



6

10

14

**Jakie są najważniejsze
atuty oferty logistycznej?**

**Aktualne i potencjalne
punkty zapalne
Świat po pandemii...**

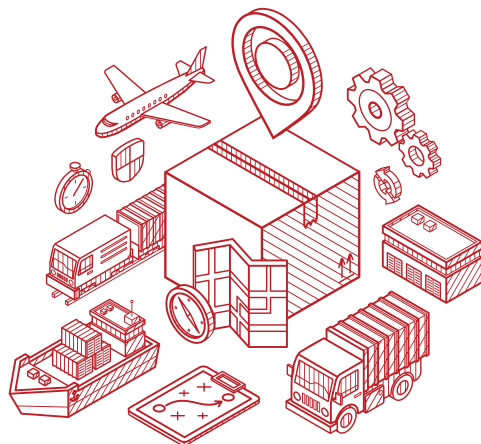
**Główne szlaki logistyczne
Jakie czynniki determinują
ich kształt?**



Szanowni Państwo,

Usługi logistyczne i spedycyjne to jedna z najszybciej rozwijających się współcześnie gałęzi gospodarki. Jak wynika z danych GUS, spedycja odpowiada za 6% polskiego PKB, a pochodzące z naszego kraju firmy działające w tym obszarze rynku realizują aż 17% przewozów w całej Unii Europejskiej. To sprawia, że usługi z zakresu spedycji należą do czołowych polskich „hitów eksportowych” w skali niemal całego kontynentu.

Nic dziwnego, że na rynku pojawia się coraz więcej firm spedycyjnych – jak wśród nich wybrać tę, która najlepiej odpowie na Państwa potrzeby? Na co zwracać uwagę i jakiej jakości poszukiwać? O tym przekonają się Państwo dzięki lekturze artykułu „Jakie są najważniejsze cechy oferty logistycznej?”. Ponieważ nasza branża zmienia się bardzo dynamicznie, a jednocześnie jest zależna nie tylko od wydarzeń w skali kraju, ale także od zmian makroekonomicznych czy globalnej sytuacji politycznej, warto poświęcić czas na lekturę tekstu diagnozującego to, jak pandemia zmieniła jej oblicze. W sekcji „Newsy z branży” zamieszczamy też najciekawsze



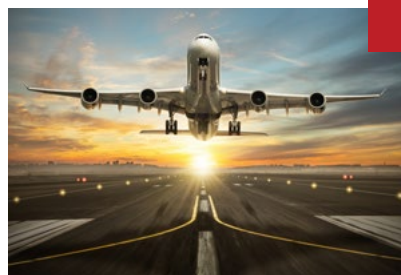
doniesienia z rynku z ostatnich tygodni. Z ogromną przyjemnością dzielimy się z Państwem także historią jednej z naszych realizacji, czyli kompleksową obsługą transportu ponadgabarytowych elementów stanowiących niezbędną część infrastruktury przyszłej linii produkcyjnej. To było bardzo ciekawe wyzwanie, wymagające sprawnej organizacji i doskonałego planowania. Gdyby potrzebowali Państwo również skutecznych i kompleksowych działań, serdecznie zapraszamy do współpracy.

Smart Cargo Solutions



Spis treści

Jak działać, to z rozmachem!	3
Jakie są najważniejsze atuty oferty logistycznej	6
Po pandemii...	10
Główne szlaki logistyczne	14
Newsy z branży	16



Jak działać, to z rozmachem!

DLA KLIENTA Z BRANŻY ALKOHOLOWEJ, KTÓRY BUDUJE NOWOCZESNĄ FABRYKĘ NIEDALEKO LUBLINA, ORGANIZOWALIŚMY DOSTAWĘ PONADGABARYTOWYCH URZĄDZEŃ STANOWIĄCYCH NIEZBĘDNĄ CZĘŚĆ INFRASTRUKTURY PRZYSZŁEJ LINII PRODUKCYJNEJ.



Oferujemy transport ponadgabarytowy i specjalistyczny – dobieramy właściwą trasę, wykonujemy ekspertyzy, zabezpieczamy przejazd.

Rolą Smart Cargo Solutions było sprawne i kompleksowe przygotowanie transferu wielkoformatowych elementów z Indii oraz Niemiec do Polski.

Pierwsza część projektu obejmowała dostawę kompletu podzespołów z Indii. Najpierw przetransportowaliśmy je częściowo wycarowanym statkiem do portu w Antwerpii, a stąd drogą lądową dostarczyliśmy je w kilku zestawach na budowę klienta.

Mogłoby się wydać, że główną trudność przy tym transporcie stanowiły gabaryty pojedynczych elementów, których gigantyczne rozmiary widać na zdjęciach.

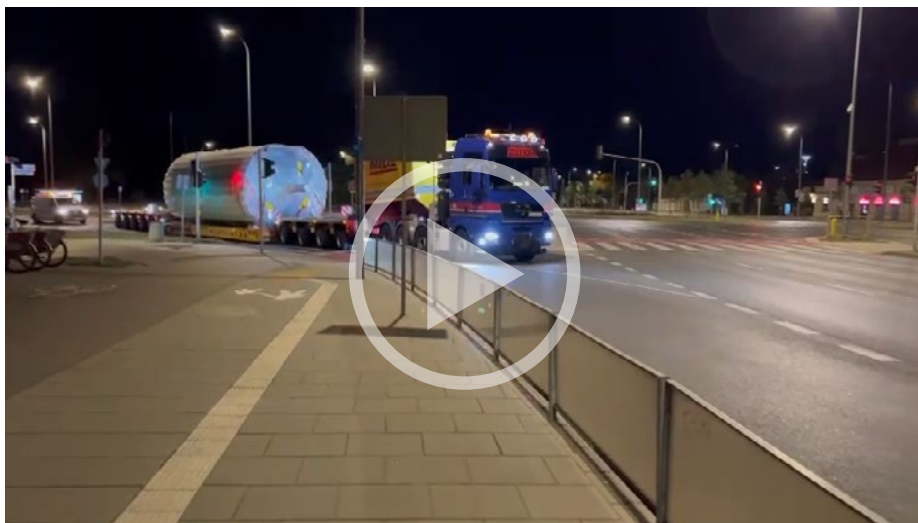
W istocie, komplikowały one nieco całą operację. Zdecydowanie większym wyzwaniem była jednak konieczność synchronizacji odbioru od dostawcy, operacje załadunkowe w porcie w Indiach oraz w belgijskiej Antwerpii, a potem zorganizowanie

sprawnego przeładunku ze statku bezpośrednio na samochody. Wisienką na torcie był transport drogowy do Polski w asyście pilotów. Dzięki wysiłkowi zespołu Smart Cargo Solutions cała operacja przebiegła bezproblemowo i bezbłędnie.

Druga część projektu realizowana dla naszego klienta dotyczyła przewiezienia od dostawcy z Niemiec ponadgabarytowej suszarni. Musieliśmy ją dostarczyć na miejsce budowy razem z całym osprzętem elektrycznym i mechanicznym. Czy było to łatwe? Cóż, tylko osprzęt wypełnił ładownie aż dziesięciu samochodów ciężarowych, jednak rzeczywistym wyzwaniem była sama suszarnia – ten przewożony w jednym kawałku element to 85 ton wagi oraz ponad 4 metry wysokości i szerokości.

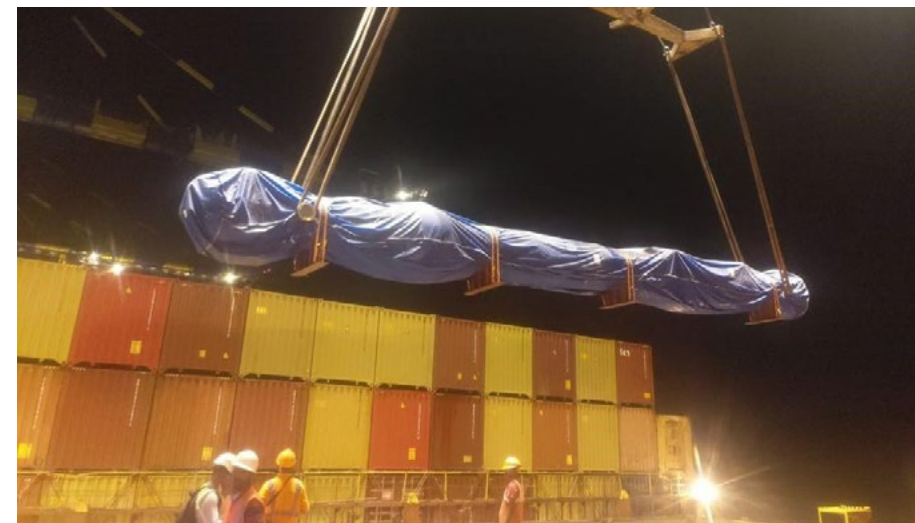
Taki ładunek wymagał zaprojektowania specjalnej podstawy do transportu. Konstrukcja musiała umożliwiać przejazd pod mostami, a przy tym być odpowiednio wytrzymała, by poradzić sobie z wagą suszarni. Nasi eksperci techniczni wywiązali się z tego zadania bezbłędnie.

Gabaryty i waga przewożonego elementu powodowały, że szczególne znaczenie miało precyzyjne wyznaczenie odpowiedniej trasy przejazdu. Punktami potencjalnie niebezpiecz-



nymi były mosty i wiadukty, pod którymi należało zmieścić platformę z ładunkiem, a także różne skrzyżowania na całej trasie. Po dokładnej analizie możliwości przejazdu oraz

optymalizacji kosztów przewozu musieliśmy dodatkowo uzyskać stosowne pozwolenia na przejazd przez wszystkie landy w Niemczech i gminy w Polsce. Okres urlopowy



i lato, które – jak wiadomo – jest najlepszym momentem na remonty dróg, sprawiły, że musieliśmy wyczekiwać na odpowiednie „okienko” do przejazdu. Sam transport, któremu na całej kilkusetkilometrowej trasie towarzyszyły samochody z pilotami, trwał cztery doby. Wynikało to z faktu, że taki ładunek może poruszać się tylko nocą, gdyż w czasie przejazdu *de facto* blokuje całą jezdnię, nawet na autostradzie.

Dzięki właściwej organizacji i logistyce wszystko poszło niezwykle sprawnie i przed czasem udało nam

się dostarczyć suszarnię na budowę, gdzie została rozładowana odpowiednimi dźwigami i czeka na montaż na linii produkcyjnej.

Z dumą dzielimy się z Państwem historią naszego sukcesu. To była naprawdę duża rzecz! Duża gabarytowo i organizacyjnie, ale także przynosząca mnóstwo satysfakcji z dobrze zrealizowanego zlecenia, które zdecydowanie wykracza poza standardy. Chętnie podejmiemy się takiego wyzwania po raz kolejny, a nasza wiedza i usługi są do Państwa dyspozycji.



Jakie są najważniejsze atuty oferty logistycznej?

LOGISTYKA JEST PODSTAWĄ KAŻDEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA. W ZALEŻNOŚCI OD RODZAJU I SKALI DZIAŁALNOŚCI MOŻE CHODZIĆ O DOSTAWĘ MATERIAŁÓW BIUROWYCH DO KANCELARII PRAWNEJ ALBO O OBSŁUGĘ IMPORTU SUROWCÓW I PODZESPOŁÓW ORAZ EKSPORTU GOTOWYCH WYROBÓW W SKALI GLOBALNEJ. W OBU PRZYPADKACH OBSŁUGA LOGISTYCZNA MUSI BYĆ TERMINOWA, ROZSĄDNIIE WYCENIONA I NIEZAWODNA, CHOCIAŻ W KAŻDYM Z TYCH WARIANTÓW OZNACZA TO POKONANIE TRUDNOŚCI NA ZUPEŁNIE INNYM POZIOMIE.

Dobre firmy logistyczne dysponują wiedzą, doświadczeniem i siecią współpracowników, które umożliwiają pracę w każdej skali, dla każdej branży, przy wykorzystaniu dowolnych środków transportu. Zawsze na czas, bezpiecznie i za rozsądne środki finansowe. Dlaczego nie najtaniej? Ponieważ dla klienta firmy logistycznej najważniejszy jest całkowity koszt korzystania z usług logistycznych, nie wartość pojedynczej faktury. Na ten koszt składa się wycena strat spowodowanych opóźnieniami, uszkodzeniami przesyłek podczas transportu, karami umownymi za nieterminową realizację kontraktów, opłatami za nieprzewidziany postój albo rozładunek poza wyznaczonymi godzinami, kosztami postępowań administracyjnych, karami nałożonymi za błędy w dokumentacji celnej oraz wieloma innymi czynnikami.

Może się więc okazać, i często tak jest, że bardzo niska cena za obsługę logistyczną zwraca uwagę i zachęca do podpisania umowy, ale także zwi-

stuje poważne problemy w niedalekiej przyszłości. Najlepszą ceną jest zawsze cena uczciwa, odzwierciedlająca poziom usług i nakład pracy włożonej przez logistyków w obsługę klienta. Jakość nie bierze się znikąd, trzeba ją wypracować. Koszty współpracy firmy logistycznej z klientem można jednak optymalizować w dłuższych okresach, dlatego obu stronom opłaca się długoterminowa współpraca.

Tym bardziej wybór partnera logistycznego powinien być świadomy, przemyślany i oparty na faktach oraz wymiernych przesłankach ekonomicznych. Skoro cena nie powinna być najważniejszym, ani tym bardziej jedynym kryterium, oceny na co należy zwrócić uwagę?

KOMPLEKSOWA OFERTA

Żeby dobrze wybrać, trzeba mieć wybór. W przypadku współpracy z partnerem logistycznym wybór jest

możliwy wtedy, kiedy jego oferta jest kompleksowa. Obejmuje wiele środków transportu, możliwość wyboru tras, magazynów, miejsc załadunku i rozładunku. Dzięki zróżnicowaniu oferty można uniknąć sytuacji, w której np. w konkretnym przypadku dalekobieżny transport kolejowy byłby korzystniejszy od transportu morskiego, ale specjalizująca się w obsłudze frachtu morskiego firma logistyczna forsuje rozwiązanie, które zna najlepiej.

Bogatą ofertę może zaproponować firma logistyczna, która wypracowała nie tylko własne doświadczenie, ale działa także w oparciu o zróżnicowaną, rozległą i dobrze zweryfikowaną sieć partnerów: agencji celnych, ubezpieczycieli czy firm transportowych. Suma ich możliwości decyduje o wartości oferty. Dlaczego powinno mieć to zna-

czenie także dla przedsiębiorstw, które mają ograniczone potrzeby w zakresie transportu i logistyki? Ponieważ nikt nie może przewidzieć przyszłych potrzeb i zbiegów okoliczności. Kancelaria prawna może pewnego dnia potrzebować ekspresowego i bezpiecznego transportu akt z drugiego końca świata. Producentowi ciężkiego sprzętu może zabraknąć podzespołów, które zazwyczaj docierają drogą morską, ale ten jeden raz opłaci się wysłać kilka sztuk transportem lotniczym, bo są niezbędne dla strategicznego klienta.

ŚLEDZENIE PRZESYŁKI

Informacje o przesyłce są niezmiernie ważne. Jeśli robimy zakupy w sklepie internetowym, lubimy sprawdzić, co się dzieje z naszą paczką, bo jesteśmy

podekscytowani wizją otrzymania przedmiotu, którego pragniemy. Gdybyśmy nie mieli informacji o przebiegu transportu, nic złego by się nie stało, czekałaby na nas niespodzianka.

W biznesie sprawy mają się inaczej. Niespodzianki nie są mile widziane, bo mogą zepsuć więcej niż radość z otwarcia paczki. Każdy sygnał o możliwym albo nieuniknionym opóźnieniu stwarza szansę na zapobiegnięcie niepożądanym konsekwencjom. Czasami niewiele można zrobić, ale nawet wtedy można uprzedzić własnych klientów, że otrzymają swoje zamówienie później, bo materiały albo podzespoły nie dotrą do nas na czas z powodu zaistniałej siły wyższej. Precyzyjne informacje o porze dostawy ułatwiają planowanie rozładunku i załadunku, co służy wszystkim stronom zaangażowanym w transport.

Także przewoźnikowi i spedytorowi, bo kierowca może racjonalnie zaplanować odpoczynek i dalszą część trasy.

Śledzenie przesyłki jest dziś standardem, ale spełnienie tego standardu wymaga nie lada wysiłku. Każdy przeładunek, niemal każda czynność wykonana podczas transportu muszą być zarejestrowane w jednolitym systemie informatycznym i udostępnione klientowi oraz wszystkim zainteresowanym, którym taka informacja pomoże w lepszym wykonaniu usługi transportowej, magazynowaniu itp. Można to osiągnąć tylko wtedy, kiedy firma logistyczna dobierze współpracowników i podwykonawców w taki sposób, żeby mogli wymieniać między sobą informacje. Ich systemy informatyczne muszą być kompatybilne, a pracownicy kompetentni i rzetelni.





RESPANSYWNOŚĆ

Rzetelny partner logistyczny wychodzi naprzeciw potrzebom swoich klientów. To więcej niż tylko przygotowanie oferty w odpowiedzi na zapytanie potencjalnego zleceniodawcy. Żeby uzyskać najlepszą odpowiedź, trzeba dobrze zadać pytanie, tymczasem spora grupa klientów firm logistycznych nie potrafi tego zrobić, ponieważ nie znają wszystkich dostępnych możliwości. Pytają o standardowe, popularne rozwiązania, tymczasem mogą istnieć znacznie lepsze, choć „niszowe” sposoby zaspokojenia ich potrzeb.

Dobry logistycy będą dociekliwi. Nie zapytają: „Jakiej usługi potrzebujecie?”, ale raczej: „Jaki problem chcecie rozwiązać?”. Różnica jest diametralna, bo w drugim przypadku firma logistyczna deklaruje chęć pomocy w znalezieniu optymalnego rozwiązania. Nawet jeśli wymaga to zaangażowania na pewien czas zespołu specjalistów, konsultacji z własnymi partnerami, sprawdzenia stanu prawnego czy wreszcie skonstru-

owania propozycji zupełnie nowej usługi, dedykowanej początkowo jednemu klientowi, choć ostatecznie przydatnej także wielu innym.

Rozwój jest możliwy tylko przez poszukiwanie nowych ścieżek, a inspiracją są nowe, nietypowe potrzeby klientów. Najcenniejsi są partnerzy, którzy potrafią słuchać, są dociekliwi i twórcy: nie boją się wyjść poza utarte schematy i sztywne procedury.

ROZWIJAMY SIĘ DLA WAS

Opisaliśmy, jaka naszym zdaniem powinna być firma logistyczna, która troszczy się o swoich partnerów i poszukuje sposobów na samodoskonalenie. To nie jest jedynie teoria, piszemy o tym, co znamy z własnego doświadczenia. Oferta Smart Cargo Solutions powstaje właśnie w ten sposób: przez rozpoznawanie potrzeb naszych klientów, w oparciu o ciągle rozwijaną sieć partnerów na całym świecie, z wykorzystaniem nieustannie przrastającej i aktualizowanej wiedzy. Oferujemy najlepsze rozwiązania, dobre praktyki, poszukujemy jeszcze lepszych i bardziej odpowiadających naszym klientom możliwości. Jesteśmy elementem globalnego systemu logistycznego. Wierzymy, że dając naszym klientom pewność i bezpieczeństwo zaopatrzenia, pomagamy im w prowadzeniu ich biznesów. Robimy to z wielką przyjemnością, bo logistyka to nie tylko zawód. To także pasja i sposób na życie.

OBSŁUGA CELNA

Jeśli łańcuch dostaw sięga poza obszar celny Unii Europejskiej, towary podlegają procedurom celnym zarówno przy imporcie, jak i eksporcie. Z reguły procedury eksportowe są prostsze i przebiegają szybciej, choć zdarzają się wyjątki. Bywa, że przedsiębiorcy są zaskakiwani informacją o zatrzymaniu transportu, ponieważ kraj odbiorcy znalazł się na liście ograniczeń eksportowych, a przewożony towar został uznany za objęty ograniczeniami eksportu. W przypadku produktów i technologii podwójnego zastosowania klasyfikacja nie jest oczywista i bywa przedmiotem sporów.

Dobry partner logistyczny gwarantuje płynną obsługę celną. W większości przypadków kluczem do sukcesu jest sprawny obieg dokumentów celnych w postaci elektronicznej, ale także dostęp do składów celnych. W tym zakresie firmy logistyczne najczęściej współpracują z agencjami celnymi, które są bezkonkurencyjne, jeśli chodzi o znajomość prawa, procedur i umiejętność zastosowania ich w praktyce. Działanie w skali globalnej wymaga współpracy z agencjami w różnych krajach, ponieważ mnogość procedur i zawłości prawne niejednokrotnie praktycznie uniemożliwiają obsługę każdej przesyłki, bez względu na trasę transportu.



Razem oferujemy najlepsze rozwiązania

skontaktuj się

+48 609 200 200



Nowatorskie rozwiązania

łączące fotowoltaikę, magazyny energii, systemy ciepłe i ładowarki samochodowe.

Wieloletnie doświadczenie

w budowie instalacji fotowoltaicznych i systemów grzewczych.

Jedyny dystrybutor

nowoczesnych rozwiązań fotowoltaicznych i systemów grzewczych marki Blaupunkt.

Po pandemii...

ŻYJEMY W NIESPOKOJNYCH CZASACH. PANDEMIA COVID-19, WZRASTAJĄCE ZAGROŻENIE WIRUSEM MAŁPIEJ OSPY, WOJNA W UKRAINIE, NIESTABILNA SYTUACJA W ROSJI I BIAŁORUSI, NIEPOKOJE NA PÓŁWYSPIE BAŁKAŃSKIM, ROSNĄCA LICZBA MIGRANTÓW POSZUKUJĄCYCH LEPSZEGO, BEZPIECZNEGO ŻYCIA NA ZACHODZIE EUROPY, NAPIĘCIE MIĘDZY CHINAMI A TAJWANEM... DŁUGO MOŻNA WYMIENIAĆ AKTUALNE I POTENCJALNE PUNKTY ZAPALNE.

Niestabilność sytuacji międzynarodowej, pełnoskalowe działania wojenne, rosnąca inflacja, wahania kursów walut, droższe paliwa i energia elektryczna dotykają równie mocno przedsiębiorstw działających w skali globalnej, jak i regionalnej. Widać bardzo wyraźnie, że bez bezpiecznej logistyki nie ma mowy o bezpiecznej produkcji czy poszukiwaniu nowych klientów dla swoich towarów lub usług.

WNIOSKI PO PANDEMII

Wiele wskazuje na to, że najgorszy okres pandemii Covid-19 mamy już za sobą. Wirus nie zniknął i już nie zniknie, naj-

prawdopodobniej będziemy doświadczać okresowych wzrostów zachorowań, a kolejne mutacje będą stawiały w stan pogotowia ochronę zdrowia. Jednak oswoiśmy to zagrożenie na tyle, żeby uniknąć chaosu, nieskoordynowanych działań i paraliżu, który towarzyszył wprowadzaniu restrykcji na początku pandemii.

Dla logistyki i transportu najtrudniejsze były momenty zamknięcia granic dla ruchu towarowego, skokowy spadek zatrudnienia w magazynach i firmach transportowych (wynikający z przepisów sanitarnych i liczby zachorowań)

oraz masowe wypowiedzanie długoterminowych kontraktów przez producentów podzespołów w przemyśle elektronicznym, motoryzacyjnym, lotniczym i wielu innych.

Wszyscy stawiamy sobie pytanie: co zrobić, żeby następnym razem uniknąć błędów, zminimalizować straty, lepiej zabezpieczyć ciągłość dostaw? Coraz więcej osób rezygnuje z zadawania pytania: „Czy podobna pandemia może się powtórzyć?” i zastępuje je bardziej precyzyjnymi pytaniami: „Kiedy możemy mierzyć się z nowym kryzysem? Jaką skalę będą miały jego skutki?” ▶



Cenimy bycie blisko naszych Klientów i Partnerów.



Z tym większą przyjemnością ogłaszamy, że **od września działa we Wrocławiu kolejny oddział Smart Cargo Solutions.**



Zapraszamy w odwiedziny, podczas których na pewno wypracujemy wspólną drogę do zaspokojenia Państwa potrzeb logistycznych.

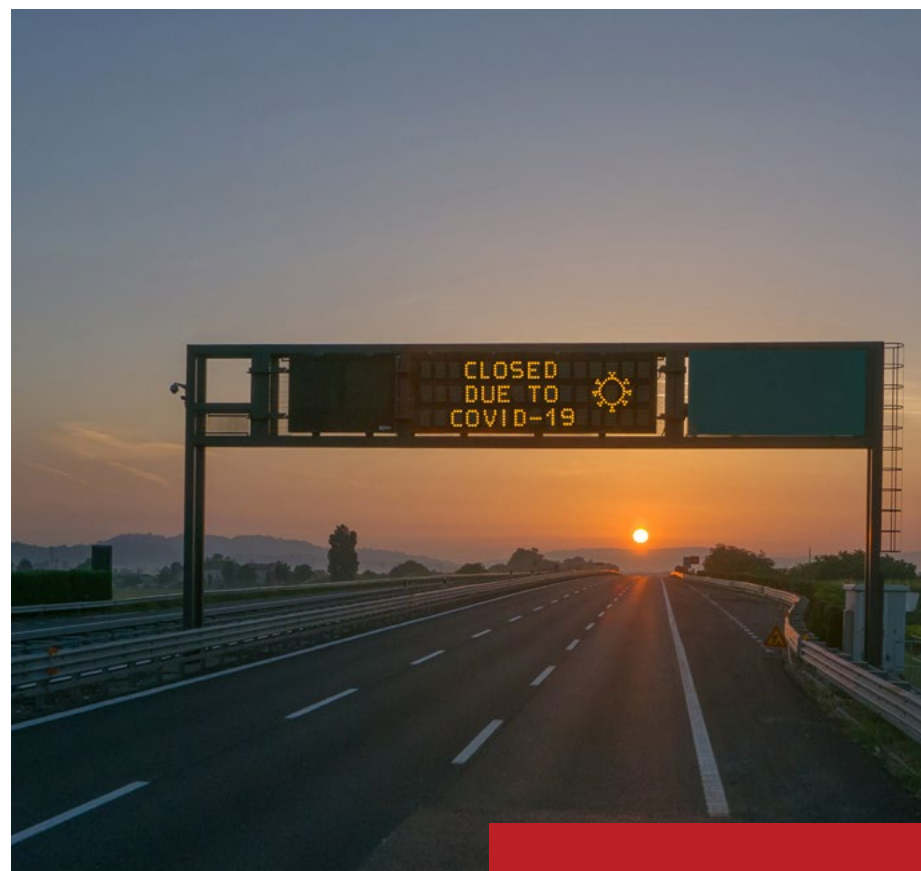


ODDZIAŁ WROCŁAW

🏠 ul. Borowska 264, lokal nr 15, 50-558 Wrocław

☎ +48 578 000 945

✉ maciej.ziaja@smart-cargo.eu



▶ Z punktu widzenia logistyki sensowne wydają się działania zmierzające w kierunku dywersyfikacji dostaw przez przeniesienie części zakładów produkcyjnych z Dalekiego Wschodu z powrotem do Europy i Ameryki Północnej, tak aby odcięcie jednego regionu nie pozbawiało przemysłu zdolności operacyjnej. Uzasadnione może być także zwiększenie stanów magazynowych i rozproszenie ich w wielu lokalizacjach – stworzy to bufor bezpieczeństwa dla dostaw podzespołów, których produkcji nie będzie można rozpocząć w nowych lokalizacjach w krótkim czasie.

Z okresowymi ograniczeniami w zatrudnieniu można próbować sobie radzić, opracowując skuteczne i minimalnie uciążliwe procedury postępowania w miejscach pracy oraz inwestując w automatyzację magazynów i transportu. Ten proces wydaje się nieunikniony także ze względu na oczekiwania przedsiębiorstw wdrażających praktyki sugerowane przez Przemysł 4.0. Prawdopodobnie firmy logistyczne i ich podwykonawcy, którzy przyspieszą automatyzację i robotyzację procesów, szybko zbudują istotną przewagę nad konkurencją.

WOJNA W UKRAINIE

To proces, który trwa od 2014 roku. Po latach działań hybrydowych, dezorganizujących życie przede wszystkim we wschodniej Ukrainie, doczekaliśmy się pełnoskalowej wojny, której skutki odczuwa cały świat. Abstrahując od oczywistych konsekwencji społecznych i gospodarczych wojny, mamy:

- zamkniętą przestrzeń powietrzną nad Ukrainą, Białorusią i Rosją, a w konsekwencji wydłużone trasy lotów pasażerskich i cargo na Daleki Wschód,
- sankcje wobec Rosji i Białorusi, które zmusiły firmy logistyczne i transportowe specjalizujące się w obsłudze tych kierunków do poszukiwania nowych rynków dla swoich produktów,
- poważne problemy w utrzymaniu ciągłości transportu kolejowego w transporcie przez Rosję, Białoruś i Ukrainę

- ekstremalne utrudnienia dla transportu morskiego po Morzu Czarnym z Ukrainy oraz wzrost ryzyka operacyjnego dla transportu z innych krajów tego regionu,
- skokowy wzrost cen paliw, pochodnych ropy naftowej, oraz radykalne zmniejszenie podaży tych paliw w niektórych miejscach,
- potężne problemy z zabezpieczeniem i eksportem zboża z Ukrainy.

W perspektywie mogą nas czekać znaczne trudności z dostępem do usług portowych – jeśli braki węgla spowodowane ograniczeniami w handlu z Rosją będą kompensowane zakupami w krajach, które mogą dostarczyć ten ładunek wyłącznie drogą morską.

W takich warunkach, przy niemal zupełnym braku możliwości planowania średnio i długoterminowego, można się skoncentrować przede wszystkim na poszukiwaniu doraźnych rozwiązań, minimalizowaniu ryzyka i wielowariantowym, ogólnym planowaniu działań po zakończeniu wojny. O ile utrudnienia w ruchu lotniczym mogą być stosunkowo szybko zniesione, o tyle transport morski na Morzu Czarnym przez długi czas będzie odczuwał konsekwencje. Zaminowane drogi wodne, zniszczone porty, poważnie uszkodzona lub całkowicie zdevastowana infrastruktura drogowa i kolejowa spowodują, że przez dłuższy czas ryzyko, a więc i stawki ubezpieczeniowe dla tego obszaru będą wyższe niż standardowe.

Z drugiej strony, odbudowa ukraińskich miast i przemysłu będzie oznaczała wzrost zapotrzebowania na materiały i urządzenia importowane z Zachodu. Biorąc pod uwagę różnice w infrastrukturze kolejowej po obu stronach granicy, celowe może być inwestowanie w rozbudowę stacji przeładunkowych i terminali do obsługi transportu intermodalnego. Zresztą nie tylko na granicy z Ukrainą.

Niewątpliwie Wschód wciąż jest bardzo interesującym i potencjalnie niezwykle dochodowym kierunkiem działania dla logistyki. Problem polega na tym, że jest to również kierunek nieprzewidywalny.

OFERUJEMY SZYBKIE I PEWNE TRANSPORT LOTNICZY,
BAZUJĄC NA SZEROKIEJ WSPÓŁPRACY Z NAJBARDZIEJ RENOMOWANYMI
I SOLIDNYMI PRZEWOŹNIKAMI LOTNICZYMI NA RYNKU.

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.

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.

TRANSPORT TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

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



Główne szlaki logistyczne

OD WIEKÓW ROZWIJA SIĘ SYSTEM DRÓG ŁĄCZĄCYCH RÓŻNE REGIONY ŚWIATA. JEGO KSZTAŁT DETERMINUJĄ CZYNNIKI GEOGRAFICZNE, POLITYCZNE, KLIMATYCZNE, EKONOMICZNE, TECHNOLOGICZNE. JEŚLI JEDNAK PORÓWNAMY MAPY PRZEDSTAWIAJĄCE SZLAKI KOMUNIKACYJNE SPRZED NA PRZYKŁAD 150 LAT Z DZISIEJSZYMI, ZAUWAŻYMY, ŻE SZKIELET TEJ SIECI NIEWIELE SIĘ ZMienił.

Największe modyfikacje towarzyszyły odkryciom geograficznym, postępowi technicznemu (uniezależnienie żeglugi od warunków atmosferycznych), powstawaniu nowych środków transportu (lotnictwo) oraz lokalnym i globalnym długotrwałym konfliktom zbrojnym i innym nagłym zdarzeniom (np. epidemiom).

EWOLUCJA

Ten proces trwa nieustannie i będzie trwał nadal, bo immanentną cechą świata, którego część stanowi logistyka, jest zmiana, oby jak najczęściej związana z rozwojem. Impulsem do skokowego rozwoju transportu i logistyki była globalizacja gospodarki, która spowodowała wzrost zapotrzebowania na transport długodystansowy, głównie morski, pomiędzy krajami Dalekiego Wschodu a resztą świata, przede wszystkim Europą i Amery-

ką Północną. Pierwszym przypadła rola ośrodków produkcyjnych i eksporterów, drugim – importerów.

Powstał układ asymetryczny, którego przed wiekami nie obserwowano. Wtedy towary przewożono w obie strony, zmieniał się jedynie asortyment. Dzisiaj eksport z Azji przeważa nad importem tak bardzo, że doszło do kryzysu kontenerowego: w chińskich portach brakuje kontenerów, bo te po rozładunku kończą żywot w USA i Europie. Zwracanie pustych kontenerów jest kosztowne, więc przedsiębiorstwa wolą ponieść koszty mimowolnego „zakupu” kontenerów niż odsyłać je do nadawcy.

NOWY JEDWABNY SZLAK

Przebudowa i rozwój chińskiej gospodarki osiągnęły punkt, w którym dalszy wzrost

gospodarczy Państwa Środka jest możliwy tylko przez zwiększanie eksportu. Stąd wziął się fenomen popularnych serwisów zakupowych, którym jednak przeszkadza w rozwoju stosunkowo długi czas transportu, zniechęcający część klientów. Problem ma rozwiązać budowa Nowego Jedwabnego Szlaku, bazującego przede wszystkim na transporcie kolejowym, istotnie szybszym od morskiego. W ten sposób została przypomniana tradycja (niemal odwieczna) transportu towarów z Chin do Europy drogą lądową, na przekór trudnościom wynikającym z rzeźby terenu i niesprzyjającej pogody.

W ciągu najbliższych lat można się spodziewać wielu inwestycji chińskich, także w Polsce, która ma potencjał, by zostać jednym z największych hubów przeładunkowych tego przedsięwzięcia. W tym miejscu do akcji wkracza polityka:

nikt nie wie, jak potoczą się dalsze losy Tajwanu czy jakie stanowisko zajmą Chiny wobec Rosji, postrzeganej obecnie jako największe zagrożenie dla pokoju w tej części świata. Masowy import towarów wytwarzanych w Chinach może okazać się sprzeczny z interesami Unii Europejskiej.

TRANSPORT KOLEJOWY WĘWĄTRZ UE

Na obszarze Unii Europejskiej są wykorzystywane wszystkie rodzaje transportu, włącznie z żeglugą rzeczna. Na rynku wewnętrznym od dawna największą rolę odgrywa transport drogowy, chociaż robi się wiele, żeby stopniowo zastępować go transportem kolejowym i intermodalnym. Korzyści są oczywiste: odciążenie dróg, którymi docelowo przewożone byłyby przede wszystkim towary na trasach lokalnych i regionalnych, zmniejszenie

emisji gazów cieplarnianych i pyłów pochodzących z silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych, zmniejszenie zużycia oleju napędowego na rzecz energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych w trakcji elektrycznej...

Budowa jednolitej sieci kolejowej jest skomplikowanym i kosztownym przedsięwzięciem, ponieważ istniejąca infrastruktura jest bardzo zróżnicowana. Na obszarze Unii Europejskiej są eksploatowane sieci trakcyjne prądu stałego i przemiennego o kilku napięciach znamionowych. Pomiedzy nimi mogą prowadzić pociągi wyłącznie lokomotywy elektryczne wielosystemowe, bardziej skomplikowane i droższe od tradycyjnych. Co więcej, istnieje wiele systemów sterowania, sygnalizacji, łączności. Sytuację komplikuje mnogość typów wagonów i lokomotyw, różniących się szczegółami technicznymi i procedurami kontroli sprawności technicznej, które muszą być powtarzane po sformowaniu pociągu.

Sytuację ma poprawić budowa jednolitego europejskiego systemu sterowania ruchem kolejowym ERTMS (European Rail Traffic Management System) oraz systemu łączności kolejowej w standardzie GSM-R, ujednolicenie przepisów, wymagań technicznych, rozbudowa wspólnej infrastruktury. Ten proces trwa, także w Polsce, ale mówiąc o zakończeniu integracji trzeba myśleć o perspektywie raczej kilkudziesięciu niż kilkunastu lat. Zmiany będą odczuwalne dla firm logistycznych, ale oczekujemy raczej ewolucji niż rewolucji.

TRANSPORT LOTNICZY

Od lat najlepiej zintegrowany i skoordynowany, poszukujący nowych rozwiązań organizacyjnych i technicznych, które zapewniłyby bezpieczeństwo wykonywania lotów w coraz bardziej zatłoczonej przestrzeni powietrznej.

Jeśli popatrzymy na mapę dróg lotniczych, zauważymy, że na dalekich dystansach (zwłaszcza między Ameryką Północną i Europą) ich przebieg jest nieoczywisty. Mogłoby się wydawać, że więcej tras powinno prowadzić „po prostej”, tymczasem prowadzą one raczej nad terytorium Kanady i dalej na południe, do USA. Odpowiedzi należy szukać w przepisach bezpieczeństwa, które zalecają wykonywanie lotów tak, aby samolot w każdym momencie miał szansę przerwać lot i wylądować na lotnisku zapasowym, o które wyjątkowo trudno na środku oceanu.

O przebiegu dróg lotniczych decydują także warunki atmosferyczne, kierunek wiatrów wiejących na wysokości przelotowej oraz sytuacja polityczna, czego przykład mamy obecnie za wschodnią granicą Polski.

TRANSPORT MORSKI

Dzisiaj drogi morskie wyznacza przede wszystkim ekonomia: nawigacja jest na tyle doskonała, że teoretycznie można popłynąć niemal dowolną trasą, ale każda dodatkowa mila morska oznacza zużycie większej ilości paliwa i dłuższy czas rejsu, a więc większe koszty armatora. Podobny wpływ mają sztormy, które zmuszają do lawirowania i zmniejszania prędkości oraz zwiększają ryzyko wypadków. Dlatego wybór tras zależy w dużym stopniu od prognoz meteorologicznych, koordynacji załadunków i wyładunków oraz czasu oczekiwania na pokonanie tradycyjnie zatłoczonych odcinków (Kanał Sueski, Kanał Panamski, cieśnina Bosfor i Dardanele).

Okresowe zmiany w ruchu na morzu są powodowane przez sytuację polityczną (znowu przykład Morza Czarnego, a wcześniej Zatoki Perskiej) oraz lokalną przestępczość. Piractwo u wybrzeży Afryki wciąż ma się dobrze.

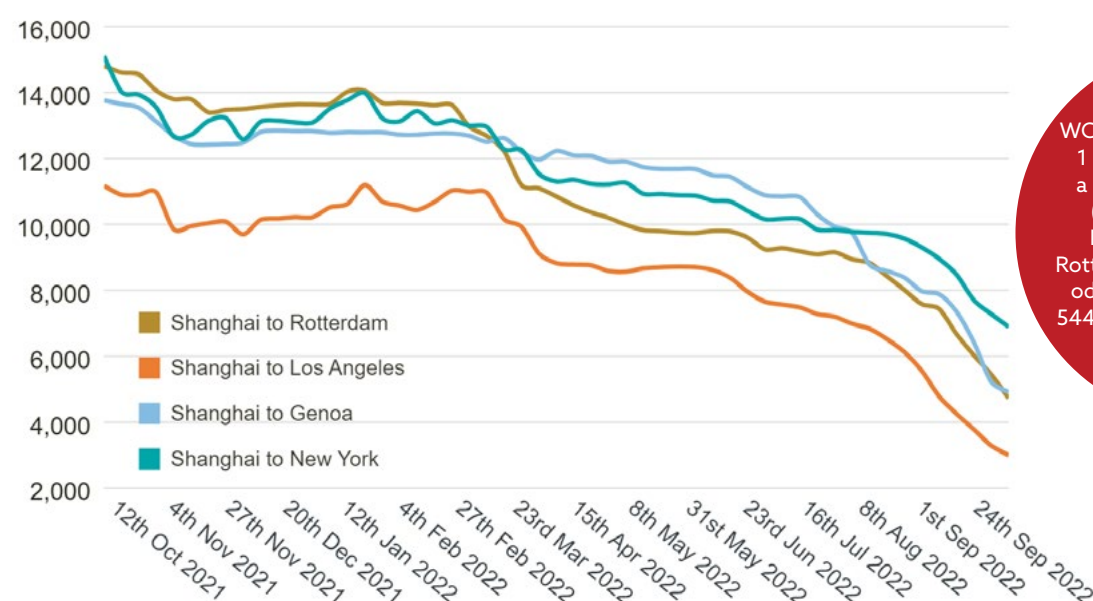
Wniosek dla firm na całym świecie jest jeden: planowanie tras logistycznych niewątpliwie należy powierzyć specjalistom.

NEWSY Z BRANŻY

Światowy Indeks Kontenerów

PRZEDSTAWIAMY ISTOTNE ZMIANY ORAZ POZIOM STAWEK FRACHTOWYCH

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



WCI za kontener 40-stopowy 1 lipca wynosił 7066 USD, a 30 września - 4014 USD (spadek o blisko 44%). Na kierunku Szanghaj - Rotterdam spadek ten wynosi odpowiednio 9240 USD do 5441 USD (co stanowi spadek o blisko 42%).

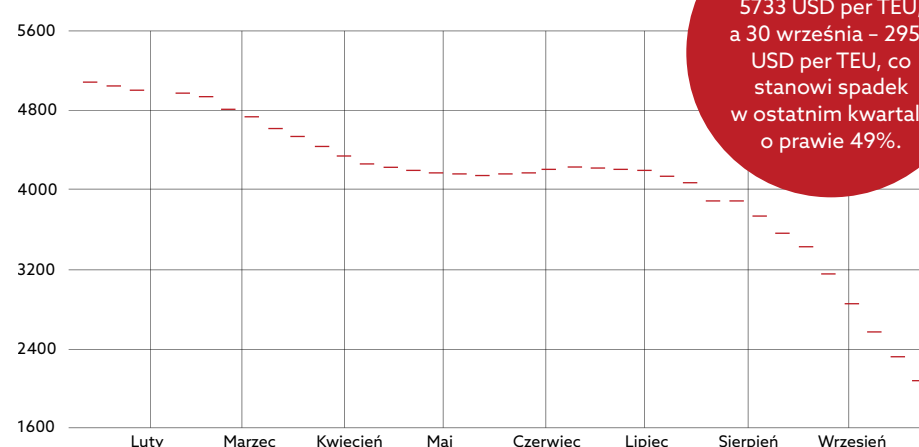
Indeks Shanghai Export Containerized Freight

Index (SCFI) odzwierciedla fracht morski i związane z nim dopłaty morskie poszczególnych tras żeglugowych na rynku spot.

Szlaki transportowe, które są głównymi szlakami kontenerowymi eksportującymi z Szanghaju, wiodą do następujących regionów: Europa, Morze Śródziemne, zachodnie wybrzeże USA, wschodnie wybrzeże USA, Zatoka Perska, Australia/ Nowa Zelandia, Afryka zachodnia, Afryka południowa, Ameryka południowa, Japonia zachodnia, Japonia wschodnia, Azja Południowo-Wschodnia i Korea.

Porty przeznaczenia: porty bazowe zostały określone na każdym indywidualnym szlaku handlowym.

Rodzaj ceny: odnosi się do średnich cen końcowych (średnich cen ważonych



SCFI wynosiło 1 lipca 5733 USD per TEU, a 30 września - 2950 USD per TEU, co stanowi spadek w ostatnim kwartale o prawie 49%.

wolumenem) księgi powierzchni na rynku spot przez zwykłych nadawców, na które nie ma wpływu specyfika przedsiębiorstw nadawców ani wielkość kontenerów.

Jednostka: USD/TEU (USD/FEU dotyczy usług na zachodnim i wschodnim wybrzeżu USA).

Niezawodność harmonogramu utrzymuje się w trendzie wzrostowym

Firma Sea-Intelligence opublikowała numer 133 raportu Global Liner Performance (GLP), z danymi dotyczącymi niezawodności rozkładów do sierpnia 2022 włącznie. Ponieważ sam raport jest dość obszerny i obejmuje niezawodność rozkładów na 34 różnych szlakach handlowych i dotyczy ponad 60 przewoźników, komunikat prasowy obejmie tylko globalne wydarzenia z pełnego raportu.

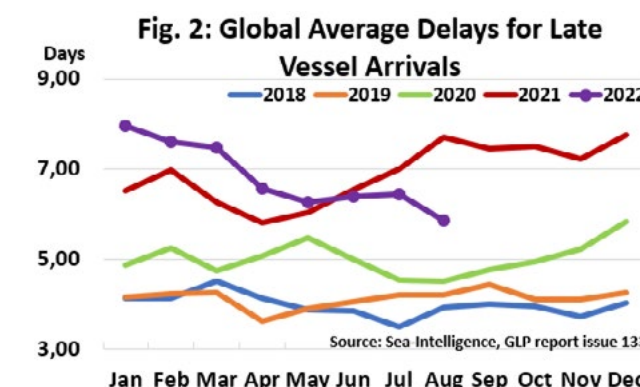
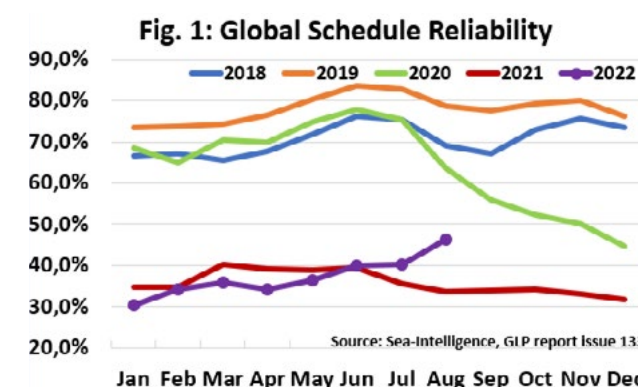
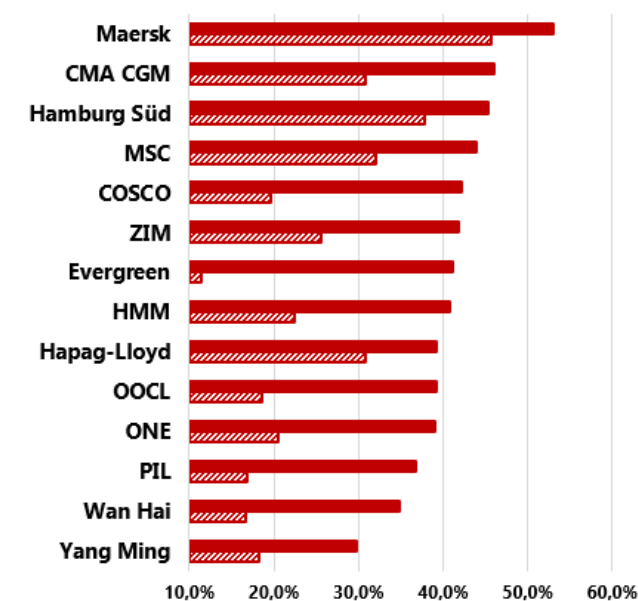


Fig. 3: Carrier scores for August 2022 (compared with August 2021)



Globalna niezawodność harmonogramu nadal wykazuje tendencję wzrostową, odnotowując największy wzrost M/M w 2022 r., o 5,8 punktu procentowego, i osiągając w sierpniu wartość 46,2%. Średnie opóźnienie w przypadku nieterminowych zawinięć statków jak dotąd gwałtownie spada w tym roku, a ta tendencja się utrzymuje w ciągu ostatnich kilku miesięcy. W sierpniu 2022 r. wartość średniego opóźnienia ponownie uległa gwałtownej poprawie, spadając o -0,57 dnia M/M, do 5,86 dnia. Oznacza to, że po raz pierwszy od kwietnia 2021 r. średnie opóźnienie spadło poniżej granicy 6 dni. Z niezawodnością rozkładową

53,0% Maersk był najbardziej niezawodnym przewoźnikiem w sierpniu 2022 r., następną lokatą należy do CMA CGM z wynikiem 46,0%. Kolejnych sześciu przewoźników zanotowało niezawodność rozkładową powyżej 40%, pięciu zanotowało niezawodność rozkładową na poziomie 30-40%, natomiast Yang Ming zanotował najniższą niezawodność rozkładową na poziomie 29,8%. W sierpniu 2022 r. 10 przewoźników znalazło się w odległości 7 punktów procentowych od siebie pod względem niezawodności rozkładu jazdy. 12 z 14 najlepszych przewoźników odnotowało poprawę M/M, natomiast wszystkich 14 odnotowało poprawę R/R, przy czym trzech z tych przewoźników odnotowało poprawę o ponad 20 punktów procentowych.

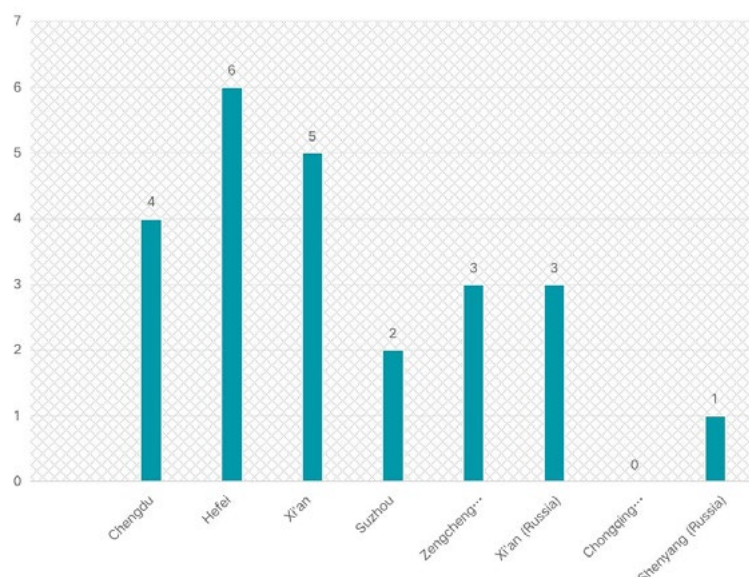
Rok 2021 był jednym z najlepszych w historii branży transportu, logistyki i spedycji. Firmy notowane w rankingu Dziennika Gazety Prawnej wykazały rekordowe przychody i wysokie zyski. Obecnie jednak przedsiębiorcy mniej optymistycznie patrzą w przyszłość niż jeszcze rok temu.

Najbardziej spektakularne przejęcia 2021/2022:

1. MSC przejmuje Bollore Afrika,
2. CMA przejmuje operatorów Ceva oraz Gefco,
3. Maersk przejmuje Senator Logistic,
4. VGL przejmuje Solid Logistic oraz połączenie się z Ligentia UK.

Zmiany w terminowości odjazdu pociągów i poziomie kongestii

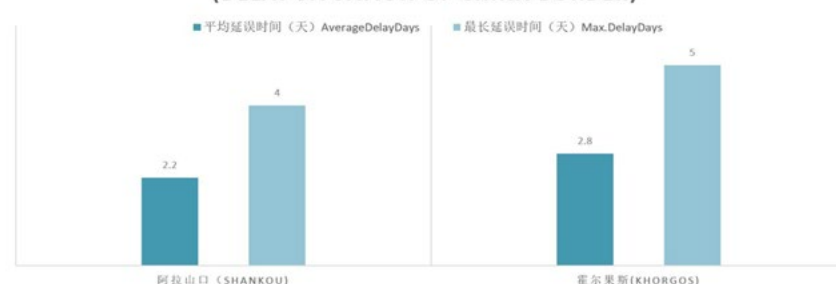
Average Delay Days at Stations



Sytuacja geopolityczna wpływa bezpośrednio na terminowość odjazdów pociągów oraz poziom kongestii. W 33. tygodniu pociągi, które utknęły w maju i czerwcu, wyruszyły do swoich destynacji, z wyjątkiem tych w Wuhan. Według statystyk na stacjach w Wuhan wciąż pozostaje kilka pociągów do Europy, a średnie opóźnienie na stacjach wynosiło 3 dni. 12 sierpnia rzecznik chińskiego MSZ zapowiedział, że Chiny nałożą sankcje na Litwę, ponieważ wiceminister litewskiego transportu i komunikacji nalegał na wizytę na Tajwanie pomimo sprzeciwu Chin. Jednak wg ekspertów będzie to miało znikomy wpływ na ruch pociągów towarowych pomiędzy Państwem Środka a Europą. W 39. tygodniu pociągi towarowe Chiny-Europa działały dobrze, a wydajność przeładunkowa portów znacznie się poprawiła. Średni czas obsługi w Alashankou, Khorgos i innych portach wynosił około 2 dni. Na trasach europejskich pociągi

podróżują z głównych terminali krajowych do Małaszewicz około 12-14 dni, a do Duisburga i Hamburga 18-20 dni, czyli o 3-4 dni szybciej niż odnotowaliśmy to w zeszłym miesiącu. Ze względu na prace modernizacyjne na niektórych odcinkach kolejowych w Europie czas podróży pociągu do Budapesztu trwa dłużej i wynosi prawie 30 dni. Przed rozpoczęciem chińskiego święta narodowego rynek był bardzo niestabilny.

国内口岸延误情况
(DELAY SITUATION OF CHINA BORDER)



ANALIZA TYGODNIOWA www.drewry.co.uk 16 WRZEŚNIA 2022

W głównych branżach: Transpacific, Transatlantic oraz Asia-North Europe & Med ogłoszono 122 odwołane rejsy między 38. tygodniem (19-25 września) a 42. tygodniem (17-23 października), z łącznej liczby 750 zaplanowanych rejsów, w rezultacie wskaźnik anulowania wynosi 16%. W tym okresie 68% pustych rejsów będzie miało miejsce w transpacyficznym kierunku wschodnim, 24% w Azji, Europie północnej i na Morzu Śródziemnym, a 8% w transatlantyckim ruchu w kierunku zachodnim. W ciągu następnych pięciu tygodni 2M ogłosiło 40 anulowań, a następnie THE Alliance i Ocean Alliance poinformowało o odpowiednio 33,5 i 27,5 anulowaniach. Rynek przewozów kontenerowych nadal słabnie, ceny spot z Chin spadają szybciej niż oczekiwano, w dodatku przy słabnącym popycie na kontenery, pełnych zapasach, wydatkach konsumentów przesuwających się z towarów na usługi i niepewnym klimacie gospodarczym. Linie żeglowne reagują pustymi rejsami na głównych transakcjach Wschód-Zachód, próbując dostosować przepustowość do spadającego popytu na ładunki.

Miejsce na początek października było prawie całkowicie zarezerwowane w Chengdu, gdzie mocno wzrósł popyt, natomiast w Xi'an miejsca było wystarczające. Stawka frachtu spot jest w zasadzie taka sama, jak w zeszłym tygodniu. Cena dzierżawy kontenerów z południowych i wschodnich Chin do Europy była w zasadzie płaska, natomiast cena kontenerów do Małaszewicz była nieco wyższa niż do Duisburga i Hamburga.

Uruchomiliśmy kolejną konsolę drobnicową LCL z Chin do Polski

SMART Box z Shenzhen to:



serwis bezpośredni do Gdańska



regularne wypłynięcia w każdą środę



cut-off: 6 dni przed ETD



transit time: ok. 30 dni



monitorowanie przesyłki w systemie Track & Trace



atrakcyjne ubezpieczenie cargo

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

Już dziś oszczędź czas i skutecznie zarządzaj zatowarowaniem w swojej firmie.

www.smart-cargo.eu

Jeśli chcesz:



być zawsze
na bieżąco z ofertą
Smart Cargo Solutions



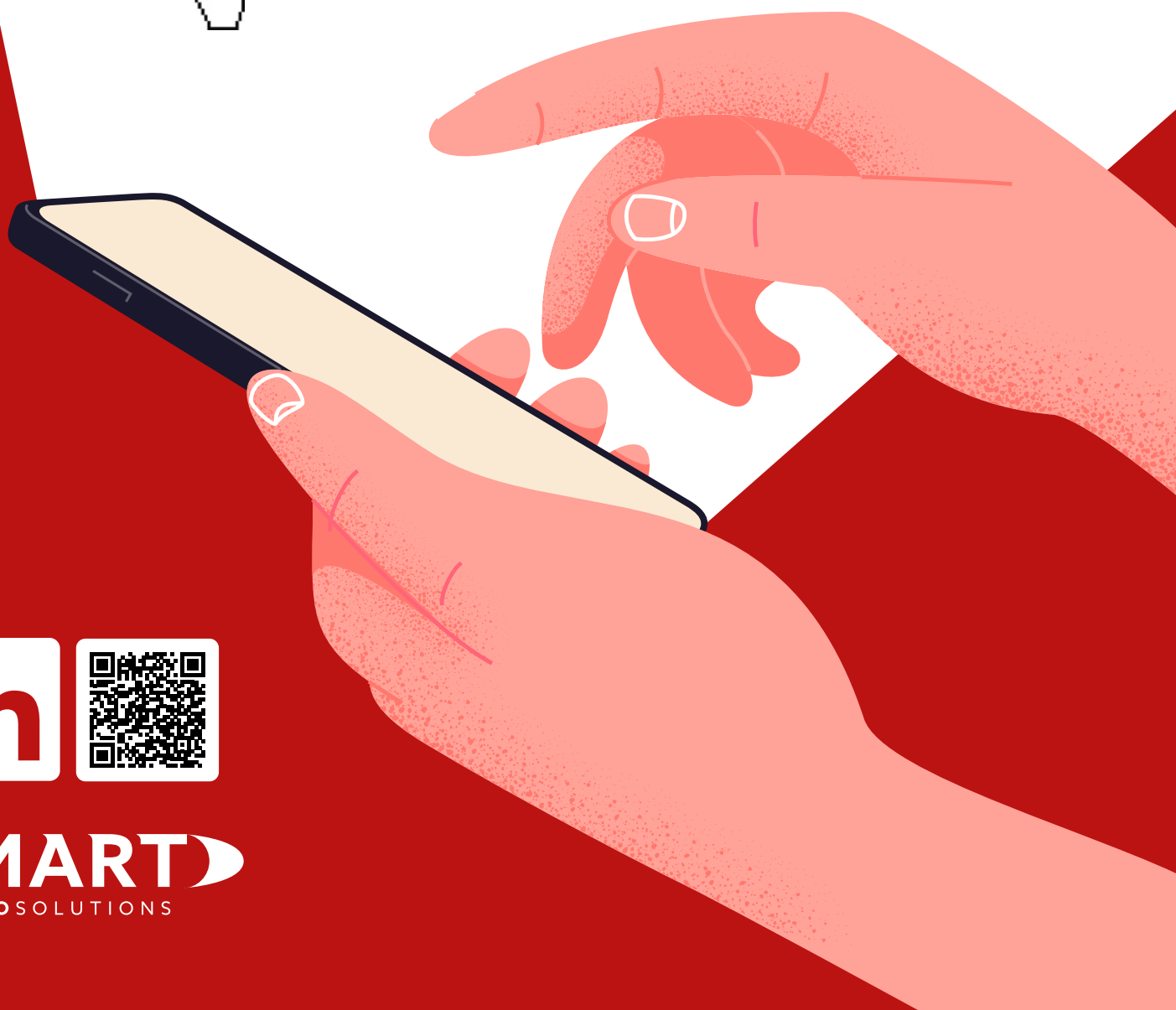
śledzić najnowsze
informacje z branży



czytać
o logistycznych
nowinkach

polub nasz profil w serwisie LinkedIn

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



SMART
CARGOSOLUTIONS