

3

Od wielkiej polityki
po niedobór pracowników
i cyfryzację

6

7 trendów, które wpłyną
na logistykę w 2025 r.

12

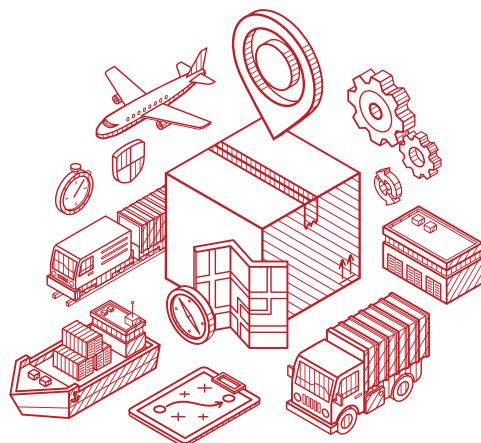
Optymalizacja
kosztów
logistycznych





Szanowni Państwo,

Branża spedycyjna nie zwalnia tempa – zmieniające się regulacje prawne, rosnące koszty operacyjne i postępująca cyfryzacja sprawiają, że rok 2025 zapowiada się jako kolejny okres pełen wyzwań. W obliczu globalnych napięć politycznych, niedoboru wykwalifikowanych pracowników oraz konieczności optymalizacji kosztów firmy logistyczne muszą nie tylko dostosowywać się do nowej rzeczywistości, ale także aktywnie kształtować przyszłość sektora.



W najnowszym numerze SMART News przyglądamy się kluczowym trendom, które będą miały wpływ na branżę TSL w nadchodzących miesiącach. Sprawdzamy, jak zmiany w prawie celnym i nowelizacja ustawy sankcyjnej mogą wpłynąć na działalność spedytorów i agencji celnych. Zastanawiamy się również, w jaki sposób przedsiębiorstwa korzystające z usług spedytorów mogą skutecznie optymalizować koszty logistyczne, by utrzymać konkurencyjność w wymagającym otoczeniu gospodarczym.

Nie zabraknie też spojrzenia w przyszłość – automatyzacja, cyfryzacja

i zrównoważony rozwój stają się nieodzownym elementem strategii logistycznych. Które z tych trendów odegra kluczową rolę w 2025 r.? Jakiego rozwiązania mogą pomóc w dostosowaniu się do dynamicznych zmian?

Serdecznie zapraszamy także do lektury newsów z branży – wybraliśmy dla Państwa najbardziej aktualne analizy i prognozy, które mówią o stanie rynku i pomagają w nawigowaniu po coraz bardziej wymagającym świecie logistyki i spedycji.

SMART Cargo Solutions



Spis treści

Od wielkiej polityki po niedobór pracowników i cyfryzację	3
7 trendów, które wpłyną na logistykę w 2025 r.	6
Nowelizacja ustawy sankcyjnej podpisana mimo protestów branży TSL	10
Nowości w prawie celnym rzutujące na spedycję	11
Optymalizacja kosztów logistycznych	12
Aktualności SMART News	16

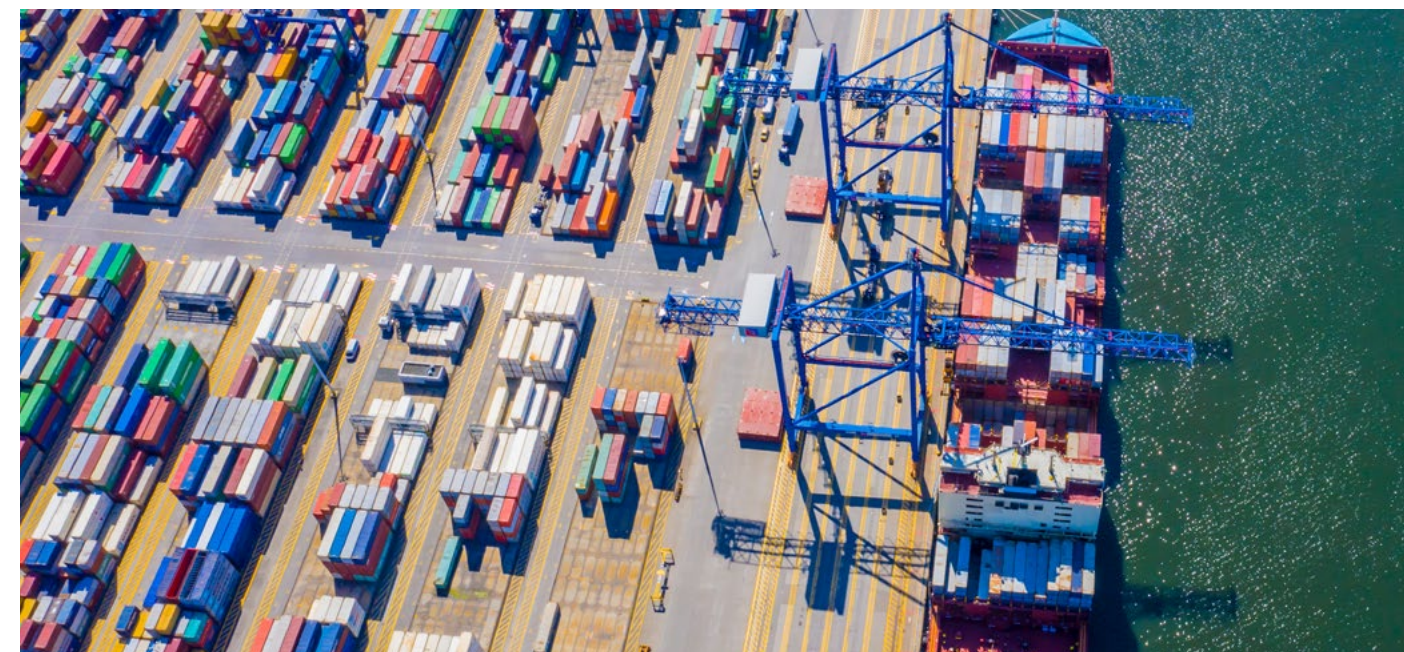
Wydawca na zlecenie
SMART Cargo Solutions sp. z o.o.:

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

wspolpraca@feniksmedia.pl

Od wielkiej polityki po niedobór pracowników i cyfryzację

ZNACZNA CZĘŚĆ POLSKICH FIRM LOGISTYCZNYCH JEST POD SILNĄ PRESJĄ EKONOMICZNĄ OD POŁOWY 2023 R. W TYM ROKU MOŻE BYĆ PODOBNI. SKALA WYZWAŃ CIĄGLE ROŚNIE.



Bez dwóch zdań, sektor logistyczny jest jednym z kluczowych w polskiej gospodarce. Wypracowuje 7% krajowego PKB, zatrudnia około miliona osób, a jego przychody sięgają imponującej kwoty 375 mld zł. Warto też dodać, że w europejskiej branży TSL ciągle jesteśmy numerem jeden. Polski rynek usług TSL odpowiada za niemal 20% całkowitych przewozów w UE, wyprzedzając takie kraje jak Niemcy czy Hiszpania. Polskie porty stały się ponadto oknem na świat nie tylko dla krajowych przedsiębiorstw, ale i dla firm z całego regionu. W ubiegłym roku ich przeładunki kontenerowe osiągnęły rekordowe 3 270 784 TEU – o 9% więcej niż w 2023 r.

Niestety, te liczby nie mówią całej prawdy o kondycji firm logistycznych nad Wisłą i wyzwaniach, z którymi muszą się mierzyć. Ostatnio, mówiąc kolokwialnie, nie było łatwo. Przy czym największe wyzwania spotykały

przede wszystkim przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu drogowego. Dla pozostałych spółek logistycznych, związanych m.in. ze świadczeniem transportu morskiego, kolejowego, lotniczego oraz oferujących usługi magazynowe, realia rynkowe były bardziej przyjazne.

Nie da się ukryć, że sytuacja sektora logistycznego jest ściśle powiązana z tempem wzrostu gospodarczego – nie tylko w skali danego kraju, ale i całego regionu, w którym działa. A z tym ostatnio było krucho. Po słabym roku 2023 nadszedł równie wymagający rok 2024. Z najnowszych prognoz Komisji Europejskiej wynika, że wzrost gospodarczy w Europie był niemal niezauważalny – PKB Unii Europejskiej wzrosło zaledwie o 0,9%, a w strefie euro o 0,8%. To w zasadzie stagnacja, nie wzrost. Na dodatek kluczowy dla polskiej logistyki rynek niemiecki

pogrążył się w recesji: gospodarka naszego zachodniego sąsiada skurczyła się w ubiegłym roku o 0,2%.

KILKANAŚCIE TRUDNYCH MIESIĘCY. ALE NIE DLA WSZYSTKICH

Najbardziej odczuły to firmy transportu drogowego, bo też ich ekspozycja na zamówienia związane z rynkiem Europy Zachodniej była największa. One też w największym stopniu cierpiały przez wzrost kosztów administracyjnych. Przypomnijmy, że w Polsce od 1 listopada 2024 r. powiększono liczbę odcinków płatnych dróg, a w wielu krajach unijnych wprowadzono wyższe myto. Logistycy specjalizujący się w transporcie drogowym najbardziej też narzekali na wzrost kosztów pracowniczych. To jest pochodną m.in. faktu, że dzisiaj ciągle łatwiej jest automatyzować i podnosić wydajność pracy centrów logistycznych, magazynów,

a nawet portów niż pracy kierowców. Autonomiczne ciężarówki to ciągle pieśń przyszłości.

Oczywiście polskim specjalistom od spedycji morskiej, lotniczej czy kolejowej też nie brakowało wyzwań, ale dotyczyły one innych obszarów, gdzie turbulencje rynkowe u naszych najbliższych sąsiadów nie były aż tak mocno odczuwalne. Wręcz przeciwnie – mimo wszystkich geopolitycznych perturbacji korzystali na ożywieniu w globalnym handlu, w którym aż 80% wszystkich towarów przewożonych jest drogą morską. A skala naprawdę robi wrażenie: w ubiegłym roku statki obsłużyły ponad 12,35 mld ton towarów.

Korzystną passę potwierdza raport UNCTAD (Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju), w którym eksperci stwierdzają, że od drugiego kwartału minionego roku w globalnym handlu panuje ożywienie. W 2024 r. wartość obrotów handlu międzynarodowego osiągnęła rekordowy poziom prawie 33 bln dolarów.

Wszystko wskazuje na to, że przewidywania na temat deglobalizacji się nie ziściły, a zapowiadane przez wiele rządów po pandemii COVID-19 przenoszenie produkcji bliżej finalnych odbiorców nie zostało jeszcze zrealizowane. I chociaż aktywność portów morskich była zakłócana m.in. przez takie zjawiska jak ataki piratów na Morzu Czerwonym, napady rebeliantów w Zatoce Gwinejskiej czy zakłócenia pracy Kanału Panamskiego, gdzie wielomiesięczna susza zredukowała ruch statków aż o jedną piątą, to jednak – mówiąc krótko – handel kwitł.

Korzystali z tego najsilniejsi: Stany Zjednoczone odnotowały wzrost importu towarów w ubiegłym roku o 4%, a eksportu o 2%, natomiast chiński handel zagraniczny wzrósł o 5,2% rok do roku, do wartości 5,02 bln dolarów w okresie styczeń–październik 2024 r.

WIELKA POLITYKA I NOWE ŁAŃCUCHY DOSTAW

W grudniu 2024 r. eksperci UNCTAD prognozowali, że w kolejnym roku globalny handel osiągnie wartość około 34 bln dolarów, a liczba towarów prze-

wiezionych drogą morską powiększy się o ponad 2%. Prognoza ta staje się jednak mocno niepewna w obliczu decyzji, jakie podjął Donald Trump w pierwszych tygodniach po objęciu fotela prezydenta Stanów Zjednoczonych. Jego rozporządzenia, których celem jest m.in. poprawa bilansu handlowego USA, mogą znacząco zmienić globalne szlaki spedycyjne.

Jedną z pierwszych decyzji Trumpa była zmiana stawek na importowane wyroby ze stali i aluminium z 10 na 25%. Nowe cła zaczęły obowiązywać od 12 marca 2025 r. Zapowiedziane są także wyższe podatki na importowane wyroby farmaceutyczne, półprzewodniki i auta. Gdy wszystkie planowane zmiany wejdą w życie, uderzą m.in. w niemiecki sektor motoryzacyjny, mocno współpracujący z dziesiątkami firm tej branży nad Wisłą. A duże trudności w nim to również powód do zmartwień dla wielu naszych przewoźników.

Niepokoją wyrażne wypowiedzi Trumpa, w którym zrównuje on VAT ze stawkami celnymi i zapowiada cła w odpowiedzi na ten powszechnie stosowany w Europie podatek. W skrajnych scenariuszach widoczne jest też nowe ryzyko związane z funkcjonowaniem Kanału Panamskiego oraz Kanału Sueskiego. Trump otwarcie deklaruje, że chce przejść ten pierwszy, natomiast drugi może zostać na jakiś czas częściowo wyłączony z działania, jeżeli dojdzie np. do autoryzowanego przez USA ataku Izraela na irańskie instalacje wzbogacania uranu. Nie wiemy też, jak daleko Trump posunie się w wojnie celnej z Chinami i jak to wpłynie na globalny rynek.

Z drugiej strony, niewykluczony jest scenariusz znacznego wzrostu handlu międzynarodowego bez udziału Stanów Zjednoczonych. W związku z tym z pewnością powstaną nowe szlaki logistyczne, prowadzące również do Europy. Dostawcy i odbiorcy komponentów do produkcji oraz towarów konsumpcyjnych już od kilku lat tworzą nowe kanały handlu morskiego. Chińczycy budują nowe porty lub wchodzą w alianse z operatorami

terminali kluczowych dla utrzymania rynków zbytu. Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że ruch kolejowy na terminalu w Małaszewiczach zapewne znowu wzrośnie. Mówi się też o zwiększeniu znaczenia portów morskich działających w strefie APEC oraz ASEAN.

Szanse na wzrost zleceń mają w tym roku także polskie firmy zajmujące się transportem drogowym. W czwartym kwartale ubiegłego roku na większości rynków europejskim można było odczuć pewne ożywienie w sektorze transportowo-logistycznym. Prognozy z końca ubiegłego roku mówiły o kontynuacji tego trendu. W rezultacie liczba zleceń na europejskim rynku transportowym może powiększyć się nawet o kilka procent.

CYFRYZACJA I AI

Firmy logistyczne i spedycyjne w 2025 r. czekają niemałe wyzwania związane z adaptacją nowych rozwiązań technologicznych. Nie da się ich uniknąć. Przedsiębiorcy muszą inwestować m.in. w narzędzia do zarządzania magazynami i ich robotyzację, a także w systemy do obsługi zamówień czy optymalizacji tras. Kluczową rolę w wielu z tych obszarów odgrywa sztuczna inteligencja, która znacząco ułatwia automatyzację i usprawnienie procesów. Cyfryzacja to już nie wybór, a konieczność – to ona może zapewnić przewagę rynkową w czasach niedoboru pracowników, rosnących oczekiwań klientów wobec coraz bardziej kompleksowych usług oraz zwiększających się wymogów prawnych.

Zauważmy przy tym, że wyzwaniem w adaptacji cyfrowych rozwiązań są nie tylko koszty. Wiele firmom z branży logistycznej może brakować odpowiedniego know-how w zakresie nowych technologii. To oznacza, że logistycy będą musieli zmierzyć się nie tylko z inwestycjami, ale także z koniecznością zdobycia nowych kompetencji.

Jedno jest pewne. Ten rok będzie poważnym testem dla wielu spółek logistycznych w Polsce.



GLOBALNY ZASIĘG

Jesteśmy obecni na wszystkich kontynentach w ramach sieci biur partnerskich Global Affinity Alliance.



TRANSPARENTNOŚĆ

Świadomie inwestujemy w otwarte podejście do biznesu i długoterminowe partnerstwo. To nasze podstawowe wartości.

Connecting Poland to the World



ELASTYCZNOŚĆ

Wyprzedzamy zmiany, oferując spersonalizowane podejście do zamówień i tworzenie niestandardowych rozwiązań.

7 trendów, które wpłyną na logistykę w 2025 r.

CHOĆ ROK 2025 RACZEJ NIE PRZYNIESIE REWOLUCJI, TO WYRAŹNIE ZARYSOWUJĄ SIĘ KIERUNKI, KTÓRE BĘDĄ KSZTAŁTOWAĆ PRZYSZŁOŚĆ BRANŻY TSL. AUTOMATYZACJA PROCESÓW, ROSNĄCA ROLA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU ORAZ CYFRYZACJA ŁAŃCUCHÓW DOSTAW STAJĄ SIĘ NIE TYLKO OPCJĄ, CO KONIECZNOŚCIĄ.

JAKIE KONKRETNE ZMIANY CZEKAJĄ SEKTOR LOGISTYKI? NA KTÓRE TRENDY WARTO ZWRÓCIĆ SZCZEGÓLNĄ UWAGĘ? PRZYJRZYMY SIĘ NAJWAŻNIEJSZYM PROGNOZOM NA NAJBLIŻSZY ROK.

01

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Kierunek ewolucji logistyki wyznaczają dostępne technologie, oczekiwania klientów i uregulowania prawne. Od pewnego czasu wspólnym mianownikiem jest dla nich troska o środowisko, redukcja śladu węglowego oraz ograniczenie zużycia surowców i energii. W bliskiej perspektywie oznacza to między innymi:

- optymalizację procesów logistycznych, by były jak najbardziej neutralne środowiskowo;
- rozwój gospodarki obiegu zamkniętego w transporcie i magazynowaniu;
- wzrost udziału pojazdów elektrycznych we flotach przewoźników dystrybuujących towary na odcinku „ostatniej mili”;
- wykorzystanie energii słonecznej do zasilania instalacji magazynów oraz ładowania akumulatorów samochodów dostawczych;
- wprowadzenie nowych materiałów i technologii do produkcji opakowań indywidualnych i zbiorczych;
- budowę systemów odzyskiwania i ponownego wykorzystania opakowań wielokrotnego użytku.



Ważnym wskaźnikiem jakości usług logistycznych staje się ślad węglowy, ponieważ poprawa wizerunku firmy przez redukcję śladu węglowego odgrywa coraz większą rolę w procesie pozyskiwania klientów. Idzie za tym również unijne prawodawstwo – nowe regulacje skłaniają operatorów spedycyjnych do przeprowadzenia dokładnej diagnozy i wskazania źródeł śladu węglowego powstającego na każdym eta-

pie łańcucha logistycznego. Zależy na tym również klientom firm spedycyjnych, także dlatego, że chcąc zadbać o własną pozycję i wizerunek, muszą uwzględniać w swoich raportach udział logistyki w śladzie węglowym ich produktów i usług. Na razie dotyczy to przede wszystkim dużych i średnich firm, ale rośnie grono przedsiębiorstw z grupy MSP żywo zainteresowanych wdrażaniem Zielonego Ładu.



na precyzyjne dane i narzędzia umożliwiające ich skuteczne przetwarzanie, co przyspieszy rozwój nowoczesnych systemów IT, automatyzacji i robotyzacji w logistyce.

04

IT ORAZ INTERNET RZECZY

W tej branży każdy rok przynosi wiele nowości. W 2025 r. można oczekiwać dalszego przyspieszenia prac nad hurtowniami danych, rozpoznawaniem obrazu oraz identyfikacją obiektów przy pomocy metek RFID. Świat IT będzie coraz ściślej współpracował ze światem automatyki przemysłowej i robotyki. Jego podstawowym zadaniem będzie gromadzenie danych oraz implementowanie algorytmów AI zbyt skomplikowanych i zasobochłonnych, żeby można je uruchamiać na względnie prostych komputerach przemysłowych i kontrolerach robotów. Wzrośnie znaczenie wydajnej transmisji danych pomiędzy oddziałami firmy oraz systemami kontrahentów, pojawi się także większe zapotrzebowanie na transmisję danych z terminali zainstalowanych w pojazdach, kontenerach itp.

Zwiększone zainteresowanie transmisją danych z systemów mobilnych wynika stąd, że operatorzy logistyczni chcą otrzymywać dokładne informacje o faktycznym położeniu przesyłki i warunkach transportu. Szczególnie w sytuacji, gdy przewożonym towarem jest żywność, farmaceutyki, odczynniki chemiczne i inne wrażliwe materiały lub urządzenia. Te dane są niezbędne dla dynamicznego planowania trasy przesyłki: jeśli opóźnienie na którymś z etapów staje się bardzo prawdopodobne, można podjąć próbę skrócenia czasu trwania kolejnego etapu dostawy, zastępując wolniejszy środek transportu szybszym, choć droższym. Możliwe jest także przetrwanie transportu towaru, który utracił przydatność, i utylizację zawartości na miejscu, co pozwoli ograniczyć skalę strat.

02

ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII

Obserwatorzy rynku spodziewają się, że w roku 2025 wzrośnie liczba przedsiębiorców z branży TSL, którzy będą wykorzystywać własne źródła energii elektrycznej. Osiągnięcie tego celu zakłada wzrost inwestycji w budowę instalacji fotowoltaicznych oraz magazynów energii (wydaje się, że w obecnych warunkach inne źródła odnawialne wymagają zbyt dużych nakładów, by być atrakcyjne dla firm logistycznych). Wyprodukowana przez przedsiębiorców energia posłuży do ładowania pojazdów elektrycznych oraz zasilania urządzeń IT i automatyki w obiektach takich jak magazyny, sortownie czy biura. Będzie to odpowiedź zarówno na rosnące ceny energii, jak i na potrzebę redukcji śladu węglowego usług. Inwestycje w OZE są skorelowane ze wzrostem zainteresowania pojazdami z napędem elektrycznym oraz informatyzacją procesów.

03

SZTUCZNA INTELIGENCJA

To temat, który nie schodzi z nagłówków – od generatywnej AI, takiej jak ChatGPT, po narzędzia do tworzenia obrazów i muzyki. W branży TSL zastosowanie sztucznej inteligencji będzie jednak miało bardziej praktyczny i mniej widowiskowy wymiar. Oczywiście, coraz częściej będziemy widzieć boty obsługujące klientów, ale kluczową rolę AI odegra w analizie i optymalizacji procesów transportowych oraz logistycznych. Pomoże w wykrywaniu wąskich gardeł, planowaniu tras dla pojazdów oraz analizowaniu ogromnych zbiorów danych w czasie rzeczywistym – od lokalizacji i prędkości samochodów po natężenie ruchu, informacje o zatorach czy warunkach drogowych. Równie ważne będą aktualne stany magazynowe, kolejka zamówień, rozliczenia z kontrahentami czy zmiany warunków zawartych w SLA. Zwiększy się zapotrzebowanie

05

AUTOMATYZACJA MAGAZYNÓW

Wzrost rynku e-commerce stymuluje branżę TSL do automatyzowania jak największej liczby procesów. Cele do osiągnięcia w tym zakresie to m.in. większa wydajność, niższa stopa błędów przy kompletowaniu zamówień czy lepsze zarządzanie magazynem, ale także zwiększenie płynności dostaw, obniżenie kosztów oraz wyeliminowanie źródeł strat (np. uszkodzeń towarów).

Z dużym prawdopodobieństwem część tych celów zostanie osiągnięta przez redukcję zatrudnienia ludzi. Ich pracę przejmują roboty obsługujące regały wysokiego składowania, automatyczne, zrobotyzowane wózki AGV i AMR, a także roboty wyposażone w uniwersalne chwytaki umożliwiające szybkie wykonywanie operacji typu *pick up*. Z drugiej strony, pojawiają się nowe stanowiska pracy dla operatorów takich maszyn.

Istotną rolę w automatyzacji magazynów odgrywają systemy lokalizacji i identyfikacji produktów, takie jak znaczniki RFID oraz systemy wizyjne analizujące obraz z kamer umieszczonych w zasięgu pracy automatu albo robota. Rozpoznawanie asortymentu, kontrolowanie ułożenia w opakowaniu, wykrywanie uszkodzeń – to wszystko jest możliwe już dzisiaj. W przyszłości możemy oczekiwać popularyzacji tych technologii i zmniejszenia kosztów wdrożenia.

06

BEZPIECZEŃSTWO

Branża TSL stoi przed poważnymi wyzwaniami związanymi z bezpieczeństwem – zarówno cyfrowym, jak i fizycznym. Ataki na infrastrukturę IT mogą sparaliżować działalność firm,



zmuszając je do sięgania po awaryjne, manualne metody zarządzania, o ile są one jeszcze w ogóle możliwe w wysoko z informatyzowanym środowisku. Dlatego w nadchodzących miesiącach możemy spodziewać się wzrostu inwestycji w cyberbezpieczeństwo – od zaawansowanych systemów monitorujących po rozbudowę zapasowych centrów danych i intensyfikację szkoleń dla pracowników.

Ostatnie incydenty związane z próbami przemytu ładunków wybuchowych pokazały realne ryzyko przedostania się niebezpiecznych substancji na teren magazynów czy środków transportu. W odpowiedzi na te zagrożenia branża TSL coraz częściej sięga po zaawansowane technologie do wykrywania materiałów niebezpiecznych – od skanerów prześwietlających przesyłki po urządzenia identyfikujące ślady substancji wybuchowych, łatwopalnych czy promieniotwórczych. Choć problem ten dotyczy głównie firm kurierskich, nie można wykluczyć ryzyka sabotażu w ramach transportu wewnętrznego, np. podczas przewozu towarów między fabryką a magazynem.

07

REGULACJE PRAWNE

W 2025 r. na unijnym rynku TSL zostaną wprowadzone istotne zmiany prawne. Zniesienie obowiązku powrotu pojazdów ciężarowych do kraju siedziby przewoźnika co osiem tygodni będzie jedną z kluczowych nowości, podobnie jak rozszerzenie systemu SENT na wszystkich

przewoźników zagranicznych realizujących transport drogowy na terytorium Polski. Przedsiębiorstwa transportowe będą musiały ponadto zaktualizować systemy monitorowania czasu pracy kierowców zgodnie z nowymi przepisami dotyczącymi tachografów. Wprowadzony zostanie również program „Trust & Check”, mający na celu uproszczenie procesów celnych i przyspieszenie odprawy poprzez nową wersję statusu AEO.

Dużo nowości będzie dotyczyć uproszczenia procedur importowo-eksportowych dzięki wprowadzeniu nowych systemów celnych, takich jak AIS/IMPORT PLUS, AES/ECS2 PLUS i NCTS2 PLUS. Zniesienie zwolnienia celnego dla towarów o wartości poniżej 150 euro będzie kolejną ważną nowością, mającą na celu wyeliminowanie problemu zaniżania wartości towarów.

Wszystkie zmiany prawne mają na celu zwiększenie przejrzystości, bezpieczeństwa oraz konkurencyjności firm transportowych na rynku Unii Europejskiej. Jest to ważny krok w kierunku usprawnienia procesów logistycznych i dostosowania do dynamicznie zmieniających się realiów rynkowych.

Poza ujednoliceniem i uproszczeniem procedur obowiązujących kraje członkowskie UE cała branża zmierzy się ze skutkami wprowadzenia ograniczeń eksportowych do Rosji, a być może wkrótce również z następstwami nowej polityki USA, w której cła zaporowe na produkty importowane do Stanów były jednym z ważniejszych pomysłów obecnego prezydenta.

Rok 2025 zapowiada się w branży TSL intensywnie i interesująco. Można z góry założyć, że oprócz spodziewanych zmian przeżyjemy co najmniej kilka nieoczekiwanych zwrotów akcji.

TWOJE TOWARY. NASZA TROSKA. TWÓJ SPOKÓJ.



Nasz HUB dla konsoli drobnicowych SEA LCL i kolejowych RAIL LCL w Pruszkowie to:

- **magazyn celny** (możliwa każda procedura celną)
- **wysokie składowanie** (ponad 2100 m² nowoczesnego magazynu A+)
- **kompleksowe usługi magazynowe** (przyjmowanie i składowanie towarów, kompletacja zamówień i dystrybucja, pakiet VAS i inne)
- **wygoda obsługi** – 3 doki załadunkowe oraz brama na poziomie 0
- **pełny monitoring CCTV** i automatyczna owijarka stretch

Postaw na:

- ✓ **Elastyczne warunki współpracy** – dopasowane do Twoich potrzeb
- ✓ **Doskonałą lokalizację**, dogodną dla organizacji dystrybucji o dalekim i bliskim zasięgu
- ✓ **Skrócone procedury celne** dla szybszej dystrybucji

Twoje miejsce w magazynie czeka! Skontaktuj się z nami: www.smartcargo.pl.

Nowelizacja ustawy sankcyjnej podpisana mimo protestów branży TSL

26 LUTEGO 2025 R. WESZŁA W ŻYCIE USTAWA, KTÓRA WPROWADZA ISTOTNE ZMIANY MAJĄCE USPRAWNIĆ EGZEKWOWANIE SANKCJI W POLSCE. ŚRODOWISKO BRANŻOWE OBAWIA SIĘ, ŻE NOWE PRAWO ZNACZĄCO UTRUDNI DZIAŁALNOŚĆ M.IN. AGENCJI CELNYCH I SPEDYTORÓW.

Podpisany przez prezydenta nowy akt prawny ma bardzo długą nazwę: Ustawa z dnia 9 stycznia 2025 roku o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego, ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej oraz ustawy o przeciwdziałaniu praniu pieniędzy oraz finansowaniu terroryzmu. Dla uproszczenia nazywa się ją „małą ustawą sankcyjną”. Od kilku miesięcy ten termin jest doskonale znany w polskiej branży TSL, bowiem przyjęta regulacja od samego początku procesowania była ostro krytykowana przez przedstawicieli firm transportowo-logistycznych.

Krytykowano ją mocno już na etapie prac komisji sejmowych, kolejne głosy sprzeciwu było słychać, gdy pochylił się nad nią Senat, a pod apelem do prezydenta, by jej nie podpisywał, swoje poparcie wyraziły m.in. takie organizacje jak: Polski Instytut Transportu Drogowego, Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska, ETA, FM czy Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego. Wszystko na próżno. Ustawa weszła w życie i należy liczyć się z wynikającymi z niej obowiązkami prawnymi.

– Rozumiemy i w pełni popieramy potrzebę uszczelnienia systemu sankcji wobec Rosji i Białorusi. Jednak przepisy muszą być precyzyjne i możliwe do wykonania. W przeciwnym razie zamiast uderzyć w tych, którzy świadomie łamią sankcje, ustawa uderzy w polskie firmy pośredniczące w międzynarodowej wymianie handlowej – twierdzi Maciej Wroński, prezes związku pracodawców Transport i Logistyka Polska.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA NARUSZENIE SANKCJI

Szczególnie groźne wydają się trzy regulacje małej ustawy sankcyjnej. Pierwsza z nich zakłada nałożenie wysokich kar – nawet do 500 000 zł – za naruszenie przepisu zakazującego eksportu do krajów, które mogą pomagać Rosji obchodzenie zachodnich sankcji. Przepis ten nie precyzuje jednak, o jakie kraje chodzi. Co więcej, ustawa nie wskazuje, który organ miałby określać listę takich państw, co rodzi kolejne trudności interpretacyjne.

Wprowadzono za to typ uprzywilejowany przestępstwa „o mniejszej wadze”, przewidując kary od 3 miesięcy do 5 lat za naruszenia sankcji sektorowych przy zmniejszonej społecznej szkodliwości czynu.

Ekspert branży TSL zwraca uwagę, że w małej ustawie sankcyjnej brak możliwości odwołania się od nałożonych kar. Zdaniem przedstawicieli polskiego sektora transportowo-logistycznego narusza to konstytucyjną zasadę dwuinstancyjności postępowania.

DODATKOWE OŚWIADCZENIA

Nowa ustawa nakłada na eksporterów obowiązek pozyskiwania specjalnych oświadczeń od producentów towarów. Jak wskazano we wspomnianym apelu przedstawicieli branży do prezydenta RP, w przypadku złożonych łańcuchów dostaw między producentem a eksporterem występuje często kilku pośredników. Dlatego wymóg ten jest trudny, a czasem wręcz niemożliwy do spełnienia. Producent ponadto może nie być zainteresowany składaniem dodatkowych oświadczeń,

szczególnie jeśli nie ma bezpośrednich relacji handlowych z polskim eksporterem.

OŚWIADCZENIA DO ZGŁOSZEŃ CELNYCH

Eksporterzy muszą dołączać do zgłoszeń celnych oświadczenia zawierające:

- potwierdzenie, że tranzyt przez Rosję lub Białoruś jest tylko częścią trasy, a jej początek i koniec znajdują się poza tymi krajami,
- deklarację, że towary nie będą odsprzedawane, przetwarzane ani składowane na terytorium Rosji lub Białorusi,
- informację o użytkowniku końcowym i miejscu docelowym, które nie może znajdować się w Rosji ani na Białorusi.

Oświadczenia muszą zawierać klauzulę o świadomości odpowiedzialności karnej za przedstawianie fałszywych danych.

CO Z DALEKIMI DESTYNACJAMI?

Znowelizowana ustawa wymaga, by w terminie 45 dni została potwierdzona odprawa celna w kraju docelowym. Specjaliści branży TSL wskazują, że ta regulacja nie uwzględnia specyfiki transportu międzynarodowego i faktu, że w przypadku odległych destynacji, takich jak Australia czy Ameryka Południowa, sam transport morski może trwać dłużej niż 45 dni. Dzieje się tak np. w sytuacji kilkukrotnego przeładunku towaru w kolejnych portach, co nie jest rzadkie w wypadku realizacji transportu na duże odległości.

Nowości w prawie celnym rzutujące na spedycję

BRANŻA TSL DZIAŁA W SKOMPLIKOWANYM OTOCZENIU PRAWNYM. WŚRÓD LICZNYCH REGULACJI SZCZEGÓLNE MIEJSCE ZAJMUJĄ PRZEPISY CELNE. W 2025 R. BRANŻA ZMIERZY SIĘ ZE ZMIANAMI, KTÓRE SĄ CZĘŚCIĄ WIĘKSZEGO PROCESU: UJEDNOLICANIA I UPRASZCZANIA PRZEPISÓW CELNYCH OBOWIĄZUJĄCYCH NA TERENIE UNII EUROPEJSKIEJ.

Celem tych działań jest uzyskanie całkowitej kontroli nad przemieszczaniem towarów w Unii oraz ich importem i eksportem. Jednym z podstawowych narzędzi ma być nowy Unijny Kodeks Celný oraz zmodyfikowane systemy informatyczne ułatwiające i przyspieszające zbieranie i analizę danych.

Z zapowiedzi wynika, że do analizy łańcuchów dostaw będą wykorzystywane wydajne narzędzia implementujące sztuczną inteligencję. Algorytmy AI mają identyfikować wzorce transakcji odpowiadające próbom omijania przepisów celnych i ograniczeń eksportowych wynikających np. z sankcji nałożonych na Rosję.

Przetwarzanie danych dotyczących operacji ze wszystkich krajów członkowskich w jednym miejscu ma być odpowiedzią na wzrost branży e-commerce. Rozwiązania stosowane dotychczas nie gwarantują szczelności systemu, zwłaszcza w przypadku zakupów o niewielkiej wartości jednostkowej.

BEZ ZWOLNIEŃ DLA TOWARÓW O NISKIEJ WARTOŚCI

W 2025 r. towary o wartości mniejszej niż 150 euro przestaną być traktowane ulgowo, a cło będzie naliczane nawet dla najtańszych zakupów. Celem jest ukrócenie praktyki zaniżania deklarowanej wartości towarów. Skutki odczują przede wszystkim firmy z branży e-commerce oraz ich podwykonawcy logistyczni.



Ekspert nie są zgodni co do tego, jak zmiana ta wpłynie na politykę sprzedaży azjatyckich gigantów e-commerce oraz na ceny przesyłek kurierskich, które będą musiały uwzględnić koszty zmian. Jedno jest pewne – klienci raczej zgodzą się na nieco wyższe koszty, bo robienie zakupów w sieci stało się już częścią ich przyzwyczajeń konsumenckich.

WDROŻENIE PROGRAMU TRUST & CHECK

Unijne władze celne chcą skutecznie kontrolować łańcuchy dostaw, ale zdają sobie sprawę, że jest to (wciąż) technicznie niewykonalne, zwłaszcza przy założeniu, że nie można spowodować paraliżu dostaw. Jako remedium na te wyzwania stworzono program Trust & Check. Przedsiębiorcy, którzy przejdą procedurę kwalifikacji i uzyskają status Upoważnionego Przedsiębiorcy, będą mogli wprowadzać towary na rynek unijny bez aktywnego udziału władz celnych. Jest to zmodyfikowana wersja statusu AEO (Upoważnionego Przedsiębiorcy).

Jeśli wszystko będzie działało, jak należy, istnieje szansa na uproszczenie procesów

celnych i przyspieszenie odpraw, zwłaszcza że na potrzeby tego programu zostaną zmodyfikowane procedury i oprogramowanie. Będzie można między innymi automatycznie generować dokumenty i raporty celne. Dopuszczone zostanie również okresowe rozliczanie cła.

LIKWIDACJA PROCEDURY UPROSZCZONEJ W WYWOZIE

Od października 2024 r. została zniesiona procedura uproszczona w wywozie. Zgłoszenia wywozowe są rejestrowane w systemie AES/ECS2 Plus. Teoretycznie pozostała furtka, którą oferują niektóre firmy kurierskie. Dla przesyłek o masie do 1000 kg i wartości do 1000 euro mogą udokumentować eksport, przedstawiając potwierdzenie odprawy kurierskiej, trasę przesyłki i potwierdzenie odbioru. Otwartą kwestią pozostaje, czy te dokumenty wystarczą do udokumentowania eksportu na potrzeby rozliczenia zerowej stawki podatku VAT.

ZMIANY W SYSTEMACH CELNYCH

W 2024 r. wprowadzono zmiany w systemach AIS/IMPORT PLUS, AES/ECS2 PLUS i NCTS2 PLUS. Ich celem jest zwiększenie efektywności oraz bezpieczeństwa obrotu handlowego w Unii Europejskiej. Usprawniono automatyzację i wymianę danych dla operacji wywozowych oraz tranzytowych. Zmodyfikowano słowniki kodów, pojawiły się też dodatkowe wymagania dotyczące dokumentacji. Zmieniło się również nazewnictwo elektronicznych komunikatów celnych.

W systemie AES/ECS2 PLUS komunikat IE599 zastąpiono komunikatem CC599C. Pełni on tę samą rolę, co jego poprzednik, stanowiąc podstawowe potwierdzenie wywozu dla celów podatkowych. Przejście na nowy system nastąpiło bez okresu przejściowego, co oznacza, że od 31 października 2024 r. nie ma już możliwości otrzymania komunikatu IE599 dla nowych zgłoszeń wywozowych.

Optymalizacja kosztów logistycznych

WYDATKI NA SPEDYCJĘ I LOGISTYKĘ MOGĄ STANOWIĆ ZNACZĄCĄ CZĘŚĆ BUDŻETU WIELU FIRM. NIC WIĘC DZIWNEGO, ŻE OPTYMALIZACJA TYCH KOSZTÓW STAJE SIĘ PRIORYTETEM. NA SZCZĘŚCIE ISTNIEJE WIELE, CZĘSTO NIESKOMPLIKOWANYCH, A SKUTECZNYCH TECHNIK, KTÓRE TO UMOŻLIWIAJĄ.



W teorii wszystko jest proste: odpowiedni dobór usług magazynowych, rodzaju środka transportu do towaru czy trasy, a także pewny monitoring przesyłek i optymalne ubezpieczenie – wszystko to zarówno zmniejsza koszty logistyczne, jak i podnosi efektywność operacyjną przedsiębiorstwa. Ładunek dowieziony na czas i bez uszkodzeń to łatwiejsza i szybsza sprzedaż produktów firmy, jak i ułatwione planowanie produkcji. Dobra logistyka jest więc często absolutnym fundamentem prowadzenia działalności gospodarczej.

ANALIZA POTRZEB

Każdą próbę optymalizacji kosztów logistycznych należy rozpocząć od dokładnej analizy obecnych pro-

cesów oraz prognoz dotyczących przyszłych potrzeb firmy. Kluczowe jest zrozumienie, jakie towary wysyłamy, dokąd trafiają, jak szybko muszą dotrzeć do odbiorcy oraz czy wymagają specjalnego traktowania (np. transportu w chłodniach).

Często skupiamy się wyłącznie na transporcie do klienta końcowego, zapominając, że logistyka obejmuje również wcześniejsze etapy – od magazynowania produktów po ich przygotowanie do wysyłki, czyli pakowanie, kompletowanie zamówień i etykietowanie.

To prowadzi do kluczowego pytania: czy chcemy nadal zarządzać większością procesów logistycznych wewnątrz-

nie, zlecając zewnętrznym firmom jedynie wybrane zadania, np. transport międzynarodowy? A może warto rozważyć pełny outsourcing zarządzania łańcuchem dostaw, by zwiększyć efektywność i ograniczyć koszty?

OUTSOURCING ZARZĄDZANIA ŁAŃCUCHEM DOSTAW

W większości przypadków zlecenie zarządzania łańcuchem dostaw zewnętrznej firmie, takiej jak SMART Cargo Solutions, przynosi znaczące oszczędności. Korzystając z takich usług, zyskujemy kompleksową obsługę logistyczną: od odbioru towarów z produkcji, przez ich magazynowanie, pakowanie i oznaczanie, aż po bezpieczną i zoptymalizowaną kosztowo

TRANSPORT INTERMODALNY
Z WYKORZYSTANIEM KONTENERÓW?
TO MOST DO GLOBALNYCH RYNKÓW!



PRZESYŁKI MORSKIE, KOLEJOWE I DROGOWE



SKUTECZNA OCHRONA ZAWARTOŚCI



ŁATWY PRZEŁADUNEK I SKRÓCONY CZAS DOSTAWY



wysyłkę do odbiorców. Co więcej, dzięki integracji systemów IT mamy stały dostęp do aktualnych danych o stanach magazynowych, co ułatwia planowanie i zarządzanie zapasami. Takie rozwiązanie pozwala skupić się na kluczowych obszarach działalności firmy zamiast na logistyce.

Outsourcing niesie również inne istotne korzyści – eliminuje konieczność inwestowania we flotę pojazdów, zatrudniania kierowców, budowy czy wynajmu magazynów oraz zakupu zaawansowanych systemów magazynowych i informatycznych. To ogromne oszczędności i mniej obowiązków administracyjnych.

Warto jednak pamiętać, że nie jest to rozwiązanie idealne. W przypadku wielu przedsiębiorstw z sektora MSP, gdzie procesy logistyczne są mniej powtarzalne, bardziej efektywne mogą być częściowe formy outsourcingu lub indywidualne usprawnienia, dostosowane do specyfiki działalności.

CZAS JEST WSZYSTKIM

W transporcie towarów czas dostawy jest jednym z kluczowych czynników wpływających na cenę usługi. To naturalne, że paczka wysłana do Stanów Zjednoczonych z terminem

dostawy na pojutrze będzie kosztować znacznie więcej niż ta z planowanym odbiorem za dwa tygodnie czy miesiąc. Dlatego, jeśli tylko możemy sobie na to pozwolić, warto wybierać wolniejsze, a tym samym tańsze opcje transportu. Pamiętajmy również, że zlecenie przewozu z większym wyprzedzeniem może jeszcze bardziej obniżyć koszty, a w niektórych przypadkach jest po prostu nieodzowne, jeśli chcemy sobie zapewnić miejsce np. na danym statku. Na tempo dostawy wpływa wybrany rodzaj transportu, zwłaszcza na dłuższych trasach. Do dyspozycji mamy spedycję morską, lotniczą, kolejową czy drogową, a także transport intermodalny. Z uwagi na mnogość dostępnych rozwiązań ważne jest, by wybrać spedytora z doświadczeniem w obsłudze różnych form transportu. Taka firma zapewnia większą elastyczność i potrafi dostosować się do zmieniających się warunków, proponując najbardziej optymalne rozwiązania.

Kluczową rolę w tym procesie odgrywa zaufanie do spedytora. Jako zleceniodawcy powinniśmy określić jedynie podstawowe parametry: termin transportu, masę i objętość ładunku oraz miejsca nadania i odbioru. Reszta – od doboru odpowiednich środków transportu, przez decyzję o zastoso-

waniu transportu intermodalnego, aż po przygotowanie dokumentacji i tras alternatywnych – powinna leżeć po stronie spedytora. Otrzymując od niego zestaw dopasowanych opcji, możemy świadomie wybrać najbardziej ekonomiczne i efektywne rozwiązanie dla naszej firmy.

CAŁE KONTENERY CZY TRANSPORT DROBNICOWY?

We współczesnej logistyce dwa terminy są bardzo ważne. To FCL i LCL. Ten pierwszy oznacza transport całokontenerowy (ang. *Full Container Load*). W tym rodzaju transportu cały kontener wykorzystywany jest tylko przez jednego odbiorcę. To jeden z najbardziej ekonomicznych rodzajów transportu, bardzo popularny w przypadku większych ładunków.

FCL jest stosunkowo tani i warto po niego sięgać, ale ma oczywistą wadę. Spora część zleceń transportowych dotyczy ładunków, których gabaryty nie pozwalają efektywnie wypełnić całego kontenera. Wtedy zaczynamy płacić za pustą przestrzeń i sięganie po FLC nie ma sensu.

Rozwiązaniem jest LCL (od ang. *Less Container Load*), czyli transport drobnicowy. W tym rozwiązaniu nadawca

uzyskując stawki frachtowe konkurencyjne w stosunku do przesyłek pełnokontenerowych (FCL). Usługa ta łączy w sobie elastyczność LCL z ekonomicznymi korzyściami charakterystycznymi dla większych wolumenów.

SMART Cargo Solutions zapewnia obecnie szeroką gamę usług LCL drogą morską, w zasadzie ze wszystkich portów w Chinach. Posiadamy własne konsole SMART Direct Box w chińskich portach w Szanghaju, Ningbo i Shenzhen, a także w Busan w Korei Południowej. Dostawy trafiają do naszego hubu pteładunkowego w Pruszkowie.

Dzięki tak rozbudowanej siatce połączeń umożliwiamy klientom SMART Cargo Solutions sprawną i korzystną kosztowo obsługę przesyłek drobnicowych na kluczowych trasach handlowych.



jest obciążany kosztem jedynie za faktycznie zajętą przestrzeń ładunkową. Co więcej, firmy realizujące transport drobnicowy zazwyczaj operują na stałych trasach, na których uzupełniają swoje wagony i kontenery łączącymi swoje ładunki, co przekłada się na niższe ceny usług dla klienta końcowego. Transport drobnicowy idealnie sprawdza się w przypadku towarów o stosunkowo niewielkich rozmiarach, pakowanych pojedynczo lub zbiorczo. Dopuszczalne są zarówno przesyłki o standardowych rozmiarach i kształtach, jak i mniej typowe.

WŁAŚCIWE OPAKOWANIE

Doświadczony spedytora zapewni nam transport nietypowego towaru o niestandardowych wymiarach do dowolnej destynacji, ale byłoby zdecydowanie lepiej, gdyby nadawany towar udało się zmieścić do standardowego opakowania transportowego. Wszystko, co nietypowe, w logistyce kosztuje zawsze więcej.

W transporcie drobnicowym towary najczęściej przewożone są w paletowanych kartonach, skrzynkach, butlach, beczkach lub workach. Aby ułatwić przeładunek i przewóz, pojedyncze przesyłki mogą być grupowane w większe jednostki ładunkowe.

W trakcie rozmów ze spedytorem warto więc dopytać o najbardziej ekonomiczny typ opakowania.

KOMPLEKSOWE ROZWIĄZANIA DLA GRUP KLIENTÓW

Niektóre firmy logistyczne oferują specjalnie przygotowane pakietowe rozwiązania, skierowane do importerów i eksporterów działających na określonych rynkach lub w konkretnych branżach. Takie usługi upraszczają procesy logistyczne, skracają czas realizacji zleceń oraz pozwalają zoptymalizować koszty transportu. Dzięki nim przedsiębiorstwa mogą skoncentrować się na swojej głównej działalności, pozostawiając kwestie logistyki doświadczonym specjalistom.

Przykładem takiego rozwiązania jest Projekt Wina oferowany przez SMART Cargo Solutions. To usługa stworzona z myślą o importerach i eksporterach wina, oparta na wykorzystaniu flexitanków – jednorazowych, elastycznych zbiorników umieszczanych w kontenerach morskich o pojemności od 10 000 do 24 000 litrów. Dzięki temu możliwe jest znacznie efektywniejsze przewiezienie trunku niż w przypadku butelek czy beczek. Flexitanki wykonane są z wysokiej jakości materiałów bezpiecznych dla żywności, które nie wpływają na smak

ani aromat wina. Dodatkowo chronią zawartość przed światłem, tlenem i wstrząsami, co pozwala zachować jego najwyższą jakość podczas transportu.

Innym przykładem dedykowanej usługi jest Projekt Korea Południowa, który SMART Cargo Solutions stworzył z myślą o firmach współpracujących z tym rynkiem. Obejmuje on kompleksowy pakiet logistyczny, w tym wsparcie dedykowanego specjalisty posiadającego dogłębną wiedzę o transporcie do i z Korei, sprawdzone ścieżki optymalizacji kosztów oraz konkurencyjne stawki frachtowe.

Zawsze warto pytać swojego operatora logistycznego o gotowe rozwiązania dopasowane do konkretnych potrzeb branżowych czy rynkowych. Takie pakiety nie tylko ułatwiają organizację transportu, ale także pozwalają zyskać przewagę kosztową i operacyjną.

OPTIMALNE UBEZPIECZENIA I DŁUGOTERMINOWA WSPÓŁPRACA

W logistyce są jeszcze dwa obszary, które potencjalnie mogą przynieść oszczędności. Pierwszy związany jest z ubezpieczeniem transportu ładunku. Jest ono kluczowe w każdym rodzaju przewozu, jednak w transporcie morskim nabiera szczególnego znaczenia ze względu na specyficzne regulacje prawne. Warto pamiętać, że brak właściwego ubezpieczenia może skutkować nie tylko utratą ładunku w przypadku katastrofy, ale również koniecznością pokrycia kosztów akcji ratunkowej. Dlatego istotne jest, aby spedytora zaproponował optymalną polisę, dostosowaną do rodzaju transportu i wartości przewożonego towaru.

Drugim obszarem wpływającym na efektywność kosztową jest budowanie długoterminowych relacji z firmą logistyczną. Współpraca oparta na zaufaniu i stabilnych zasadach przekłada się na lepszą komunikację, większą elastyczność działań oraz możliwość negocjowania korzystniejszych stawek. Stały partner logistyczny lepiej rozumie specyfikę działalności klienta, co pozwala mu efektywniej planować procesy i optymalizować koszty na każdym etapie łańcucha dostaw – od magazynowania po dostawę do odbiorcy końcowego.



Dariusz Strzyżewski
dyrektor sprzedaży i marketingu
SMART Cargo Solutions

LCL ZE SMART CARGO SOLUTIONS

Jeśli regularnie korzystasz z transportu drobnicowego (LCL), postaw na operatora z doświadczeniem w obsłudze tego typu przesyłek. SMART Cargo Solutions może być Twoim sprawdzonym partnerem w tym zakresie. Organizujemy transporty drobnicowe z i do Azji, USA oraz Ameryki Południowej, a także stale rozwijamy swoją ofertę, rozszerzając zasięg usług LCL na kolejne rynki.

SMART Direct Box to strategicznie zaprojektowane rozwiązanie w ramach transportu LCL, polegające na konsolidacji wielu mniejszych przesyłek od różnych nadawców lub odbiorców w jednym kontenerze. Dzięki tej optymalizacji klienci mogą znacząco obniżyć koszty transportu,

NEWSY Z BRANŻY

SPADA NIEZAWODNOŚĆ HARMONOGRAMÓW

Ze 162 wydania raportu Global Liner Performance (GLP) Sea-Intelligence wynika, że globalna niezawodność harmonogramu w styczniu spadła do 51,5%, do-

kładnie tak samo jak w styczniu w latach 2023 i 2024. Średnie opóźnienie statków wynosiło 5,32 dnia, co jest najniższym wynikiem od lipca 2024 r.

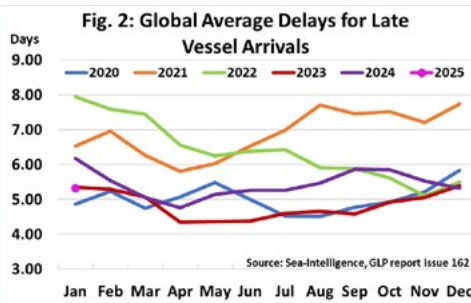
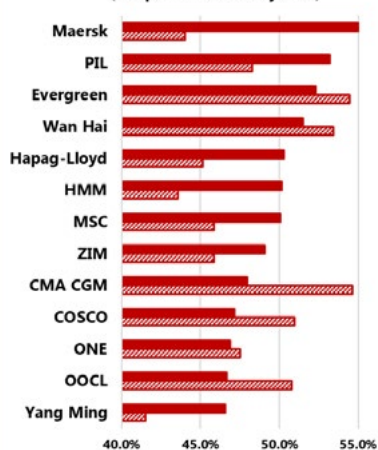


Fig. 3: Carrier scores for January 2025 (compared with January 2024)



Źródło: sea-intelligence.com

MODEL PROGNOZOWANIA PRZEPUSTOWOŚCI STATKÓW

Drewry Container Port Throughput Indices to seria skorygowanych kalendarzowo wskaźników wzrostu bądź spadku wolumenu w oparciu o miesięczne dane dotyczące przepustowości dla przeszło

340 portów na całym świecie, reprezentujących ponad 80% globalnych wolumenów. Punktem bazowym dla indeksów jest styczeń 2019 r., dla którego przyjęto wartość 100. Opracowany przez Drewry

model prognozowania wykorzystuje dane dotyczące zdolności przeładunkowej statków i czasu pracy terminali do tworzenia krótkoterminowych prognoz przepustowości portów.

Drewry Global Container Port Throughput Index (PTI)



Index	Dec 23	Nov 24	Dec 24 *	Dec 24 vs Nov 24 (%)	Dec 24 vs Dec 23 (%)
Global	107.9	116.1	113.7	-2.0% ▼	5.4% ▲
Greater China	111.1	120.3	114.9	-4.5% ▼	3.4% ▲
Asia (excl. China)	109.7	113.9	118.1	3.7% ▲	7.6% ▲
Middle East & South Asia	112.5	117.2	120.3	2.7% ▲	7.0% ▲
Europe	96.8	105.2	97.7	-7.1% ▼	0.9% ▲
North America	100.6	115.1	111.2	-3.4% ▼	10.5% ▲
Latin America	120.9	131.2	130.8	-0.3% ▼	8.2% ▲
Africa *	108.1	110.5	109.2	-1.2% ▼	1.0% ▲
Oceania	96.9	116.2	106.1	-8.6% ▼	9.4% ▲

Źródło: drewry.co.uk

INDIE POTĘGĄ MORSKĄ?

Indie wkraczają do gry, ogłaszając wieloaspektowy program rozwoju przemysłu morskiego. Już dziś są potęgą w segmencie rozbiórki złomowanych statków, a swoje doświadczenie i zaplecze planują wykorzystać do radykalnego zwiększenia

floty kontenerowej oraz budowy lub rozbudowy stoczni produkcyjnych.

Działania te mają wzmocnić obsługę rosnącego dynamicznie handlu międzynarodowego Indii, pozwolić im silniej

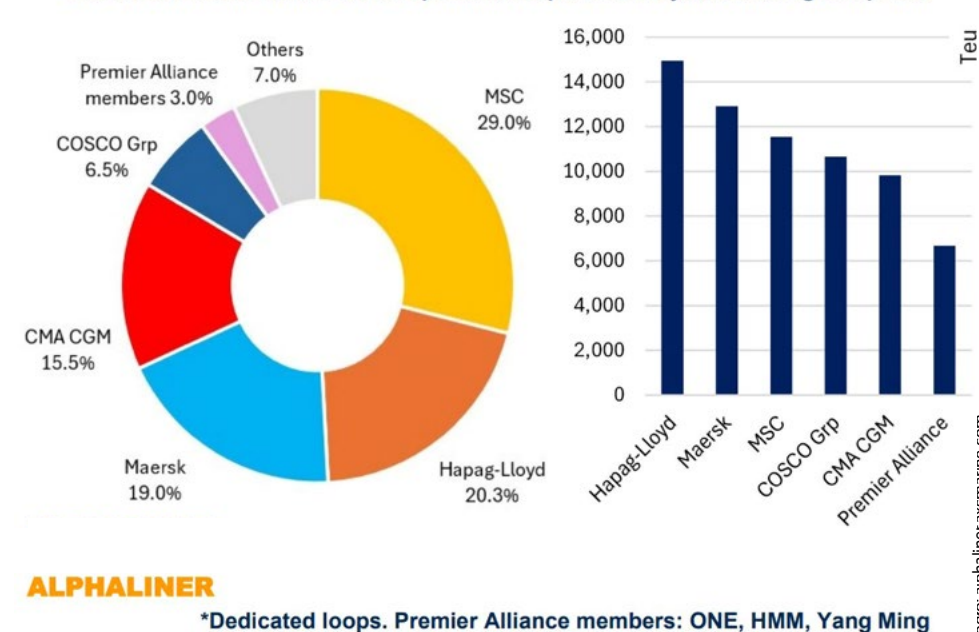
zaistnieć szczególnie w obsłudze przewozów Indie – Bliski Wschód – Europa, a zarazem uniezależnić się zarówno od armatorów zagranicznych, jak i dominujących stoczni dostarczających kontenerowce, szczególnie w Chinach.

PRZETASOWANIA W SOJUSZACH A HANDEL MIĘDZY EUROPĄ A INDIAMI

Wymiana handlowa między Europą a Indiami ulegnie znaczącym zmianom, ponieważ nowy sojusz Gemini Alliance (Maersk i Hapag-Lloyd) oraz Premier Alliance (ONE, HMM i Yang Ming) włączą tę trasę do swoich sieci East West. Oczekuje się, że całkowita przepustowość wzrośnie o 24,1%, gdy wszystkie nowe pętle zostaną w pełni obsadzone, a średnia wielkość statków obsługiwanych przez głównych przewoźników wzrośnie z 9 833 do 11 332 TEU.

Warto zauważyć, że handel nadal cierpi z powodu braku statków. Harmonogramy pokazują, że dziewięć statków wciąż nie jest w stanie zagwarantować cotygodniowych rejsów na wszystkich dużych pętlach. Przewoźnicy potrzebujący dodatkowego tonażu to CMA CGM (pięć statków), członkowie Premier Alliance (trzy) i COSCO Group (jeden).

LH: Carrier market share on Europe-India loops* RH: Projected average ship size



Źródło: alphaliner.asxmarine.com

DOBRA PASSA UTRZYMANA

Publikacja danych za rok 2024 przez Container Trades Statistics Limited (CTS) pokazuje, że globalny ruch kontenerowy zakończył rok z sukcesem,

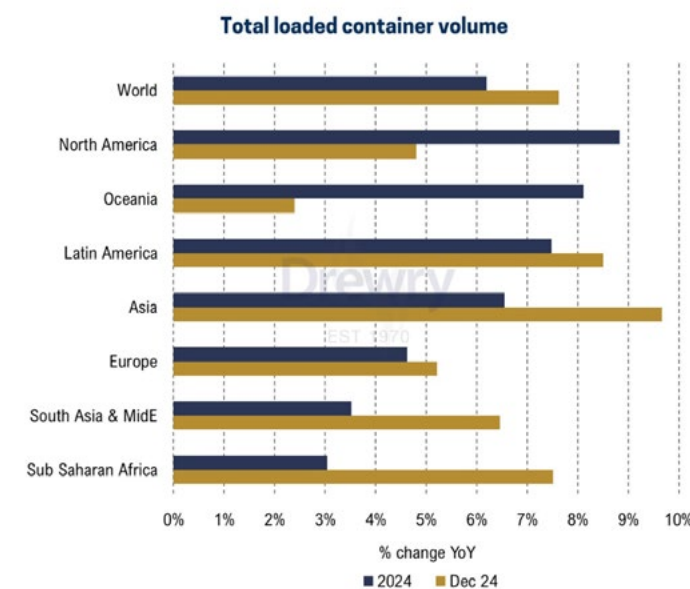
rosnąc o 7,6% w ujęciu rok do roku w grudniu – przewóz na poziomie 16 mln ton stanowi drugi najwyższy miesięczny wynik w całym 2024 r.

Drewry

Maritime Research

Drewry

Maritime Research



Global container traffic (loaded containers only)



Źródło: drewry.co.uk

WSKAŹNIK ANULACJI REJSÓW

Na kluczowych szlakach handlowych Wschód – Zachód odwołano 40 rejsów w okresie od 10. (3–9 marca) do 14. tygodnia (31 marca–6 kwietnia) z 715 zaplanowanych rejsów, co stanowi 6% wskaźnik odwołań.

Drewry przewiduje, że w ciągu następnych 5 tygodni najwięcej odwołań rejsów będzie miało miejsce na trasie Transpacyfik – Wschód (45%), a następnie Azja – Europa Północna i Morze Śródziemne (33%) oraz Transatlantyk – Zachód (23%).

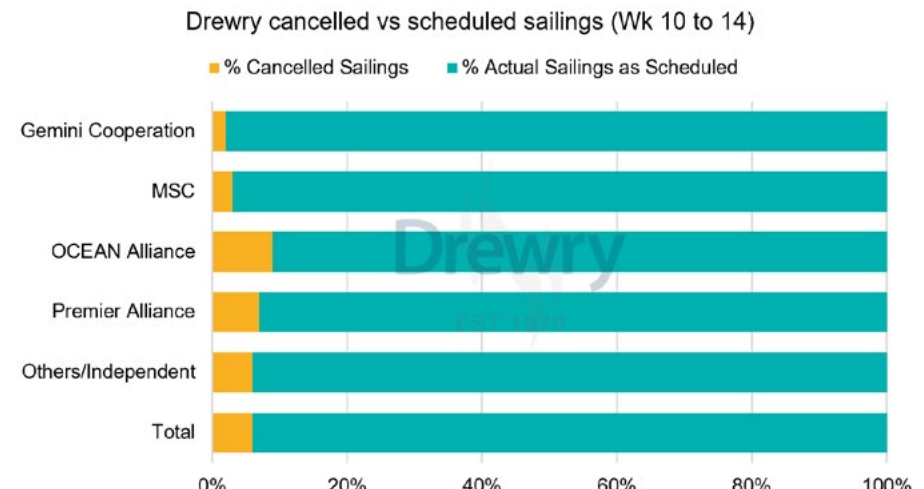
Jednocześnie oczekuje się, że niezawodność rejsów poprawi się w ciągu najbliższych tygodni, a prognozy wskazują, że około 94% statków będzie pływać zgodnie z harmonogramem. Przewiduje się, że Gemini Alliance osiągnie 98% punktualności, choć może się to zmienić, jeśli przewoźnicy dodadzą więcej pustych rejsów, aby zarządzać nadwyżką przepustowości i ustabilizować stawki.

Potencjalne wdrożenie nowej polityki handlowej Stanów Zjednoczonych,

w tym podatków portowych od zagranicznych statków i ceł na statki zbudowane w Chinach, generuje znaczne obawy w całej branży. Przy zapowiadanych opłatach, sięgających 1,5 mln dolarów za zawinięcie do portu, środki te mogą mieć wpływ nawet na 80% kontenerowców płynających do USA. W rezultacie przewoźnicy mogą być zmuszeni do zmiany trasy statków, co doprowadzi do

wyższych kosztów operacyjnych i zwiększonej nieefektywności handlu.

Oczekuje się, że ta zmiana dynamiki handlu zaostrzy istniejące wyzwania w branży. Oprócz niepewności spowodowanej decyzjami politycznymi przewoźnicy już teraz borykają się ze spadającymi stawkami frachtowymi i utrzymującą się nadwyżką zdolności przewozowych.

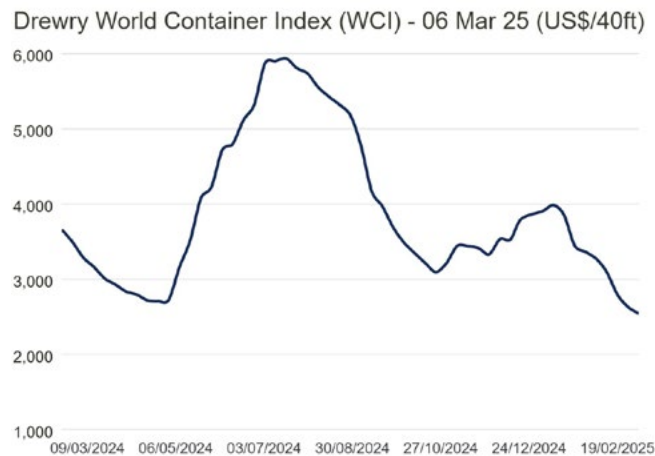


STAWKI FRACHTOWE

Drewry World Container Index spadł o 3%, do 2 541 USD za 40-stopowy kontener, 76% poniżej poprzedniego szczytu pandemii wynoszącego 10 377 USD

we wrześniu 2021 r. i najniższego od stycznia 2024 r. Indeks był jednak o 79% wyższy niż średnia 1 420 USD w 2019 r. (przed pandemią).

Średni indeks złożony od początku roku wynosi 3 289 USD za 40-stopowy kontener, o 405 USD więcej niż 10-letnia średnia wynosząca 2 883 USD.



Większość stawek frachtowych na głównych kierunkach spadła, a Drewry spodziewa się dalszego obniżania stawek ze względu na zwiększoną przepustowość.

Route	Route code	20-Feb-25	27-Feb-25	06-Mar-25	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$2,795	\$2,629	\$2,541	-3%	-23%
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$2,618	\$2,586	\$2,636	2%	-28%
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$498	\$503	\$483	-4%	-44%
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$3,837	\$3,747	\$3,745	0%	-16%
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$3,888	\$3,477	\$3,166	-9%	-26%
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$701	\$700	\$701	0%	-2%
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$5,126	\$4,593	\$4,320	-6%	-21%
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$829	\$835	\$845	1%	35%
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$2,394	\$2,374	\$2,359	-1%	8%

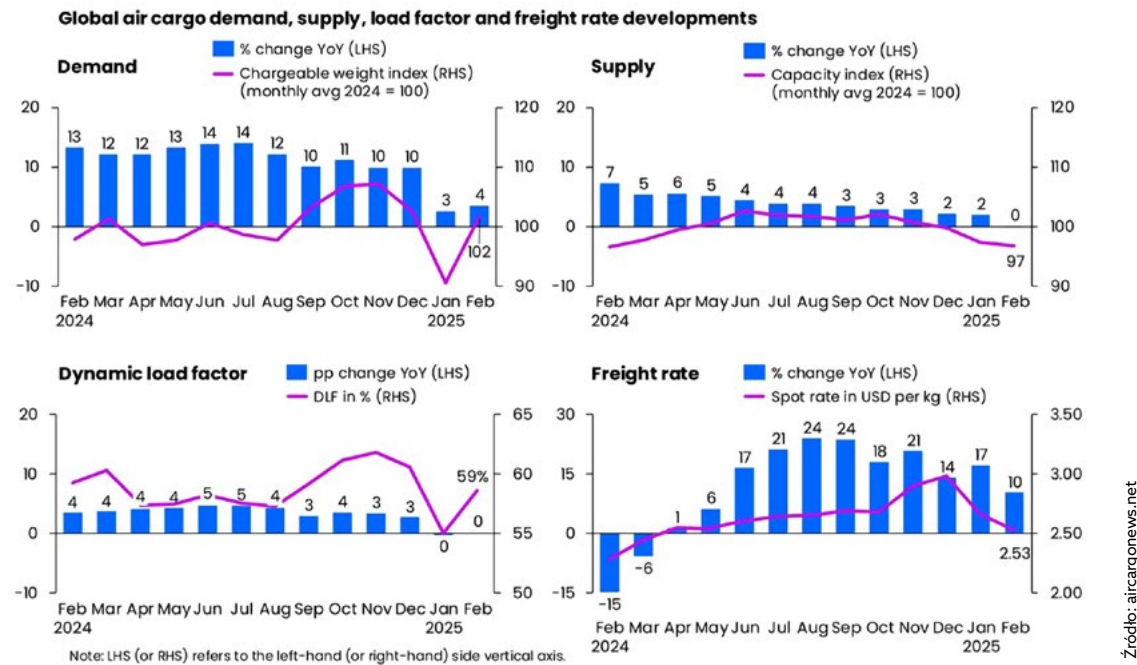
Źródło: drewry.co.uk

ZMIANY W E-COMMERCE

Podczas gdy ogólny rynek globalnego handlu rósł, w lutowych danych dotyczących ładunków lotniczych były widoczne pierwsze oznaki wpływu zaostrzonych wymogów dotyczących handlu elektronicznego.

Dane opublikowane przez Xeneta wskazują, że popyt na ładunki lotnicze w lutym wzrósł o 4% rok do roku, dynamiczny współczynnik obciążenia utrzymał się na poziomie 59%, a średnia stawka frachtu spot wzrosła o 10%, do 2,53 USD za kg.

Air cargo demand slows to low single-digit amid growing trade uncertainties

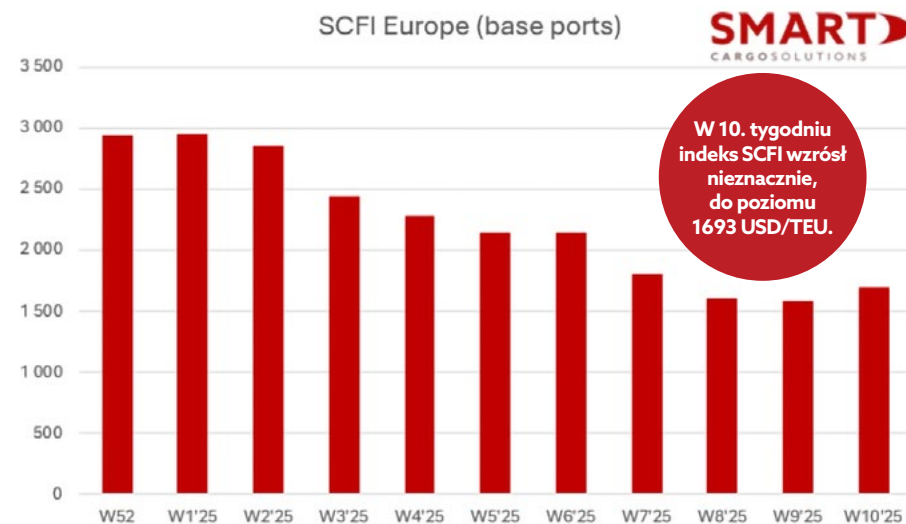


ODBICIE NA KOLEI

Po dwóch latach spadków ożywił się wolumen kolejowych przewozów towarowych między Chinami a krajami Unii Europejskiej. Rok 2024 w po-

równaniu do poprzedniego zakończył się ich wzrostem o 80%, bazując na liczbie ładunków w kontenerach transportowanych w obu kierunkach.

Taka sytuacja to w dużym stopniu pokłósiła kryzysu w żegludze po Morzu Czerwonym, co podniosło konkurencyjność oferty i stawek przewoźników kolejowych.



POŁĄCZENIA WAHADŁOWE

Linia kontenerowa ONE Ocean Network Express poinformowała o uruchomieniu nowego serwisu wahadłowego obejmującego porty w Gdańsku i Gdyni. Władze spółki chcą dzięki temu zapewnić dodatkową przepustowość w transporcie między portami europejskimi.

SMART Cargo Solutions

Twój partner w spedycji



Nasz zespół współpracuje z firmami logistycznymi na całym świecie, optymalizując łańcuchy dostaw i oferując kompleksowe rozwiązania.

- ▶ Wieloletnie doświadczenie w branży TSL
- ▶ Indywidualne podejście i partnerskie relacje z klientami
- ▶ Doskonały serwis i zespół, który sprosta każdemu wyzwaniu logistycznemu
- ▶ Wydajność, niezawodność i elastyczność w transporcie intermodalnym

ul. 1 Sierpnia 6, budynek D
02-134 Warszawa
☎ +48 22 644 22 14
✉ biuro@smart-cargo.eu

ul. Kopcińskiego 77
90-033 Łódź
☎ +48 533 331 356
✉ agnieszka.gabrysiak@smart-cargo.eu

ul. Grunwaldzka 519E/4
62-064 Plewiska k. Poznania
☎ +48 575 000 189
✉ przemyslaw.godek@smart-cargo.eu

ul. J. Conrada 51
31-357 Kraków
☎ +48 578 000 917
✉ dariusz.strzyzewski@smart-cargo.eu

ul. Słowackiego 13/4
81-872 Sopot
☎ +48 578 000 674
✉ anna.zadrozna@smart-cargo.eu

ul. Skarbowców 23a, lok. 4
53-025 Wrocław
☎ +48 578 000 945
✉ maciej.ziaja@smart-cargo.eu

www.smart-cargo.eu