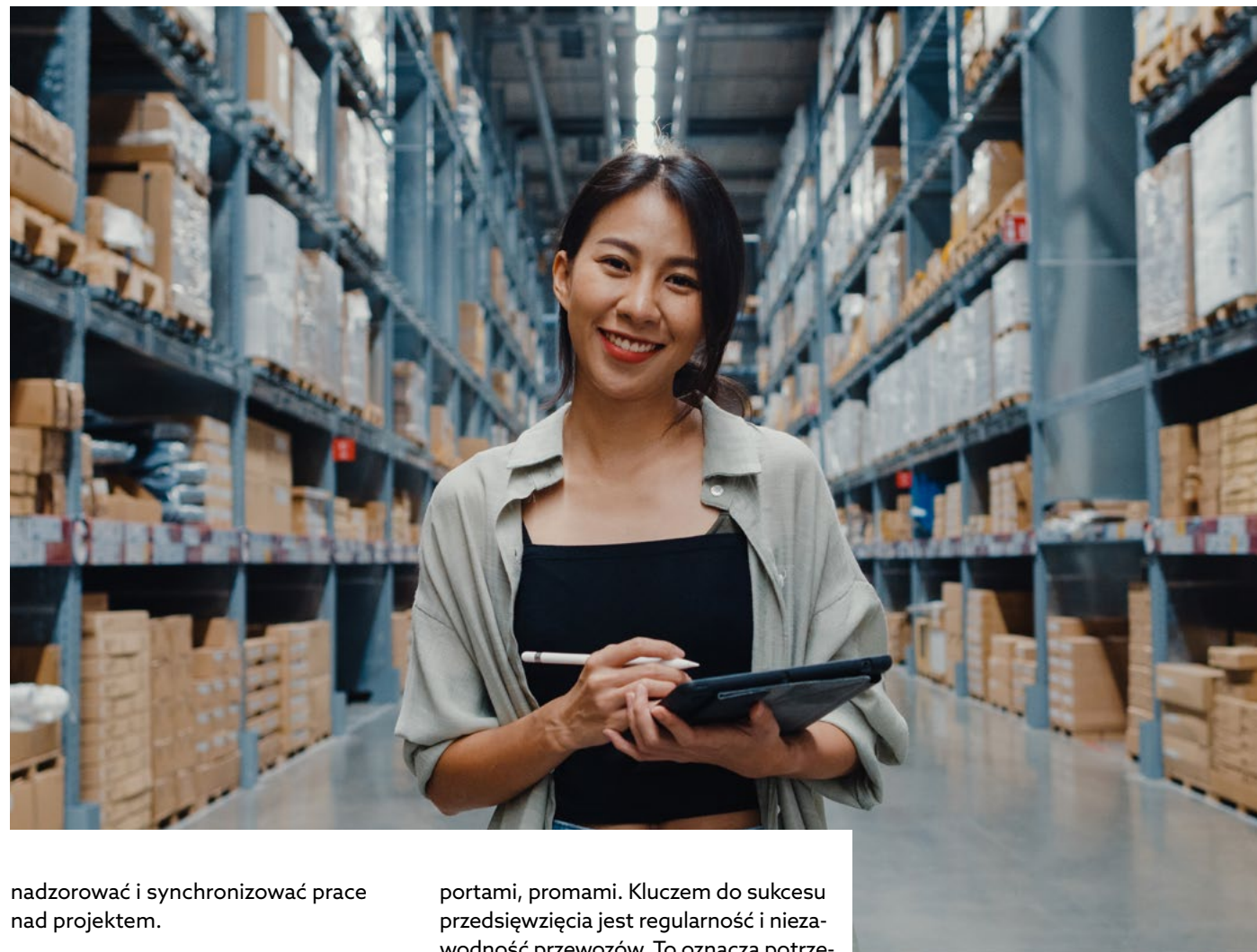
KONFLIKTY STYMULUJĄ ROZWÓJ

Trans-Caspian International Transport Route (TITR), bo taka jest pełna nazwa nowej trasy, jest alternatywą dla Korytarza Północnego, którego wykorzystanie ograniczono po rozpoczęciu pełnoskalowej inwazji Rosji na Ukrainę.



Prace nad uruchomieniem tranzytu z Chin tą trasą prowadzono od pewnego czasu, ale państwa środkowoazjatyckie biorące udział w przedsięwzięciu nie dysponowały wystarczającą wiedzą,

doświadczeniem ani środkami finansowymi. Pierwsze porozumienie podpisano 7 listopada 2013 r. w Astanie, stolicy Kazachstanu. W lutym 2014 r. zawiązał się Komitet Koordynacyjny, który miał



nadzorować i synchronizować prace nad projektem.

Prace przyspieszyły po ataku Rosji na Ukrainę. Już 31 marca 2022 r. rządy Azerbejdżanu, Gruzji, Kazachstanu i Turcji podpisały deklarację wzmocnienia potencjału transportowego regionu. Wiele wskazuje na to, że zarówno Unia Europejska, jak Chiny są skłonne wspierać tę inicjatywę w większym stopniu niż dotychczas. Nie pozostanie to bez wpływu na sytuację ekonomiczną wspomnianych państw. Wpływy z opłat za usługi związane z tranzytem, a przede wszystkim z eksportu, który będzie stymulowany przez dogodne połączenie z Europą, mogą w przyszłości stanowić istotny udział w ich budżetach. Jest to o tyle ważne, że zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa gwarantowany przez te kraje dla transportowanych przez ich terytoria towarów.

TECHNOLOGIA

Każdy z zaangażowanych krajów od dawna dysponuje siecią kolejową,

portami, promami. Kluczem do sukcesu przedsięwzięcia jest regularność i niezawodność przewozów. To oznacza potrzebę synchronizacji ruchu w sieci krajowej z uwzględnieniem rozkładów pociągów z i do Chin. Klienci zamawiający towary w Europie oczekują jakości, w tym punktualności dostaw, więc konieczne jest wyeliminowanie przyczyn potencjalnych opóźnień, także administracyjnych. To o tyle istotne, że mamy do czynienia z przemieszczaniem towarów o znacznej wartości przez terytorium kilku państw. To wymaga dopełnienia formalności celnych. Dlatego tak ważne jest wdrożenie testowanych obecnie cyfrowych listów przewozowych.

Nie mniej ważna jest ochrona pociągów podczas jazdy i na stacjach pośrednich. Nowe, regularne połączenie dalekodystansowe musi być nadzorowane także pod względem ewentualnego przemytu narkotyków i innych substancji zakazanych. Próby umieszczenia ich w pociągu lub na promie mogą być podejmowane w różnych miejscach. Istotne aby, je uniemożliwić. Jednym słowem: bezpieczeństwo na pierwszym miejscu.

NOWE MOŻLIWOŚCI

Dla firmy SMART Cargo Solutions otwarcie nowego szlaku oznacza wzrost potencjału operacyjnego oraz możliwość wzbogacenia oferty własnej oraz dostosowania jej do potrzeb naszych klientów. Niewątpliwie dla firm czerpiących korzyści biznesowe z eksploatacji tego korytarza najważniejsza będzie obsługa importu i eksportu do Chin. Warto jednocześnie zwrócić uwagę na dodatkowe możliwości, jakie stwarza regularne, wygodne i zoptymalizowane ekonomicznie połączenie krajów Unii Europejskiej z Gruzją, Azerbejdżanem i Kazachstanem. W przyszłości, w zależności od rozwoju sytuacji politycznej w regionie, stosunkowo proste będzie uruchomienie żeglugi do innych państw basenu Morza Kaspijskiego. Z punktu widzenia polskich firm najbardziej atrakcyjny będzie wariant trasy prowadzący z portu w Batumi do ukraińskiej Odessy i dalej przez Izow do Euroterminalu w Sławkowie.

W RAMACH FRACHTU KOLEJOWEGO OFERUJEMY PRZESYŁKI PEŁNOKONTENEROWE FCL ORAZ DROBNICOWE LCL W IMPORCIE I EKSPORCIE Z CHIN DO EUROPY ORAZ Z EUROPY DO CHIN.



Czas tranzytu: 12-16 dni,
regularne wyjazdy



Gwarancja bezpieczeństwa
i atrakcyjne **ubezpieczenie CARGO**



Śledzenie przesyłek
w systemie **Track & Trace**



Realizacja dostaw zgodnie
z **warunkami Incoterms**



Magazyny CFS
w całych Chinach



Realizacja dostaw
w serwisie **door-to-door**

Ze SMART Cargo Solutions zrealizujesz dowolny serwis FLC i LCL



Poznaj szczegóły oferty!



Korea Południowa

Ważny partner biznesowy unijnych przedsiębiorstw

KOREA POŁUDNIOWA JEST JEDNYM Z NAJSZYBCIEJ ROZWIJAJĄCYCH SIĘ KRAJÓW AZJATYCKICH, KTÓRY OD DZIESIĘCIOLECI KONSEKWENTNIE BUDUJE SWOJĄ POZYCJĘ, DBAJĄC O KAŻDY SZCZEGÓŁ: OD POWSZECHNEJ OŚWIATY, PRZEZ UNIWERSYTETY I OŚRODKI BADAWCZE PROWADZĄCE PROJEKTY NA ŚWIATOWYM POZIOMIE, PO DOSKONALE ZORGANIZOWANY I ZARZĄDZANY PRZEMYSŁ.



Strategia kompleksowego rozwoju przynosi doskonałe rezultaty. Koreańscy są nie tylko producentami, ale także badaczami, projektantami i menadżerami. Stworzony w ten sposób system jest w dużym stopniu samowystarczalny i stabilny, także w perspektywie długookresowej. Widać to na przykładzie przemysłów: ciężkiego, motoryzacyjnego, stoczniowego oraz elektronicznego. Koreańscy producenci są w tych dziedzinach niekwestionowanymi liderami.

Wszystko to sprawia, że Korea Południowa jest bardzo atrakcyjnym partnerem zarówno dla przemysłu, jak i dla nauki oraz handlu nie tylko dla Polski, ale dla wszystkich krajów Unii Europejskiej, szczególnie tych, których gospodarka potrzebuje rynku zbytu dla własnych produktów oraz dostępu do nowoczesnych produktów i technologii.

WOLNY HANDEL

Wizja obopólnych korzyści wynikających z intensyfikacji współpracy handlowej doprowadziła do podpi-

sania w 2011 r. umowy o wolnym handlu między Koreą Południową a Unią Europejską. Usunęła ona cła na niemal wszystkie produkty wymieniane pomiędzy Koreą a UE. Wyzerowano 98,7% stawek celnych, w tym na produkty takie jak: samochody, produkty farmaceutyczne, elektronika i chemikalia. Jednocześnie uproszczono formalności i przepisy techniczne, procedury celne, reguły pochodzenia i wymogi dotyczące testowania produktów.

Umowa o wolnym handlu pomiędzy UE i Koreą Południową przyniosła oczekiwane rezultaty. Już w pierwszych 5 latach obowiązywania umowy eksport z krajów unijnych do Korei Południowej wzrósł o 55%, a europejscy przedsiębiorcy zaoszczędzili na cłach 2,8 mld EUR. Wartość handlu między UE i Koreą w tym okresie oszacowano na 90 mld EUR. Szybko okazało się też, że Koreańczycy potrafią skutecznie ograniczać import towarów, które wolą produkować u siebie. Stosując rozwiązania „pozataryfowe”, regulują import produktów rolnych, chemicznych, farmaceutycznych i innych.

CO IMPORTUJEMY Z KOREI?

Gospodarka koreańska jest bardzo zróżnicowana i wszechstronna. Do Polski najczęściej sprowadzamy wyroby elektroniczne (m.in. produkty marek Samsung i LG), samochody osobowe (Hyundai, Kia, Ssang Yong) i akcesoria samochodowe. Równie ważny jest import sprzętu ciężkiego: koparek, spychaczy itp., produkowanych m.in. przez Doosan, Bobcat, oraz wszelkich maszyn dla przemysłu. Z Korei Południowej importowane są obrabiarki i centra obróbkowe CNC, tokarki i frezarki, ale także urządzenia AGD i drobne artykuły domowego użytku. Kolejna ważna kategoria to półprodukty i materiały: tworzywa sztuczne, elementy stalowe oraz wykonane z innych metali. Ostatnio listę tę rozszerzono o samobieżne armatohaubice K9, czołgi K2 i samoloty szkolno-bojowe FA-50. W nieodległej przyszłości mogą się na niej znaleźć również reaktory jądrowe. To prawda, że jest to sektor niedostępny dla większości biznesu, ale warto o nim pamiętać. Wartość każdego ze wspomnianych kontraktów jest liczona

Nr. sekcji	Nazwa sekcji	Eksport mln EUR	Dynamika eksportu (w %)	Import mln EUR	Dynamika importu (w %)
I	Zwierzęta żywe i produkty pochodzenia zwierzęcego	14,2	90,4	0,1	-79,0
II	Produkty pochodzenia roślinnego	21,2	26,0	0,8	158,8
III	Tłuszcze i oleje	0,0	-100,0	0,0	-66,2
IV	Artykuły spożywcze, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, tytoń	29,9	-2,7	19,8	-3,4
V	Produkty mineralne	3,9	80,8	25,0	42,6
VI	Produkty przemysłu chemicznego	50,0	24,8	1 114,5	55,6
VII	Tworzywa sztuczne i artykuły z nich	53,7	38,2	647,3	36,1
VIII	Skóry i artykuły z nich	4,1	57,5	6,5	36,6
IX	Drewno i artykuły z drewna	1,1	-10,0	0,2	808,2
X	Papier, tektura i artykuły z nich	4,1	-18,4	6,8	-12,7
XI	Materiały i artykuły włókiennicze	6,8	27,3	106,4	20,3
XII	Obuwie, nakrycia głowy, parasole, pióra, kwiaty sztuczne	1,6	19,3	0,6	-19,0
XIII	Materiały budowlane, wyroby ceramiczne, szkło	41,6	17,5	31,4	50,0
XIV	Perły, kamienie szlachetne, metale szlachetne	181,5	5,9	0,4	-16,8
XV	Metale nieszlachetne i artykuły z nich	61,1	15,5	702,3	30,8
XVI	Maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części	218,9	37,1	2 842,0	-5,3
XVII	Pojazdy, samoloty, statki i inne środki transportu	35,3	-4,6	706,8	102,8
XVIII	Przyrządy i aparatura	29,4	18,4	184,7	-3,1
XIX	Broń i amunicja	0,0	-100,0	54,4	43,2
XX	Artykuły przemysłowe różne	14,5	2,4	18,2	17,0
XXI	Dzieła sztuki, przedmioty kolekcjonerskie i antyki	0,8	-54,8	2,2	36,3
Obroty ogółem		773,9	19,3	6 470,4	18,0

Źródło: Kompendium Handlu Zagranicznego Polski, Luty 2023, oprac. Polski Fundusz Rozwoju, str. 183: https://pfr.pl/dam/jcr:4bd92889-e765-4d2b-8b1b-3974da6efe2d/PFR_KompendiumHZ_202302.pdf.

w miliardach USD, a tak duże zakupy powinny zmienić sposób, w jaki koreańscy partnerzy postrzegają polskich importerów.

RODZAJE SPEDYCJI DO I Z KOREI POŁUDNIOWEJ

Ruch towarowy między Polską a Koreą Południową odbywa się przede wszystkim drogami morską i lotniczą. Czas dostawy drogą morską wynosi około 35 dni, a lotniczą od 3 do 5 dni. Większość przesyłek lotniczych przechodzi przez największy port lotniczy Incheon International Airport. Przesyłki morskie podróżują przede wszystkim przez porty Busan (KRPUS), (największy port koreański) i Busan New Port (KRBNP), a także przez Incheon (KRICE) oraz Gwangyang (KRKAN).

SMART Cargo Solutions jest świadome znaczenia importu towarów z Korei Południowej dla rozwoju polskiej i europejskiej gospodarki, dlatego klienci, którzy zamierzają sprowadzać towary z tego kraju, mogą skorzystać z dedykowanej usługi o nazwie „Projekt Korea Południowa”. Specjaliści zajmujący się obsługą przesyłek do i z Korei Południowej mają duże doświadczenie w organizowaniu i nadzorowaniu spedycji na tej trasie na każdym etapie: od sporządzenia dokumentów, przez odprawy celne i ubezpieczenie, aż po śledzenie przesyłek i nadzór nad terminowością dostaw (ang. *on time delivery*, OTD).

DOKUMENTY W IMPORCIE

Importerzy sprowadzający towary z Korei Południowej. muszą przygotować standardowy zestaw dokumentów. Są wśród nich:

- faktura handlowa (ang. *commercial invoice*) od eksportera;
- packing list (P/L), czyli specyfikacja/lista towaru z ilościami oraz wagami netto i brutto,
- świadectwo pochodzenia (dostarczone przez eksportera),
- w spedycji lotniczej list przewozowy (ang. *air waybill*, AWB);
- w spedycji morskiej konosament morski (ang. *bill of lading*, B/L, BOL) od firmy przewozowej albo *sea waybill* (SWB),
- deklaracja wartości celnej.



CIEKAWOSTKI O KOREI POŁUDNIOWEJ

- Korea, jak wiele innych państw, ogranicza możliwość swobodnego przywozu i wywozu gotówki. Należy zadeklarować każdą kwotę większą niż 10 tys. USD. Warto o tym pamiętać, jeśli z jakiegoś powodu zechcemy mieć przy sobie gotówkę w czasie podróży do tego kraju.
- W Korei Południowej zlikwidowano sieć telefonii komórkowej GSM, ponieważ została uznana za przestarzałą. Oznacza to, że telefony, które nie obsługują nowszych standardów (UMTS, LTE), nie będą działać w tym kraju.
- Powszechną praktyką w Korei jest wręczanie upominków. Dotyczy to zarówno sytuacji biznesowych, jak i prywatnych. Upominek wręcza się obiema rękami i nie otwiera się go w obecności obdarowywanego. Kwestie etykiety są w Korei Południowej bardzo ważne. Rozpoczynając współpracę z Koreańczykami, warto skorzystać z porad osób, które mają doświadczenie w tym zakresie.
- Najlepszym i najtańszym sposobem na połączenie z internetem w Korei Południowej jest skorzystanie z usług któregoś z lokalnych operatorów telekomunikacyjnych. Wystarczy kupić i zainstalować przedpłaconą kartę SIM. Korzystanie z roamingu w Korei Południowej może być bardzo kosztowne.
- Sposób liczenia wieku osoby w Korei Południowej jest jedyny w swoim rodzaju. Noworodek ma w chwili urodzenia rok, ponieważ do wieku dziecka „zalicza się” okres ciąży. Liczbę lat zwiększa się zawsze 1 stycznia, bez względu na faktyczną datę urodzenia, a zatem np. dziecko urodzone 31 grudnia ma rok, ale następnego dnia jest już dwulatkiem.

GLOBALNE WYZWANIE, LOKALNE ROZWIĄZANIA: SMART KOREAN SOLUTIONS!



Zamierzasz importować z Korei Południowej:



wyroby elektroniczne,



auta i akcesoria samochodowe,



maszyny i urządzenia mechaniczne,



artykuły gospodarstwa domowego,



produkty z tworzyw sztucznych?

Współpracuj z najlepszymi! Specjaliści SMART Cargo Solution zadbają, byś otrzymał:

- indywidualne rozwiązania i najwyższej jakości doradztwo w zakresie eksportu i importu do Korei Południowej,
- konkurencyjną ofertę, optymalną pod względem kosztów i czasu realizacji,
- opiekę dedykowanego konsultanta, który będzie czuwał nad całym procesem.

Czego nie wiemy o spedycji lotniczej?

TRANSPORT TOWARÓW DROGĄ LOTNICZĄ NIKOGO DZIŚ NIE DZIWI. ZAGLĄDAJĄC JEDNAK ZA KULISY TOWAROWEGO LOTNICTWA, ZOBACZYMY, ŻE NIE WSZYSTKO JEST TUTAJ OCZYWISTE I ZGODNE Z POTOCZNYMI WYOBRAŻENIAMI.



MAŁE JEST NIEZASTĄPIONE

Jednym z najbardziej zasłużonych dla logistyki samolotów jest niewielka, turbośmigłowa Cessna Caravan, która od dziesięcioleci obsługuje przesyłki w Afryce, Australii i dalekiej Azji. Z ładunkiem o masie 1500 kg może wystartować z pasa o długości 350 m i dotrzeć do lotniska odległego o ponad 1900 km. Zamiast ładunku można zamontować fotele dla 14 pasażerów albo połączyć cargo z lotem pasażerskim. W 2023 r. producent, Textron Aviation, świętował przekazanie odbiorcy trzytysięcznego samolotu tego typu.

KIEDY ŁADOWNIA TO ZA MAŁO

W latach 1981–2011 NASA eksploatowała pięć promów kosmicznych przeznaczonych do wielokrotnego wykonywania lotów na niską orbitę okołozemską. Większość misji – 78 ze 133 lądowań – kończyła się w Shuttle Landing Facility, będącym częścią John F. Kennedy Space Center na wyspie Merritt na Florydzie. Z tego samego centrum promy startowały, więc przemieszczanie ich pomiędzy pasem startowym a hangarami obsługi było względnie proste. 54 misje zakończyły się jednak lądowaniem w Bazie Edwards na Zachodnim Wybrzeżu, a jedno w White Sands Space Harbour w Nowym Meksyku. Orbitery o długości 37 m, wysokości 17 m, rozpiętości skrzydeł 24 m i masie 99 ton nie mieściły się w ładowni żadnego samolotu. Na Florydę wracały więc na grzbiecie jednego z dwóch specjalnie przystosowanych samolotów Boeing 747.



PORTY Z NAJWIĘKSZYM RUCHEM TOWAROWYM

Aktualna lista pięciu najbardziej obciążonych ruchem cargo portów lotniczych jest na pierwszy rzut oka oczywista. Otwierają ją Hong Kong (HKG), w którym w 2023 r. obsłużono 4 331 976 ton towarów. Na drugim miejscu jest Memphis (MEM) z wynikiem 3 881 211 ton, na trzecim zaś Szanghaj (PVG) z 3 440 084 ton. Czwarte miejsce zajmuje Anchorage (ANC) 3 380 374 ton, a piąte Incheon w Korei Południowej (ICN), w którym obsłużono 2 744 136 ton ładunków.



UROKI MROŹNEGO ANCHORAGE

Anchorage, niewielkie miasto na Alasce (ok. 300 tys. mieszkańców), w którym zimą temperatura spada do -15°C , a śnieg pada średnio przez 47,5 dnia w roku, to światowa stolica tranzytu ładunków lotniczych. Jak to możliwe (i opłacalne!), skoro samo odsnieżanie dróg startowych, pasów kołowania i płyt postojowych kosztuje majątek? Tajemnica tkwi w położeniu. Anchorage leży w lotniczym centrum świata – 80% lotów transpacyficznych ma zaplanowany przystanek na Alasce, ponieważ dzięki tankowaniu w tym miejscu mogą zabrać na pokład maksimum ładunku. Bezpośredni lot do innych lotnisk w USA i Ameryce Południowej jest możliwy, ale wówczas zamiast zarabiającego pieniądza ładunku trzeba zabrać na pokład więcej paliwa.



SZYBKI JAK PARMELEE

Pierwszy lot napędzany silnikiem samolotu braci Wright miał miejsce 17 grudnia 1903 r. Pomysł wykorzystania samolotu wyłącznie do transportu towarów został zrealizowany 7 lat później. Trasa lotu prowadziła z Dayton do Columbus (obie miejscowości w stanie Ohio) i liczyła ok. 105 km. Za sterami samolotu Wright model B siedział Philip Orin Parmelee, a ładunkiem była ważąca 90 kg paczka jedwabiu. Przesyłkę zamówił właściciel nowo otwieranego sklepu. Lot trwał około godziny (według prasy 66 minut, według pilota – 57 minut). Przyjęto, że rację miał pilot, i uznano, że w tym locie ustanowiono ówczesny rekord prędkości.



LOTY CARGO DLA ZWIERZĄT

Prawdopodobnie najczęściej przewożonymi na pokładach samolotów cargo zwierzętami są konie. Podróżują na zawody, do klinik, pomiędzy stadninami na różnych kontynentach... Latają w komfortie, w specjalnie zabudowanych boksach przypominających te ze stajni. Jednak konie nie są jedynymi pasażerami linii lotniczych wymagającymi przestrzeni, którą może zapewnić tylko samolot dostosowany do przewozu tego typu ładunków. Kilka przykładów z 2024 r.: Silk Way Airlines przetransportowały z Mołdawii do Hiszpanii dwie białe ewakuowane z Ukrainy, Silk Way West Airlines przewiozły 116 jaków z Kirgistanu do Azerbejdżanu, a linie Qatar Cargo dostarczyły do Afryki 6 młodych lwów odebranych z nielegalnych hodowli przez Animal Defenders International. A czy można wyobrazić sobie 66 żyraf (22 samce i 44 samice) na pokładzie samolotu Air Moldova lecącego z Johannesburga w RPA do prowincji Henan w Chinach? Można! (Choć jest tu pewien haczyk: to były młodziutki żyrafy o wzroście poniżej 195 cm).



NIE TYLKO SAMOLOTY

Samoloty nie mają monopolu na lotniczy transport ładunku. Są niezastąpione na długich trasach, ale kiedy trzeba przenieść przesyłkę między dwoma miejscami, a w żadnym z nich nie ma pasa startowego, pozostaje tylko jedna możliwość: śmigłowiec. Wiele z nich może transportować towary podwieszone pod kadłubem, ale ikoną transportu cargo pozostanie Sikorsky S-64. Śmigłowiec ten wygląda jak potężna belka do podwieszania ładunków, wyposażona w dwa wirniki napędzane silnikami turbinowymi i jakby od niechcenia zakończona niewielką kabiną dla dwuosobowej załogi.



JAK WYGLĄDA „NAJ”?

Odpowiedź jest prosta: jak Boeing 747. To największa masa przewożonego ładunku (niemal 140 ton) oraz największy zasięg (4 390 NM, czyli nieco ponad 8000 km). Najnowsza wersja boeinga 747, 747-8F, ma 76,3 m długości i jest o 5,6 m dłuższa niż jego poprzednik, boeing 747-400F. Przedłużenie kadłuba pozwala na załadunek o 20% więcej ładunku cargo niż w B747-400F. Te wyjątkowe samoloty nie są już jednak produkowane – ostatni oddano do użytku na początku 2023 r.



Ładunki drobnicowe: klucz do efektywnej logistyki

CHOĆ SKŁADAJĄ SIĘ Z NIEWIELKICH PRZESYŁEK, ŁADUNKI DROBNICOWE STANOWIĄ ISTOTNĄ CZĘŚĆ GLOBALNEGO ŁAŃCUCHA DOSTAW. ICH BEZPIECZNE I EFEKTYWNE PAKOWANIE TO KLUCZ DO UDANEGO TRANSPORTU, NIEZALEŻNIE OD SKALI OPERACJI LOGISTYCZNYCH.

Ładunki LCL (ang. *Less Container Load*) są przemieszczane w opakowaniach jednostkowych lub zbiorczych o objętości znacznie mniejszej, niż objętość przestrzeni ładunkowej kontenera. Typowe dla transportu drobnicowego jest wspólne przemieszczanie towarów pochodzących od różnych nadawców i przeznaczonych dla różnych odbiorców.

Zanim jednak przesyłki wyruszą w podróż do ostatecznego odbiorcy, muszą dotrzeć do punktu pośredniego, to znaczy do magazynu sprzedawcy lub centrum logi-

stycznego. Tę część podróży odbywają na pokładzie statków lub w wagonach pociągów. Biorąc pod uwagę obecną sytuację na rynku globalnym, można zaryzykować twierdzenie, że lwia część tego typu przesyłek rozpoczyna swoją podróż w Chinach i innych krajach Dalekiego Wschodu.

WYZWANIA

Przesyłki drobnicowe, oprócz skomplikowanych relacji między nadawcami i odbiorcami stwarzają także inne problemy, wiąże się też z innymi wyzwaniami. Część

z nich wynika z różnorodności kształtów, rozmiarów i typów opakowań. Gdybyśmy stanęli na placu, na którym obok pustego kontenera piętrzy się stos różnokształtnych paczek i palet, o łącznej objętości równej objętości kontenera, prawdopodobnie nie potrafilibyśmy ułożyć ich w środku za pierwszym podejściem.

To przypomina trójwymiarową grę w Tetris, w której tempo narzuca wysokość opłat za postój statku w porcie lub pociągu na bocznicę. Jeśli jeszcze dodamy, że należałoby uwzględnić

Pełne wykorzystanie możliwości środka transportu jest bardzo pożądane, ponieważ zmniejsza liczbę przejazdów (rejsów) potrzebnych do zrealizowania zleceń naszych klientów. Tym samym maleją koszty przewoźnika i wzrasta rentowność biznesu. Korzysta także środowisko naturalne, ponieważ mniejsze zużycie paliwa skutkuje mniejszą emisją gazów cieplarnianych. Dlatego przewoźnicy dążą do całkowitego zapelnienia przestrzeni ładunkowej (w przypadku przesyłek objętościowych) lub osiągnięcia największej dopuszczalnej masy pojazdu (jeśli transportują przesyłki, które mimo niewielkiej objętości mają duży ciężar).

kolejność rozładowywania kontenera, który być może będzie podróżował między wieloma punktami, zanim zostanie opróżniony, to staniemy przed nie lada wyzwaniem.

E-COMMERCE NAPĘDZA TRANSPORT DROBNICOWY

Wzrost udziału przesyłek drobnicowych w rynku TSL (ang. *Transport, Spedition and Logistics*) jest związany między innymi z rozwojem e-commerce. Względnie proste tworzenie platform cyfrowych umożliwiających sprzedaż towarów na całym świecie otwiera przed sprzedawcami niedostępne do tej pory rynki. Również ich obsługa (dostawy i zwroty) przebiega inaczej, niż dotychczas. Zmniejsza się liczba pośredników, a więc także dużych magazynów regionalnych utrzymujących rezerwy na potrzeby sprzedawców hurtowych i detalicznych. Towar coraz częściej podróżuje od producenta wprost do sprzedawcy. W efekcie przesyłki dostarczane do pojedynczej lokalizacji zawierają niewielką liczbę egzemplarzy każdego produktu, natomiast ich asortyment stał się rozbudowany.

Transport takich przesyłek może stwarzać wiele problemów. Jeśli poszczególne opakowania zbiorcze będą podróżowały osobno, różnymi środkami transportu, to sama obsługa

celna stanie się niepotrzebnie skomplikowana i czasochłonna. Wzrośnie ryzyko pomyłek, zagubienia, kradzieży lub zniszczenia towaru. Do tego dochodzą: monitorowanie przesyłek, składanie reklamacji, ale także odbiór towaru z portu lub magazynu kolejowego i transport do miejsca przeznaczenia, które są niezbędnymi elementami procesu logistycznego.

JAK TO ZROBIĆ DOBRZE?

Dużą część problemów stwarzanych przez przesyłki drobnicowe można rozwiązać, wprowadzając proces konsolidacji przesyłek. Operator logistyczny gromadzi w jednym miejscu przesyłki pochodzące od wielu klientów, docierające do jego magazynu w jednym czasie. Następnie umieszcza je w opakowaniach zbiorczych, które wypełnią całą dostępną przestrzeń kontenera. Z punktu widzenia przewoźnika jest to więc ładunek całokontenerowy FCL (ang. *Full Container Load*), czyli taki, który operatorzy logistyczni lubią najbardziej i wyceniają najkorzystniej.

Po dostarczeniu kontenera do magazynu docelowego przewoźnika przesyłki są dzielone w taki sposób, aby koszty transportu również były zoptymalizowane finansowo.

SMART BOX

SMART Cargo Solutions oferuje usługę wykonywaną według opisanego powyżej schematu pod nazwą Smart Box. Konsolidujemy w Chinach przesyłki pochodzące od różnych dostawców i wysyłamy je do Polski kontenerami jako przesyłki FCL drogą morską lub kolejną. Wysokość opłaty za transport, którą obciążani są klienci, jest proporcjonalna do przestrzeni, którą ich przesyłki zajmują w kontenerze i jest zawsze niższa niż opłata za transport pełnego kontenera.

Dzięki usłudze Smart Box klienci SMART Cargo Solutions mogą korzystać z zalet wynikających z regularności wypłynięć statków i odprawiania pociągów. Kontenery z przesyłkami docierają do portów początkowych w pełni załadowane i mogą być przekazane do odprawy natychmiast. Dodat-

kowe korzyści to: możliwość śledzenia przesyłek, doskonałe zabezpieczenie magazynów, korzystne stawki ubezpieczeniowe, możliwość paletyzacji i składowania towaru, wysokiej jakości szybka obsługa celna.

Cały proces został zaprojektowany tak, aby zminimalizować ryzyko uszkodzenia przesyłek. Stosowane są wysokiej jakości opakowania i materiały do ich wypełniania i zamykania, magazyny objęto całodobowym monitoringiem CCTV. Dotyczy to zarówno konsolidacji, jak i dekonsolidacji przesyłek. Polscy klienci mogą korzystać z usługi Smart Box zarówno w imporcie, jak i w eksporcie towarów do Chin. Usługa jest dostępna dla stałych zleceń, jak i dla jednorazowych przewozów. Liczba i gabaryty paczek mogą być dowolne, pod warunkiem, że nie przekraczają ograniczeń wynikających z rozmiarów kontenerów.

JAK PODRÓŻUJĄ SMART BOXY?

W transporcie kolejowym przesyłki FCL i LCL do stacji Małaszewicze mogą być nadawane w:

- Chongqing
- Wuhan
- Changsha
- Hefei
- Zhengzhou
- Xi'an
- Chengdu
- Yiwu

Do Poznania przesyłki wyruszają z Zhengzhou, a do Łodzi z Chengdu.

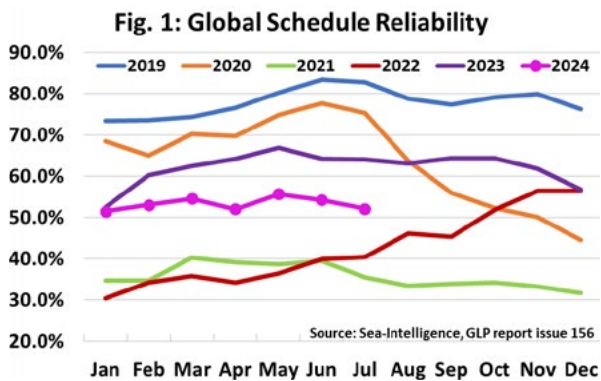
W transporcie morskim przesyłki do Gdańska mogą być odprawiane w portach:

- Ningbo
- Shenzhen
- Busan

Tak skonstruowana usługa ułatwia planowanie regularnych dostaw oraz optymalizację kosztów obsługi logistycznej i transportu.

NEWSY Z BRANŻY

PRZEGLĄD NAJWAŻNIEJSZYCH DANYCH Z RAPORTU GLOBAL LINER PERFORMANCE



W lipcu 2024 r. globalna niezawodność harmonogramu spadła o -2,1 punktu procentowego M/M do 52,1%. Niezawodność rozkładów jazdy w lipcu jest prawie na tym samym poziomie, co na początku roku i jest zgodna z trendami obserwowanymi do tej pory w 2024 r., z niezawodnością w dużej mierze w granicach 50% – 55%. Na poziomie r/r niezawodność harmonogramu w lipcu 2024 r. była o -12,0 punktów procentowych niższa. Średnie opóźnienie przylotów statków LATE poprawiło się, choć nieznacznie, zmniejszając się o -0,02 dnia, M/M do 5,24 dnia. Liczba ta została przekroczona jedynie przez szczyty pandemii w latach 2021-2022. Na poziomie r/r wartość z lipca 2024 r. była o 0,63 dnia wyższa.

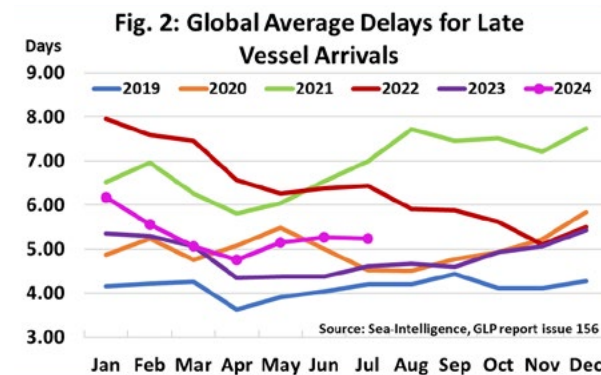
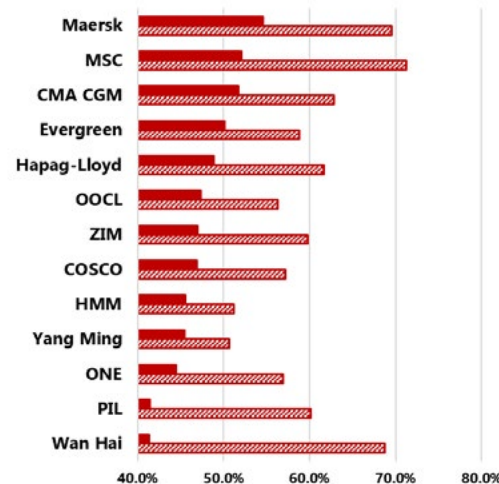


Fig. 3: Carrier scores for July 2024 (compared with July 2023)

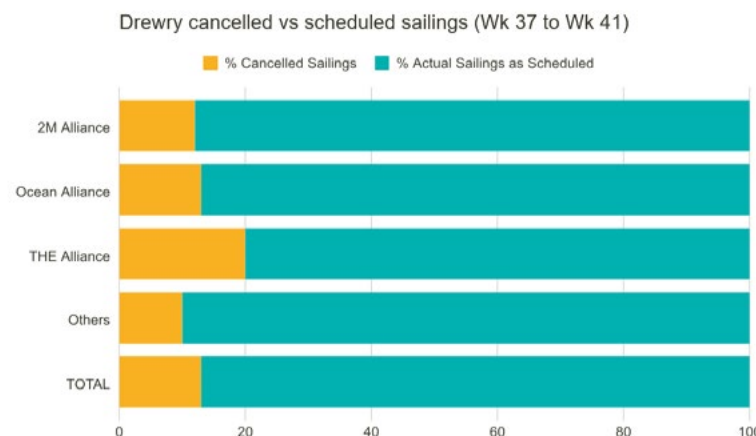


WSKAŹNIK ANULACJI REJSÓW

W głównych transakcjach Wschód-Zachód: Transpacyfik, Transatlantyk oraz Azja-Europa Północna i Morze Śródziemne, ogłoszono 89 odwołanych rejsów między 37. tygodniem (9 września - 15 września) a 41. tygodniem (7 października - 13 października), z łącznej liczby 696 zaplanowanych rejsów, co stanowi 13% wskaźnik anulowanych rejsów. W tym okresie 66% pustych rejsów miało miejsce na trasie Transpacyfik-Wschód, a 26% na trasie Azja-Europa Północna i Morze Śródziemne oraz 8% na trasie Transatlantyk-Zachód. Jak widać na wykresie, obserwujemy spadek niezawodności harmonogramu; oczekuje się, że średnio 87% statków będzie pływać zgodnie z planem w ciągu najbliższych pięciu tygodni (licząc do 6 września).

W dniu 5 września Drewry's WCI Composite Index spadł, jeśli chodzi o stawki to również zanotowały spadek o 8% WoW do 4 775 USD za kontener 40 stóp. Stawki

na trasach Azja-Europa Północna i Morze Śródziemne spadły o 14% i 12%, podczas gdy stawki transpacyficzne spadły o 2%, a transatlantyckie wzrosły o 16%.

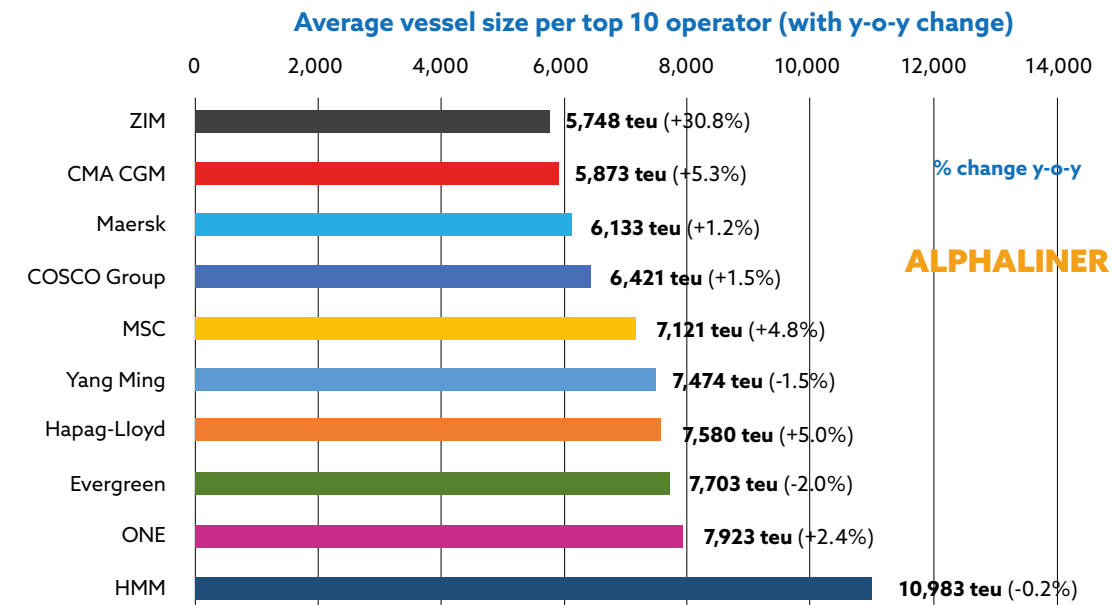


ŚREDNIA WIELKOŚĆ STATKÓW DLA 10 NAJWIĘKSZYCH OPERATORÓW

Operatorzy liniowi mogą obniżyć swoje koszty, korzystając z efektu skali, jeśli rozmieszczają większe statki i – co nie bez znaczenia – są w stanie je zaopieścić. Pod względem wielkości statków ZIM Integrated Shipping Services Ltd. dokonał największego postępu w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy. Średnia wielkość statku tego operatora wzrosła o 30,8% w porównaniu rok

do roku, zmniejszając tym samym lukę w stosunku do pozostałych 10 największych przewoźników. Biorąc pod uwagę globalne rozmieszczenie floty, Alphaliner zauważa znaczny wzrost średniej pojemności statków na trasach związanych z Ameryką Łacińską. Szlaki te znajdują się obecnie w pierwszej dziesiątce tras pod względem największej średniej wielkości.

Obecna flota kontenerowa o wielkości 30,2 Mteu liczy 6278 statków, co stanowi średnią wielkość statku wynoszącą 4809 TEU. Liczba ta wzrosła o 3,5% w porównaniu ze średnią 4645 TEU na dzień 1 sierpnia 2023 r. ZIM, MSC i CMA CGM to jedyni przewoźnicy z pierwszej dziesiątki, których średnia wielkość statku rosła szybciej niż średnia rynkowa.



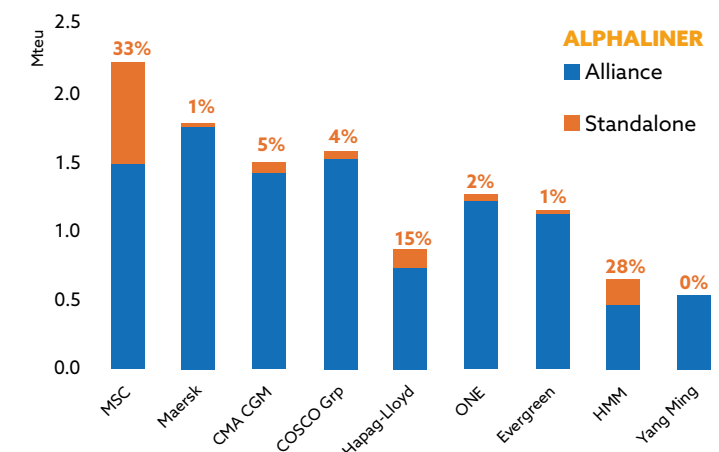
OBSŁUGIWANA POJEMNOŚĆ STATKÓW: AZJA – AMERYKA PÓŁNOCNA I AZJA – EUROPA

MSC i Hapag-Lloyd rozpoczynają rozbudowę mocy produkcyjnych na okres po erze 2M. MSC wprowadza znaczące zmiany w swoich usługach Wschód – Zachód w ramach przygotowań do zakończenia umowy o współdzieleniu statków 2M z Maersk w styczniu 2025 roku. Po uruchomieniu w lipcu dwóch dodatkowych samodzielnych połączeń zdolność przewozowa MSC na dużych trasach Azja – Ameryka Północna i Daleki Wschód – Europa wynosi obecnie 733 000 TEU, co stanowi 33,2% całkowitej zdolności przewozowej MSC. Na trasie Azja – Europa MSC jest obecnie operatorem czterech pętli do Europy Północnej (2M „Lion”, 2M „Griffin”, „Sentosa-Swan” i „Britannia”) oraz trzech pętli do Morza Śródziemnego (2M „Jade”, 2M „Tiger” i samodzielnej „Dragon”).

Hapag-Lloyd (15,4%) i HMM (28,3%) są jedynymi innymi członkami sojuszu, którzy eksploatują znaczną część swojej zdolności przewozowej statków Wschód – Zachód poza sojuszem.

Obecnie Hapag-Lloyd i HMM są członkami sojuszu, ale oczekuje się, że zmieni się to, gdy tylko partnerstwo 2M zostanie zakończone, a Hapag-Lloyd wejdzie we współpracę Gemini z Maersk.

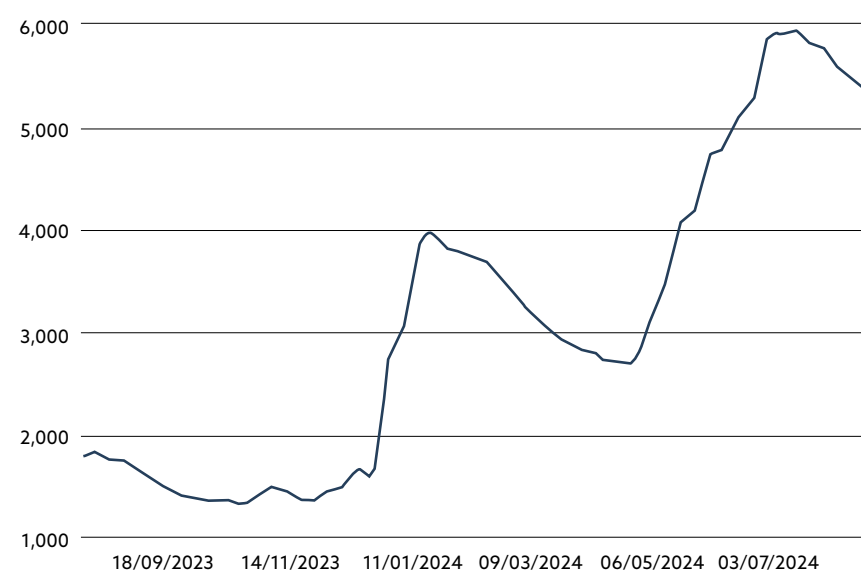
Operated vessel capacity: Asia- North America and Asia - Europa



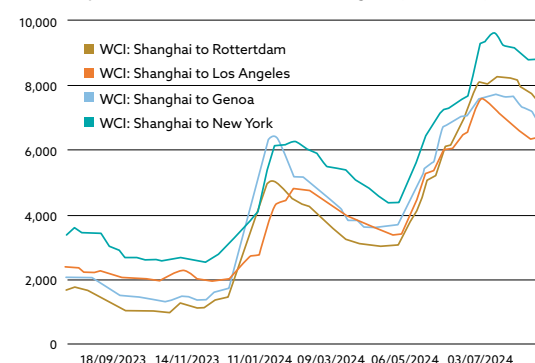
ZMIANY W WARTOŚCIACH STAWEK FRACHTOWYCH

Najnowszy indeks Drewry WCI, wynoszący 5319 USD za 40-stopowy kontener, jest o 49% niższy od poprzedniego szczytu w pandemii, wynoszącego 10377 USD we wrześniu 2021 r., ale o 274% wyższy niż średni wskaźnik z 2019 r. (sprzed pandemii), wynoszący 1420 USD. Średni złożony wskaźnik od początku roku wynosi 4077 USD za 40-stopowy kontener, czyli o 1273 USD więcej niż 10-letnia średnia stawka, wynosząca 2803 USD, która została zawyżona przez wyjątkowy okres pandemii COVID-19 (2020-2022).

Drewry World Container Index (WCI) - 22 Aug 24 (US\$/40ft)

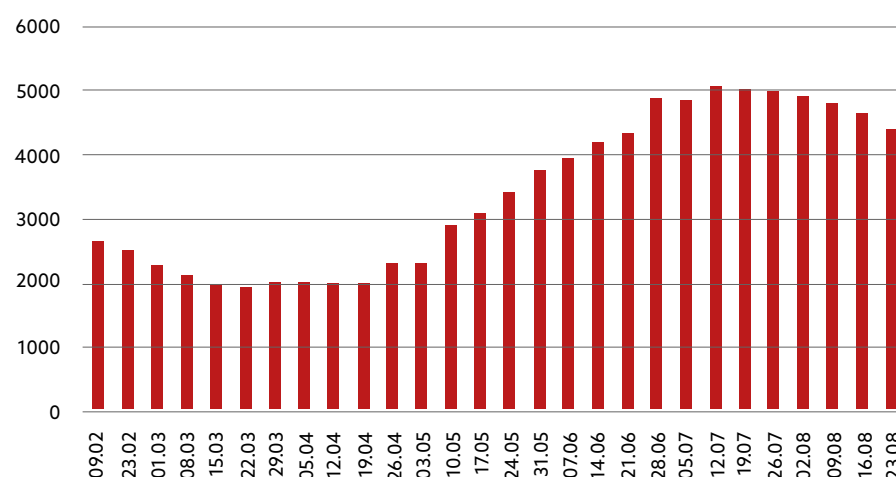


Drewry WCI: Trade Routes from Shanghai (US\$/40ft)



Route	Route code	08-Aug-24	15-Aug-24	22-Aug-24	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$5,551	\$5,428	\$5,319	-2%	201%
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$7,929	\$7,756	\$7,429	-4%	340%
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$630	\$629	\$627	0%	18%
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$7,309	\$7,182	\$7,188	-5%	230%
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$6,501	\$6,303	\$6,401	2%	186%
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$707	\$707	\$710	0%	-16%
Shanghai - New York	WCI-SHA-NCY	\$8,931	\$8,764	\$8,811	1%	157%
New York - Rotterdam	WCI-NCY-RTM	\$766	\$762	\$759	0%	-2%
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NCY	\$1,967	\$1,961	\$1,934	-1%	22%

SCFI Europe (base ports)



INDEX SCFI – od kilku tygodni
twa korekta indeksu w dół,
do poziomu 4400 USD/TEU
w dniu 23.08.

SMART CARGO SOLUTIONS ZAPEWNIĄ SPEDYCJĘ LOTNICZĄ Z KAŻDEGO MIEJSCA NA ZIEMI

ON BOARD COURIER

Serwis dedykowany dla niedużych przesyłek, gdzie czas dostawy ma kluczowe znaczenie. Ze Smart Cargo Solutions towar w 24 godziny może dotrzeć w dowolne miejsce na świecie.

TRANSPORT W TEMPERATURZE KONTROLOWANEJ

Leasing kontenerów lotniczych przeznaczonych do aktywnej kontroli temperatury, przewozy w zakresach od -20 do +30°C, kontrola temperatury i wilgotności na całej trasie przewozu.

CZARTER SAMOLOTÓW

Rozwiązanie pozwalające na transport towarów z lub do dowolnego miejsca na ziemi, w dogodnym czasie, z dostosowaniem rozkładu lotu do potrzeb klienta.

TRANSPORT TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Kompleksowa obsługa logistyczna i wsparcie klientów w klasyfikacji towarowej pod kątem regulacji DGR (Dangerous Goods Regulations).

CROSS TRADE

Zlecenie transportowe realizowane w oparciu o sieć certyfikowanych agentów World Cargo Alliance, według wymagań klienta, niezależnie od rodzaju, wielkości lub miejsca podjęcia albo doręczenia towaru.



Jeśli chcesz:



być zawsze
na bieżąco z ofertą
SMART Cargo Solutions



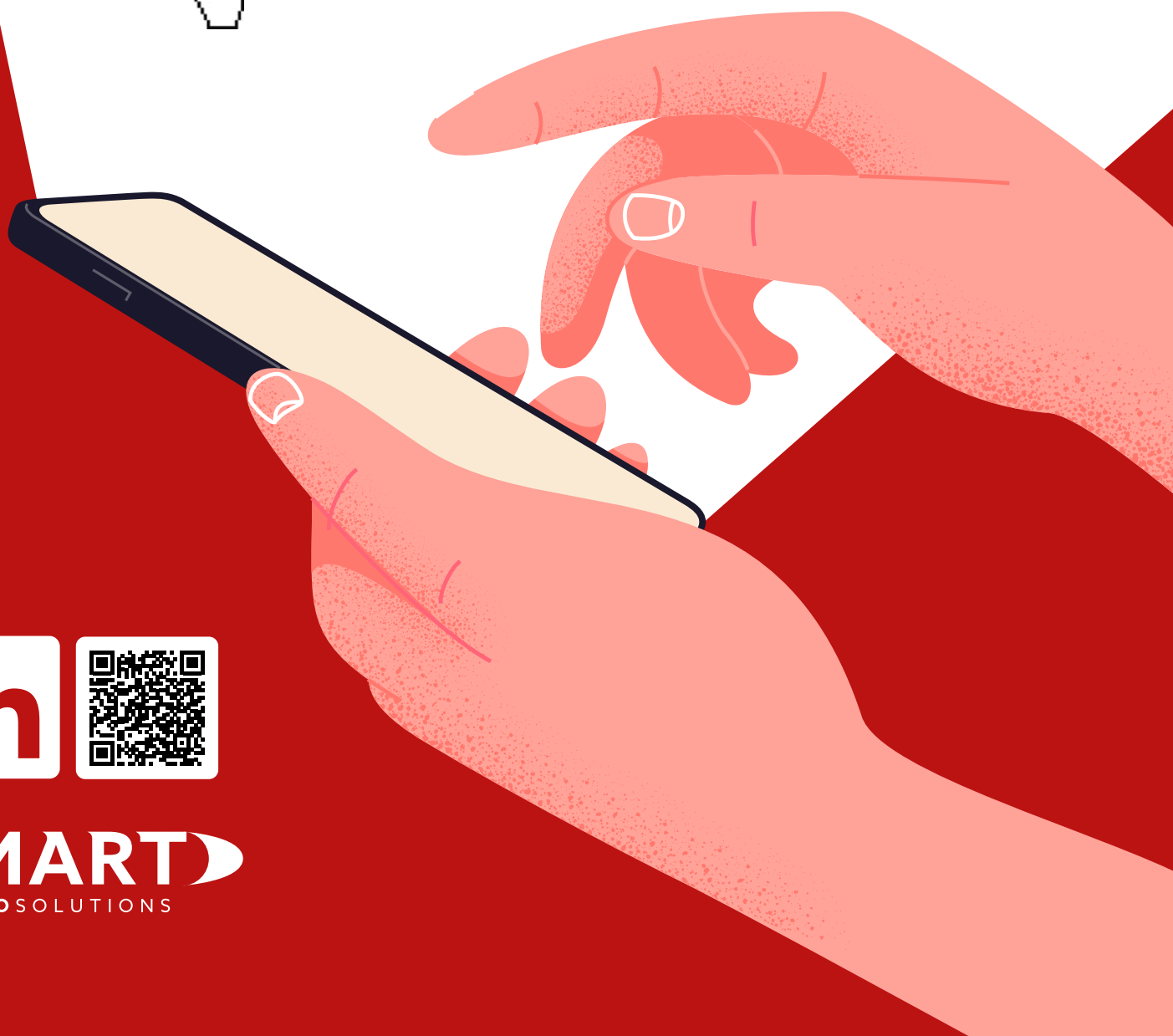
śledzić najnowsze
informacje z branży



czytać
o logistycznych
nowinkach

polub nasz profil w serwisie LinkedIn

www.linkedin.com/company/smart-cargo-solutions



SMART
CARGOSOLUTIONS