

3

**Amerykański sen
z lotnictwem w tle** – wywiad
z cyklu „Poznajmy się bliżej”

6

**Zarządzanie sytuacjami
kryzysowymi a logistyka**

13

**Trendy w eksporcie
i imporcie towarów
do USA**



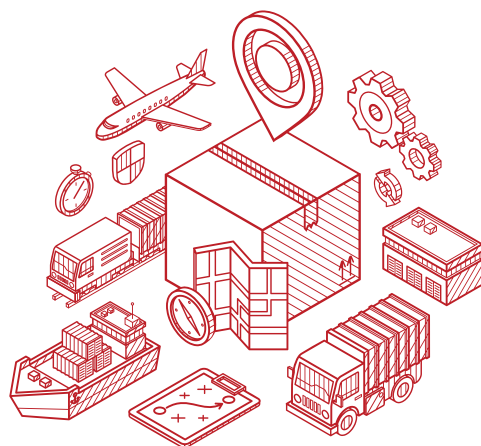
Szanowni Państwo,

Wiosna to czas ożywienia, nowych perspektyw i możliwości. Wraz z nadejściem tej pory roku również w branży spedycji i logistyki pojawiają się nowe wyzwania i inspiracje. W najnowszym numerze naszego magazynu poświęconego tematyce spedycji przygotowaliśmy dla Państwa bogatą dawkę wiedzy i informacji, które pomogą zrozumieć i odnaleźć się w dynamicznym świecie transportu.

Na początek polecamy jednak lekturę wywiadu z Łukaszem Leśnikiem, dyrektorem operacyjnym SMART Cargo Solutions (s. 3). To motywująca rozmowa o wykorzystywaniu życiowych szans, które dzięki pasji i zaangażowaniu można przekuć w zawodowy sukces.

W magazynie SMART News przyglądamy się również, w jaki sposób sytuacje kryzysowe wpływają na logistykę i ciągłość łańcuchów dostaw (s. 6). Pewne zagrożenia stale się powtarzają, warto więc z wyprzedzeniem mieć pomysł na plan B. O tym, że jest to istotna potrzeba, przekonują również doniesienia z rynku (s. 16).

Coraz większą popularnością wśród spedytorów i firm zlecających obsłu-



gę logistyczną cieszą się przesyłki kontenerowe. Warto się przekonać, jak ten sektor działa w Polsce i jakie ma przed sobą perspektywy (s. 9).

Wszyscy, którzy wraz z wiosną szukają nowych pomysłów na rozwinięcie swoich biznesów, powinni zajrzeć do artykułu o imporcie i eksporcie towarów do Stanów Zjednoczonych (s. 13). Krok po kroku podpowiadamy, na co zwracać uwagę, by móc skutecznie, sprawnie i bezpiecznie przysyłać produkty między Polską a USA.

Życzymy Państwu satysfakcjonującej lektury!

SMART Cargo Solutions



Spis treści

Amerykański sen z lotnictwem w tle	3
Zarządzanie sytuacjami kryzysowymi a logistyka	6
Kontener na polskich drogach	9
Trendy w eksporcie i imporcie towarów do USA	13
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

Amerykański sen z lotnictwem w tle

ROZMOWA Z ŁUKASZEM LEŚNIKIEM,
DYREKTOREM OPERACYJNYM I CZŁONKIEM
ZARZĄDU SMART CARGO SOLUTIONS

Łukasz, kim chciałeś zostać jako dziecko?

Pewnie jak większość chłopców marzyłem, że będę piłkarzem albo żołnierzem. Jeszcze w liceum sprawdzałem, jak się dostać do sił specjalnych i zostać snajperem. Ostatecznie nic z tego nie wyszło. Za to w ramach pielęgnowania piłkarskiej pasji i własnego rozwoju zostałem trenerem dziecięcej drużyny piłkarskiej. Ta pełna wyzwań przygoda trwała cztery lata. W wakacje prowadziłem również zajęcia „Lato w mieście”, roztaczając pieczę nad setką dzieci i młodzieży. W dzisiejszych czasach powierzenie takiej gromadki pod opiekę jednej osobie byłoby już nie do pomyślenia.

Od bycia zawodowym piłkarzem czy snajperem do pracy w logistyce jest jednak całkiem daleko.

Zdecydowanie. W dużej mierze to, że tak właśnie potoczyła się moja ścieżka rozwoju zawodowego, jest zasługą moich rodziców. Dopingowali i motywowali mnie, abym zdobył wyższe wykształcenie. Za ich namową rozpocząłem więc studia na Politechnice Warszawskiej na Wydziale Transportu. Dlaczego transport? Od młodych lat byłem powiązany z tą branżą, choć można powiedzieć, że zaczynałem „od zaplecza”. Pierwsze pieniądze, jakie zarobiłem w wieku 16-17 lat, to wynagrodzenie za rozładunki i załadunki

ciężarówek i pociągów. Wtedy również poznałem tajniki współpracy z agencjami celnymi i nauczyłem się całego procesu gospodarki magazynowej.

To ten splot okoliczności ostatecznie sprawił, że postawiłeś na logistykę jako zawód?

Wszystko zaczęło się od tego, że chciałem jak najszybciej stać się niezależny, więc szukałem różnych dróg i możliwości. Wybierając kierunek studiów, zastanawiałem się, co będzie rokować na przyszłość, jakie gałęzie gospodarki będą się rozwijać. Transport zawsze był jednym z ciekawszych zagadnień, a współczesny świat jest wręcz nieprawdopodobnie skomunikowany, łańcuchy dostaw stale przyspieszają i się rozwijają. Nie bez znaczenia jest fakt, że nigdy nie lubiłem nudy, a praca w transporcie z pewnością na nią nie pozwala. Rozwijając się w tym kierunku, postawiłem w pewnym momencie na samoloty. Zawsze pasjonował mnie ten temat, a na uczelni znalazłem związaną z nimi ciekawą specjalizację.

Masz formalne wykształcenie w dziedzinie spedycji lotniczej?

Ukończyłem kierunek o nazwie „sterowanie ruchem lotniczym” (później został przemianowany na „inżynierię ruchu lotniczego”). Na tym kierunku kładzie się nacisk na nadzór nad in-



Łukasz Leśnik
dyrektor operacyjny i członek zarządu SMART Cargo Solutions

frastruktura lotniczą. Tematem mojej pracy dyplomowej były wodnosamoloty, a dokładniej: stworzenie projektu lądowiska na wodzie dla samolotów. Ówczesnie w Polsce były to byty nieznane i nieuregulowane prawnie, dlatego, pisząc pracę, opierałem się na ustawach amerykańskich. Było to dla mnie bardzo ciekawe wyzwanie.



Airshow Leszno to emocje...



brawurowe ewolucje...



...i widowiskowe pokazy

Czy Twoje doświadczenie przy ładunkach i rozładunkach pomogło Ci w zdobyciu pierwszej pracy biurowej?

Przed rozpoczęciem pracy biurowej dorabiałem przy ładunkach w agencji celnej, obok której działał oddział małej międzynarodowej firmy spedycyjnej. Dowiedziałem się, że szukają pracowników do pracy w spedycji. W związku z tym, że kończyłem wówczas studia, pomyślałem, że warto spróbować. I tak zaczęła się moja zawodowa przygoda w logistyce.

Bardzo szybko przekonałem się, że ani studia, ani moje wcześniejsze zajęcia tak naprawdę nie przygotowały mnie do roli, jaką miałem pełnić, może poza tym, że wiedziałem, czym jest TIR i jak obliczyć ilość metrów ładownych. Zawodu spedytora musiałem się nauczyć od podstaw. I to w większości na własną rękę, ponieważ ówczesna firma była tak mała, że nie miałem kogo dopytywać o różne kwestie lub od kogo się uczyć. Notabene uważam, że i dziś studia tylko w małym stopniu przygotowują ludzi do wyzwań i zadań, z jakimi zetkną się w realnej pracy. Widzimy to podczas rozmów z kandydatami do SMART Akademii.

Gdy zaczynałeś, zapewne nie były to czasy, kiedy wystarczyło wpisać zapytanie w wyszukiwarkę, by od razu otrzymać rzetelną odpowiedź.

Rzeczywiście, to była zupełnie inna epoka. Pierwsze zlecenia spisywałem na kartkach, a potem wysyłałem faxem, który do pracy potrzebował kalki. Giełdy transportowe dopiero zaczynały powstawać, samemu trzeba było robić notatki o tym, kto i gdzie ma samochód. Do tego szukanie klientów w książce telefonicznej, dzwonienie, zapraszanie do współpracy... Kawał żmudnej roboty. Teraz świat spedycji wygląda zupełnie inaczej, zostało wprowadzonych wiele pozytywnych zmian.

Dziś jesteś w SMART Cargo Solutions. Co wchodzi w zakres Twoich zawodowych obowiązków?

Pracę w SMART Cargo Solutions zaczynałem jako kierownik frachtu lotniczego. Obecnie jestem dyrektorem operacyjnym i odpowiadam głównie za operacje lotnicze, kolejowe i morskie, dodatkowo również za operacje magazynowe.

Do moich obowiązków należy także współpraca i dbanie o relacje między operacjami i sprzedażą. Rolą moją i pozostałych managerów w firmie jest pilnowanie, by ta współpraca działała bez zarzutu. W tym miejscu kłaniam się pracownikom wszystkich działów, którzy naprawdę świetnie ze sobą kooperują. W SMART Cargo Solutions codziennie udowadniamy, że te dwa obszary – sprzedaż i operacja – mogą i potrafią współpracować oraz dobrze się rozumieć. To dla nas fundament, który należy pielęgnować i doceniać. Osobiście wierzę, że jeżeli cała organizacja dobrze działa, to jej odbiór przez klientów i partnerów jest pozytywny.

Twoja kariera przypomina trochę spełnienie amerykańskiego snu. Od chłopaka, który zaczynał, pracując fizycznie przy rozładunkach i ładunkach tirów i pociągów, po dyrektora operacyjnego i członka zarządu.

Nie wiem, czy to kariera jak z amerykańskiego snu. Całe życie z dużą skromnością podchodzę do tego, co robię. Uważam, że każdego dnia trzeba ciężko pracować. Na pewno to przekonanie ukształtowało mnie jako osobę. Do wejścia na rynek pracy przygotowały mnie również studia. Mam też solidną wiedzę i wiem, że powinny jej towarzyszyć konsekwencja i skrupulatność, jeśli chcemy coś osiągnąć.

Wspominałem już, że jestem osobą dynamiczną i lubiącą zmiany, ale do pracy i pracodawców podchodzę zupełnie inaczej. W poprzedniej firmie spędziłem jedenaście lat, w SMART Cargo Solutions jestem już od sześciu. Pociągają mnie wyzwania, a tych w transporcie nie brakuje – zawsze coś się dzieje.

Największe wyzwanie zawodowe ciągle przed Tobą?

Nie uważam, żebym wyczerpał jakiś limit [śmiech – przyp. red.], poza tym zgadzam się z twierdzeniem, że *only sky is the limit*. Ale faktycznie, moja pierwsza praca to był skok na głęboką wodę. Kolejnym wyzwaniem była jej zmiana. Po jedenastu latach w spedycji zdecydowałem się postawić na fracht lotniczy, wówczas coś dla mnie zupełnie nowego. To była specjalizacja, którą znałem bardzo ogólnie, więc po raz kolejny w życiu

musiałem szybko nauczyć się czegoś od podstaw. Ważnym kamieniem milowym było też zarządzanie zespołem w taki sposób, żeby osiągać założone cele, ale nie stracić w oczach współpracowników. Na szczęście lubię się uczyć, nie mam z tym problemu, więc poradziłem sobie i z tymi zadaniami. Dziś ciągle stawiam sobie kolejne wyzwania. Czy największe jeszcze przede mną? Mam nadzieję.

Transport lotniczy dalej Cię fascynuje czy już Ci spowszedniał?

Cały czas jest moim ulubionym. Jest szybki, dynamiczny, dużo się w nim dzieje. Odpowiada temu, co lubię, bo kładzie się w nim bardzo duży nacisk na presję czasową oraz szybkość podejmowania decyzji. Co ważne, w transporcie lotniczym można działać kreatywnie w znacznie większym stopniu niż na przykład w transporcie morskim. On oczywiście również potrafi być zajmujący, ale według mnie nic nie dorówna lotnictwu.

Prywatnie też się nim interesujesz?

Już od najmłodszych lat byłem nim zafascynowany. Samoloty zawsze mnie ciekawiły, a to zainteresowanie wpłynęło na wybór studiów i wspomnianą już specjalizację. Kilka lat później zbieg okoliczności doprowadził do tego, że jeden z kolegów zaczął organizować pokazy lotnicze w Lesznie. Brałem w nich udział, a w rezultacie moje zamiłowanie do samolotów rośnie. Do tej pory, gdy tylko mam możliwość uczestniczyć w tym wydarzeniu, z przyjemnością jadę do Leszna. To świetne są antidotum na codzienność. W mojej opinii Airshow Leszno to najlepsze pokazy lotnicze w Polsce, ze wspianymi maszynami i rewelacyjną atmosferą. Nocne akrobacje urozmaicone muzyką na żywo oraz pokazami pirotechnicznymi pozwalają odetchnąć i poświęcić chwilę na refleksję. Jeśli ktoś zastanawia się, czy je odwiedzić, zachęcam do tego całym sercem. Doznania są niezapomniane!

Czy jakiś ładunek lotniczy, za który byłeś odpowiedzialny, zapadł Ci szczególnie w pamięć?

Zawsze dużą frajdę sprawiają mi ładunki bardzo pilne, które niekoniecznie muszą być wielkie wolumenowo. Mam w dorobku wiele ciekawych realizacji, którymi

warto się chwalić, w tym np. transport Mercedesa AMG czy kilkunastotonowe przesyłki do USA, z dużymi obustronnymi czasowymi, dodatkowo wysyłane spoza terytorium Polski. Takie zlecenia są zawsze bardzo wymagające i każdy szczegół wymaga kontroli i doprecyzowania. Jest co wspominać – dużo adrenaliny, jeszcze więcej satysfakcji!

Pokusisz się o jakieś tezy dotyczące przyszłości spedycji lotniczej?

Bez wątpliwości rynek oczekuje, że spedycja lotnicza będzie działać jeszcze sprawniej, pod większą presją czasu. Eksperci wierzą, że ta dziedzina transportu będzie intensywnie rosła. Badania i statystyki potwierdzają te dążenia. Kwestią czasu jest, kiedy operacje w spedycji lotniczej będą realizowane jeszcze szybciej niż dotychczas. Tempo współczesnego życia i intensywność procesów gospodarczych sprawia, że ta branża będzie cały czas się rozwijać. W SMART Cargo Solutions doskonale o tym wiemy, dlatego na bieżąco śledzimy trendy rynkowe i dostosowujemy się do nich.

Dziękuję za rozmowę.



Wypoczynek w wolnym czasie

Zarządzanie sytuacjami kryzysowymi a logistyka

TYLKO DLA ODWAŻNYCH

Logistyka i jej podstawowe narzędzie, transport, zawsze były aktywnościami podwyższonego ryzyka. Od zarania dziejów karawany były grabione, a składy i magazyny pustoszone przez żywioł albo lokalne konflikty zbrojne. Przewoźnicy borykali się z kłopotami personalnymi, a państwa tranzytowe zniemniały zasady gry, podnosiły cła i nakładały dodatkowe opłaty. Także towar miał w zwyczaju psuć się po drodze, a niekiedy nawet... dybał na życie. Wystarczy wspomnieć przypadek zamknięcia bel bawełny, ciasno upakowanych pod pokładami żaglowców, które szły prosto na dno razem z załogą.

HISTORIA JEDNAK LUBI SIĘ POWTARZAĆ

Mijają wieki, odkrywamy świat na nowo i dysponujemy przy tym szybszymi, bezpieczniejszymi środkami transportu. Mimo to nieprzyjemne przygody w drodze wciąż się zdarzają. Są rzadsze niż dawniej, ale ich konsekwencje przerastają wyobrażenia ówczesnych armatorów na temat tego, ile może kosztować zatonięcie statku, kradzież zestawu drogowego lub katastrofa samolotu.

Dzisiaj przewożymy wielokrotnie większe ładunki o nieporównanie wyższej wartości. Dawniej jeden zatopiony żaglowiec mógł wpędzić w kłopoty pojedynczego inwestora. Dzisiaj zatonięcie kontenerowca, zwłaszcza jednego z działających na wyobraźnię gigantów, mogłoby zakończyć działalność wielu przedsiębiorców: producentów, handlowców, ubezpieczycieli.

Przedsmak tego stanowią współczesne opóźnienia na trasach, w tym np. te związane z działalnością piratów na Morzu Czerwonym. Choć statki nie toną, zaburzone harmonogramy wywołują znaczne perturbacje u wszystkich stron zaangażowanych w łańcuchy dostaw realizowane poprzez Kanał Sueski.

Okiem SMART Cargo Solutions

Kiedy opowiadamy klientom o atakach piratów na statki, spotykamy się z niedowierzaniem. XXI wiek, zaawansowane technologie i ładunki o wartości setek milionów dolarów miałyby paść ofiarą piratów? Owszem. Z raportu za 2023 rok, opublikowanego przez International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre (IMB PRC), wynika, że w tym okresie odnotowano 120 zdarzeń z udziałem piratów. Dochodziło do nich na każdym etapie rejsu: w portach, na statki stojące na kotwicowiskach oraz na pełnym morzu, podczas przejść między portami. Tylko w 9 przypadkach odparto atak. W 105 piraci weszli na pokład, dwa statki zostały ostrzelane, a cztery uprowadzone. Co może zaskakiwać, rekordowa liczba ataków, bo aż 67, została przeprowadzona w południowo-wschodniej części Azji.

NOWE TECHNOLOGIE, STARE ZAGROŻENIA

Interesujący jest fakt, że przyczyny katastrof, opóźnień i spowodowanych nimi strat w zasadzie nie zmieniły się od wieków. Na krótkiej liście największych zagrożeń mamy:

- piractwo morskie, napady w transporcie drogowym i kolejowym,
- pogodę i zjawiska przyrodnicze pozostające poza kontrolą człowieka (sztormy, huragany, wybuchy wulkanów, trzęsienia ziemi, tsunami),
- błędy ludzkie (w nawigacji, zabezpieczeniu ładunku).

Jeśli zagrożenia nie da się wyeliminować ani okiełznać, trzeba się nauczyć z nim żyć. I to jest część wiedzy tajemnej, którą dysponują doświadczone firmy logistyczne, takie jak SMART Cargo Solutions.

Okiem SMART Cargo Solutions

Na sytuacje pogodowe trudno reagować z wyprzedzeniem, ale pozostałe można próbować eliminować. Dla przykładu, armatorzy nie chcą ryzykować, zapewniają więc statkom dodatkową ochronę, a przede wszystkim zmieniają trasy, chcąc ominąć niebezpieczne akweny i porty. To jednak oznacza wydłużenie czasu dostawy dla bardzo wielu klientów... Dlatego w SMART Cargo Solutions na bieżąco śledzimy sytuację i staramy się tak zarządzać procesami logistycznymi, by nasi klienci nie byli zaskakiwani nagłymi opóźnieniami.



Fot. Getty Images

NIE KAŻDE UBEZPIECZENIE ROZWIĄZUJE PROBLEMY

Czasem transportowane przesyłki niszczą się w transporcie, są kradzione lub na ich zawartość wpływa tak prozaiczne zdarzenie jak pęknięcie rury w magazynie. Ktoś mało zorientowany w temacie mógłby powiedzieć: „Nie warto się przejmować utratą lub zniszczeniem towaru, przecież był ubezpieczony, więc odzyskacie pieniądze”. Niestety, w praktyce nie jest to takie proste.

Po pierwsze, składki ubezpieczeniowe nie mogą rosnąć w nieskończoność, bo żaden klient by tego nie zaakceptował. By to zbilansować, ubezpieczyciele stosują różne metody dzielenia się odpowiedzialnością za ubezpieczony majątek (reasekuracji), ale w przypadku naprawdę dużych strat robią wszystko, żeby ograniczyć wysokość wypłaconych odszkodowań do minimalnych kwot, które zaspokoją roszczenia klientów.

Proces wypłacania odszkodowań może trwać wystarczająco długo, żeby przedsiębiorcę, który poniósł straty, postawić w trudnej sytuacji. Znajomość rynku ubezpieczeniowego i możliwość wyboru najkorzystniejszej oferty to kolejne elementy sekretnej sztuki dobrej logistyki.

Okiem SMART Cargo Solutions

Nasza codzienność to stałe zdobywanie doświadczeń, gromadzenie i aktualizacja wiedzy o dobrych praktykach w logistyce, aktualnych wydarzeniach i dostępnych technikach zapobiegania stratom.

Z myślą o naszych Klientach śledzimy oferty towarzystw ubezpieczeniowych oraz rozwijamy sieć kontaktów i współpracowników na całym świecie. Jesteśmy na bieżąco z polityką krajów, przez które przemieszczają się obsługiwane przez nas przesyłki. Staramy się przewidywać zagrożenia i modyfikować działanie tak, aby unikać niebezpieczeństw.



Fot. Getty Images

ŁADUNKI BEZCENNE

Istnieją przedmioty, których utrata powoduje straty niemożliwe do zrekompensowania. Bez wątpienia do tej kategorii należą dzieła sztuki. Są jednak i inne bezcenne przedmioty: elementy maszyn i instalacji technologicznych wykonane na zamówienie, w jednym egzemplarzu, próbki do badań naukowych, narzędzia ludzkie do przeszczepu i wiele innych. Nie można zapobiec ich utracie, ale można tak dobrać środki transportu, termin i trasę przejazdu, żeby ryzyko sprowadzić do absolutnego minimum. Potrafią to zrobić doświadczeni logistycy.

STRATA TO NIE TYLKO UTRATA ŁADUNKU

Nie zawsze strata wiąże się z utratą ładunku. Niekiedy wystarczy spóźnienie, żeby wartość towaru spadła o kilkadziesiąt procent. Wiedzieli o tym kapitanowie herbacianych kliprów ścigający się między Indiami a Wyspami Brytyjskimi. Pierwszy transport, który dotarł do portu, był sprzedawany na nabrzeżu za najwyższą cenę, bo wyczyszczone z drogocennych liści magazyny świeciły pustkami. Ostatnie statki witano z mniejszym entuzjazmem, a za towar płacono powściągliwie: nadwyżki już zalegały w magazynach.

Podobne zjawiska obserwujemy obecnie. Ktokolwiek w czasie pandemii Covid-19 dysponował nadwyżkami układów scalonych potrzebnych przemysłowi samochodowemu i mógł je szybko dostarczyć do fabryk, sprzedawał swój towar z wielokrotnym zyskiem. Do sukcesu potrzebny był „tylko” pełny magazyn i transport, który mógł dotrzeć na czas mimo ograniczeń sanitarnych.

Takie przykłady to jasny dowód, że logistyka to nie tylko przewóz – to także zarządzanie łańcuchem dostaw, dywersyfikacja zapasów oraz poszukiwanie alternatywnych tras i gotowych do użycia środków transportu.

WIEDZA I DOŚWIADCZENIE TO SZYBKE, TRAFNE DECYZJE

W sytuacjach awaryjnych powtarza się pewien schemat. W pierwszej fazie panuje chaos, a usługi logistyczne i transportowe zostają wstrzymane. Lokalizuje się źródła zagrożenia, ocenia ich skutki, poszukuje sposobów na ominięcie niebezpieczeństw. Alternatywne sposoby dostawy towarów istnieją, ale zazwyczaj posiadają pewne ograniczenia, np. szlaki drogowe mają mniejszą przepustowość niż droga morska, a samoloty i statki, których można użyć, są wolniejsze i mniejsze od tych, które zawiodły. Dlatego liczy się refleks: kto pierwszy odkryje sposób na utrzymanie ciągłości dostaw, załatwi niezbędne formalności i zarezerwuje odpowiednie środki transportu, zdecydowanie wyprzedzi konkurencję.

By zdobyć taką przewagę, trzeba mieć wieloletnie doświadczenie w branży TSL, ale też globalną sieć kontaktów, która dzięki współpracy z lokalnymi firmami na całym świecie stwarza potencjał niedostępny dla konkurencji.



Fot. Getty Images

Kontener na polskich drogach

SPEDYCJA KONTENERÓW MA DŁUGĄ HISTORIĘ. PIERWSZE PRÓBY TRANSPORTOWANIA TOWARÓW DROBNICOWYCH PODEJMOWANO JUŻ POD KONIEC XIX WIEKU, JEDNAK INTENSYWNY ROZWÓJ FLOTY DEDYKOWANYCH KONTENEROWCÓW ROZPOCZĄŁ SIĘ DOPIERO NA PRZEŁOMIE LAT 50. I 60. XX WIEKU. KONTENERY OD POCZĄTKU MIAŁY UŁATWIAĆ TRANSPORT TOWARÓW, KTÓRE BYŁY PO DRODZE PRZEŁADOWYWANE. I TAK JEST DO DZISIAJ.



Fot. Getty Images

Wykorzystanie kontenerów do transportowania towarów drobnicowych jest powszechnie docenianym sposobem na zmniejszenie kosztów przeładunku oraz zapobieganie zagnięciu i zniszczeniu towaru. Rozwinięta infrastruktura służąca do obsługi kontenerów to podstawa rozwoju logistyki i transportu w każdym kraju, zwłaszcza jeśli ma on ambicje w zakresie obsługi własnego importu i eksportu oraz oferowania takich usług sąsiadom. Istnienie wydajnej infrastruktury przeznaczonej do obsługi kontenerów jest

podstawowym warunkiem rozwoju systemu transportu intermodalnego, który ma być docelowo podstawowym sposobem przemieszczania ładunków na terenie Unii Europejskiej.

Transport intermodalny, którego podstawą są kontenery, to połączenia transportu kolejowego, morskiego, rzeczniczego i drogowego. Docelowo ma pomóc w zmniejszeniu udziału dalekodystansowego transportu drogowego i w ten sposób poprawić sytuację na przeciążonych europejskich drogach.

Polska, leżąca na skraju Unii Europejskiej, jeszcze przez długi czas będziemy naturalnym punktem styku Wschodu z Zachodem. Także w transporcie. Mamy więc nie tylko potrzeby, ale i predyspozycje, żeby rozwijać centra logistyczne i porty przeładunkowe, zarówno morskie, jak i kolejowe. Czegokolwiek nie powiemy o polityce Chin oraz sprzeczności interesów UE i ChRL, możemy być niemal pewni, że handel z Chinami będzie kontynuowany. A do tego potrzeba odpowiedniego zaplecza.

STAN INFRASTRUKTURY

Według danych udostępnionych przez Urząd Transportu Kolejowego¹ w Polsce eksploatuje się 45 terminali kontenerowych, w tym morskich (w portach w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu) oraz kolejowych. Przeładunek kontenerów odbywa się w każdym możliwym kierunku pomiędzy statkami, wagonami i zestawami drogowymi.

Przepustowość terminali określa się w jednostkach TEU (ang. Twenty-foot Equivalent Unit). Jedna jednostka TEU odpowiada jednemu standardowemu kontenerowi o długości 20 stóp. Największe kontenerowce, należące do kategorii Very Large Container Ships, mogą zabrać na pokład ponad 10 000 TEU. Największy z nich, MSC Irna, ma 399,9 m długości, 61,3 m szerokości i pojemność 24 346 TEU².

TERMINALE MORSKIE

W Gdańsku Deepwater Container Terminal (Baltic Hub), zbudowany przy nabrzeżu o głębokości 17 m, jest intensywnie rozwijany od 2010 roku, od kiedy Maersk Line uruchomił bezpośrednie

połączenie między tym terminalem a Chinami. W 2023 roku Baltic Hub obsłużył ruch o wielkości odpowiadającej 2 050 000 TEU przy możliwościach sięgających 3 250 000 TEU.

Drugi gdański terminal, Gdański Terminal Kontenerowy S.A., ma roczną przepustowość na poziomie 70 000 TEU.

Mieszczący się w Gdyni Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) może obsłużyć do 1 200 000 TEU rocznie. Drugi z gdynskich terminali, GCT Gdynia, jest w stanie przyjąć o połowę mniej ładunku (636 000 TEU rocznie).

DB Port Szczecin może obsłużyć 150 000 TEU rocznie. To skromniejszy wynik niż w przypadku lokalizacji trójmiejskich, ale i tak przekracza obecne możliwości przeładunkowe terminalu w Świnoujściu, które wynoszą mniej więcej 70 000 TEU.

Sytuacja zmieni się około roku 2028, kiedy w Świnoujściu zostanie oddany do użytku nowy terminal kontenerowy, z dostępem za pośrednictwem toru wodnego o głębokości 17 metrów. Umożliwi to obsługę dużych kon-

tenerowców, o długości do 400 m. Przepustowość nowego terminala ma wynieść 1 500 000 TEU rocznie.

TERMINALE KOLEJOWE

W nadgranicznych Małaszewiczach działa kilka terminali o łącznej zdolności przeładunkowej na poziomie ok. 464 000 TEU. Są to: PKP Centrum Logistyczne Małaszewicze (223 830 TEU), Adampol – Małaszewicze (140 000 TEU) oraz Agrostop Małaszewicze (100 000 TEU).

Gdyby jednak oceniać wyłącznie pojedyncze obiekty, palma pierwszeństwa w kategorii terminali kolejowych na terenie Polski należałaby do firmy Spedcont – terminal kontenerowy Łódź-Olechów. Jego przepustowość jest deklarowana na poziomie 450 000 TEU.

Inne znaczące terminale kolejowe to Rail Hub Terminal Gadki – Metrans Polonia (385 400 TEU), Schavemaker Kąty Wrocławskie (300 000 TEU), Metrans Terminal Dąbrowa Górnicza (233 600 TEU) oraz PCC Intermodal – Terminal PCC Kutno (250 000 TEU).



Fot. Getty Images

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



PRZESYŁKI MORSKIE, KOLEJOWE I DROGOWE



SKUTECZNA OCHRONA ZAWARTOŚCI



ŁATWY PRZEŁADUNEK I SKRÓCONY CZAS DOSTAWY



KONTENERY

Na drogach najczęściej widzimy zestawy drogowe przewożące kontenery o zamkniętej konstrukcji, o długości 20 lub 40 stóp. Warto zdawać sobie sprawę, że do transportu ładunków objętościowych można wykorzystać kontenery o wysokości 2,9 m (zwykle ten parametr wynosi 2,4 m) i długości do 45 stóp. Spotykane są także kontenery z otwartym dachem zabezpieczanym planką lub sztywnym dachem otwieranym. Można w nich transportować przedmioty, których nie da się załadować przez standardowe drzwi.

Inne rodzaje kontenerów to konstrukcje z otwartym dachem i ścianami bocznymi, platformy bez ścian, kontenery-zbiorniki do przewozu cieczy oraz chłodnie kontenerowe z odłączanymi generatorami prądu, które umożliwiają uruchomienie agregatu z dala od źródła zasilania w energię elektryczną.

Dzięki tak szerokiej różnorodności konstrukcji kontenerów można je wykorzystywać do transportu niemal dowolnego rodzaju towarów.



Fot. Getty Images

NIETYKORZYSTANY POTENCJAŁ

Konteneryzacja towarów umożliwia wielokrotne przyspieszenie przeładunku z jednego środka transportu na drugi. Ponieważ kontenery zabezpieczają ładunek przed wpływem środowiska zewnętrznego, przeładunek może się odbywać bez względu na warunki atmosferyczne, a do okresowego przechowywania towarów nie są potrzebne magazyny.

W Polsce transport intermodalny wciąż nie jest doceniany. Podejmowano kilka prób popularyzatorskich, między innymi głośną swego czasu akcję „TIR-y na tory”, ale efekty były dalekie od oczekiwań. Na tym polu wciąż jeszcze mamy wiele do zrobienia.

DOŚWIADCZENIE ORAZ INDYWIDUALNE TRAKTOWANIE KAŻDEJ PRZESYŁKI

Wyobraźmy sobie teraz transport kontenera, który przyłynął z Dalekiego Wschodu do Gdańska i powinien dotrzeć w wyznaczonym terminie na południe Polski.

Pierwszym problemem może być dopilnowanie formalności związanych z procedurą celną. Braki lub błędy w dokumentach albo niedotrzymanie terminów – to wszystko może spowodować odroczenie odprawy celnej. Z drugiej strony, umiejętne przeprowadzenie procedury przy użyciu numeru DSK (deklaracji skróconej czasowego składowania) może pozwolić na odprawienie jeszcze nierozładowanego kontenera. W rezultacie transport może być przyspieszony o kilka dni.

Gotowy do odebrania kontener trzeba załadować na samochód. Teoretycznie czynność jest prosta: kierowca wyposażony w odpowiednie dokumenty, z numerem naklejonym na dachu ciągnika siodłowego, podjeżdża na oznaczone miejsce i czeka na załadunek. W praktyce spotykamy różne przypadki. Niedoświadczeni kierowcy gubią się w porcie, zaniedbują formalności, mają problemy ze znalezieniem odpowiedniego stanowiska nocą albo przy zaśnieżonej nawierzchni. Zdarzają się też problemy z przygotowaniem naczepy czy komunikacją z obsługą suwnicy. To wszystko może spowodować opóźnienia, które doprowadzą do tego, że kierowcy skończy się czas pracy, zanim dotrze do celu podróży. To powód do powiększenia się zwłoki w dostawie towaru.

Wykorzystanie kontenerów w transporcie jest powszechne, więc mogłoby się wydawać, że z jednakowym skutkiem obsługuje je większość firm spedycyjnych i logistycznych. Rzeczywistość pokazuje, że bywa inaczej. Warto więc zlecać takie zadania partnerom, którzy mają duże doświadczenie i wielokrotnie udowodnili swoją skuteczność.

W SMART Cargo Solutions kontenerami zajmujemy się od dawna. Mamy sprawdzonych podwykonawców i firmy transportowe, znamy zaawansowaną dokumentację oraz specyfikę wszystkich terminali morskich i kolejowych w Polsce. Pewnie poruszamy się po tym terenie i potrafimy zaoszczędzić czas, a więc i pieniądze naszych Klientów.

¹ <https://dane.utk.gov.pl/sts/transport-intermodalny/mapa-terminali/18573>, Dane o terminalach intermodalnych.html.

² <https://tiny.pl/dg2q2>.

Trendy w eksporcie i imporcie towarów do USA

STANY ZJEDNOCZONE SĄ PAŃSTWEM O NAJWYŻSZYM PKB NIEPRZERWANIE OD 1900 ROKU. SĄ RÓWNIEŻ NAJWIĘKSZYM IMPORTEREM NA ŚWIECIE. JUŻ TYLKO TO POWINNO BYĆ WYSTARCZAJĄCĄ ZACHĘTĄ DO TEGO, BY POMYŚLEĆ O EKSPORCIE SWOICH PRODUKTÓW DO USA. A CO ZACHĘCĄ DO PRZYWOŻENIA TOWARÓW ZZA WIELKIEJ WODY? NA PEWNO UNIKATOWE PRODUKTY PRAKTYCZNIE Z KAŻDEJ KATEGORII (CZĘSTO BARDZO POŻĄDANE W POLSCE), RELATYWNIE NISKIE STAWKI CELNE ORAZ ROZWINIĘTE I PEWNE SZLAKI TRANSPORTOWE.

Stany Zjednoczone to największy rynek konsumencki na świecie, z najwyższymi wydatkami gospodarstw domowych. To równocześnie największy globalny importer. Sprzyja temu nie tylko zamożność obywateli, ale również otwartość na różne formy zagranicznej współpracy. Ta otwartość przejawia się między innymi w wysoce stabilnym i transparentnym systemie celnym oraz bardzo rozwiniętej infrastrukturze. Dość powiedzieć, że Amerykanie mają ponad 150 portów morskich oraz blisko 330 wszystkich punktów wjazdowych do kraju – lotniczych, morskich i lądowych.

EKSPORT DO USA ZNAJ WISŁY

Polscy przedsiębiorcy w 2021 roku wyeksportowali do Stanów Zjednoczonych towary za 9 mld USD. To kwota niemal trzykrotnie wyższa w porównaniu z początkiem poprzedniej dekady. Amerykanie kupują nad Wisłą niemal wszystko – od silników lotniczych, przez maszyny i urządzenia, sprzęt medyczny i elektronikę (w tym komputery), aż po meble, artykuły wyposażenia wnętrz i żywność.

JAKIE CŁO DO USA I CO Z VAT?

Planując jakiegokolwiek eksport do Stanów Zjednoczonych, należy zacząć od sprawdzenia, jakie cło zapłacimy



Fot. Getty Images

tamtejszym celnikom. Informację o interesującej nas stawce celnej znajdziemy w dokumencie Harmonized Tariff Schedule¹.

Warto pamiętać, że opłat celnych można w niektórych sytuacjach uniknąć. Dzieje się tak np. w sytuacji, gdy sprzedajemy produkty o wartości nieprzekraczającej 800 USD osobie fizycznej lub realizujemy sprzedaż za pośrednictwem systemu Amazon FBA, wysyłając jednorazowo towar o wartości mniejszej niż 800 USD.

Eksport do USA jest objęty zerową stawką podatku VAT. Warunkiem takiego opodatkowania jest jednak posiadanie dokumentu, który potwierdza wywóz produktów poza granice Unii Europejskiej.

Niekiedy do eksportu towaru na teren USA niezbędna będzie dodatkowa dokumentacja. Może dotyczyć konieczności spełnienia określonych norm technicznych, wymagań dotyczących etykietowania itp. lub być potwierdzeniem przynależnych licencji.



Fot. Getty Images

Zazwyczaj te dodatkowe wymagania formalne dotyczą żywności, odzieży, elektroniki i zabawek. To, czy nasz produkt wymaga takich dokumentów, można sprawdzić na stronie Służby Celnej i Granicznej Stanów Zjednoczonych w dziale Basic Importing².

DWA NIEZBĘDNE NUMERY - EORI I FEIN

Aby cokolwiek wysłać do USA, polski eksporter musi zarejestrować się w systemie EORI. Taki wniosek składa się elektronicznie poprzez Platformę Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych³.

Eksporter musi też posiadać FEIN (ang. Federal Employee Identification Number) – to numer identyfikacji podatkowej nadawany przedsiębiorcy lub spółce przez amerykański urząd podatkowy IRS. Bez niego legalne prowadzenie sprzedaży na obszarze Stanów Zjednoczonych jest niemożliwe. Jest kilka sposobów aplikowania o numer FEIN. Szczegółowe informacje na temat tego procesu są dostępne na stronie Internal Revenue Service (IRS)⁴.

PODATKI W USA

Polska ma podpisaną ze Stanami Zjednoczonymi umowę o unikaniu podwójnego opodatkowania. W artykule 8. czytamy, że przedsiębiorstwo nieposiadające na

terytorium USA zakładu nie zapłaci w tym kraju podatku od osiągniętych zysków, o ile pozostałe przepisy ustawy nie stanowią inaczej.

Ta umowa dotyczy federalnego obowiązku podatkowego. W Stanach Zjednoczonych polski eksporter może być jednak obciążony dodatkowo podatkiem stanowym od sprzedaży. Ma to zwykle miejsce w sytuacji, gdy podmiot zagraniczny stworzy pewną więź podatkową z danym stanem. Może to być posiadanie tam zakładu, magazynu, fakt zatrudniania pracowników lub przekroczenie progu wielkości lub wartości sprzedaży.

Kto planuje eksport wytwarzanych przez siebie dóbr do USA, powinien postawić na współpracę z doświadczoną firmą logistyczną – taką jak SMART Cargo Solutions. Przeanalizujemy potrzeby klienta i doradzimy optymalne rozwiązanie, które będzie efektywne czasowo i kosztowo. Potem zadamy kompleksowo o transport ładunku do Stanów Zjednoczonych, pamiętając o dopilnowaniu wszystkich elementów tego procesu: od formalności celnych, poprzez załadunek i monitorowanie przesyłki, aż po dostarczenie jej pod drzwi odbiorcy.

IMPORT Z USA

Stany Zjednoczone Ameryki to jeden z największych i najbardziej różnorodnych globalnych rynków z wysoko rozwiniętymi branżami, takimi jak np. sektor IT, medyczny, motoryzacyjny, chemiczny, maszynowy i spożywczy. Amerykańscy producenci wytwarzają niemal wszystko! Bardzo często są to towary wysokiej jakości, innowacyjne, trudno dostępne poza USA i często bardzo pożądane przez polskich odbiorców – zarówno osoby prywatne, jak i firmy. To zdecydowanie zachęca do importu z USA.

Sprzyjają mu również przyjazne relacje pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Unią Europejską, w tym Polską. USA nie mają co prawda z UE podpisanej umowy o wolnym handlu, ale średnie stawki celne są relatywnie niskie i wynoszą 3–4%. Ponadto Stany Zjednoczone i Polskę łączy pięć obustronnych umów handlowych, co może przydać się na kolejnym kroku rozwoju biznesu zapoczątkowanego importem z USA.

CŁO NA TOWARY Z USA

Decydując się na import z USA, jednym z pierwszych kroków powinno być sprawdzenie wysokości aktualnych stawek celnych na towary, które zamierzamy



Fot. Getty Images

sprowadzić do Polski. Najłatwiej zrobić to za pośrednictwem regularnie aktualizowanego rządowego systemu ISZTAR⁵. W serwisie znajdziemy m.in. przeglądarkę taryfową oraz kalkulator taryf, które ułatwią zdobycie kluczowych informacji.

Dane w systemie ISZTAR pochodzą zarówno z systemu Zintegrowanej Taryfy Celnej Wspólnot Europejskich (TARIC), jak i zawierają informacje krajowe, w tym o podatku VAT i akcyzie. Wysokość cła i podatku, który zapłaci przedsiębiorca, importując towary z USA, będzie zależał od wartości towaru podanej na fakturze handlowej, a także od kosztów transportu. Na finalną wysokość opłat może wpłynąć również ubezpieczenie transportowe.

FORMALNOŚCI NIEZBĘDNE PRZY IMPORCIE Z USA

Aby cokolwiek sprowadzić ze Stanów, importer musi zarejestrować się w systemie EORI (zob. powyżej). Potem należy przygotować komplet dokumentów, na który składa się: faktura handlowa przygotowana przez eksportera, Packing List (P/L) i świadectwo pochodzenia towarów dostarczone przez eksportera. Jeśli wybierzemy transport lotniczy, konieczny będzie również list przewozowy AWB (ang. Air Waybill). W przypadku spedycji morskiej jego odpowiednikiem jest konosament. Kolejne wymogi formalne to deklaracja wartości celnej oraz SAD, czyli

Jednolity Dokument Administracyjny, niezbędny do odprawy celnej.

To nie wszystko. Import niektórych towarów będzie oznaczał konieczności przygotowania dodatkowych dokumentów. To może być np. certyfikat zgodności CE lub świadectwo CITES (potrzebne choćby w przypadku importu zwierząt lub roślin).

Doświadczony spedytor, jakim jest SMART Cargo Solutions, będzie kompleksowym wsparciem dla importera – od skompletowania niezbędnych dokumentów i spełnienia niemalże liczby wymogów formalnych po organizację sprawnego transportu z USA do Polski. W wypadku jakichkolwiek pytań zapraszamy do kontaktu z naszymi przedstawicielami: <https://smart-cargo.eu/kontakt>.

IMPORT I EKSPORT - STATEK CZY SAMOŁOT?

Niezależnie od tego, czy chcemy coś wysłać, czy sprowadzić, trzeba wybrać rodzaj transportu, jakim przesyłka dotrze do odbiorcy. Do wyboru mamy dwie opcje: spedycję morską lub spedycję lotniczą. Ta pierwsza sprawdza się najlepiej w wypadku niedużych produktów o znacznej

wartości lub z krótkim terminem ważności. Czynnikiem decyzyjnym może być też nagłe zapotrzebowanie na dany produkt. Jeśli nie mamy presji czasowej, wysyłka statkiem będzie często bardziej opłacalna kosztowo.

CZAS NA DZIAŁANIE!

Stany Zjednoczone to jeden z największych rynków na świecie. Wysoki poziom konsumpcji Amerykanów sprawia, że istnieje duże zapotrzebowanie na różnorodne produkty z całego świata. Eksportując towary do USA, polskie firmy mają dostęp do ogromnej puli potencjalnych klientów, co może przyczynić się do zwiększenia sprzedaży i wzrostu dochodów. Duży rynek docelowy, stabilny poziom popytu na produkty wysokiej jakości, ogromny potencjał rozwoju współpracy handlowej oraz korzyści z dwustronnych umów między Polską a Stanami Zjednoczonymi – czy to nie wystarczające powody, by pomyśleć o nowym rozdziale w biznesie?

¹ <https://hts.usitc.gov>.

² <https://www.cbp.gov/trade/basic-import-export>.

³ <https://puesc.gov.pl>.

⁴ <https://www.irs.gov/businesses/small-businesses-self-employed/how-to-apply-for-an-ein>.

⁵ https://ext-isztar4.mf.gov.pl/taryfa_celna.

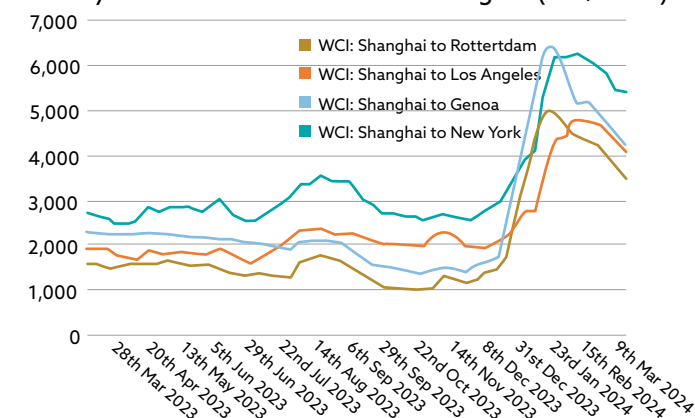
NEWSY Z BRANŻY

STAWKI FRACHTOWE

Indeks Drewry WCI na dzień 14 marca, wynoszący 3162 USD za kontener 40-stopowy, jest o 123% wyższy niż średnie stawki z 2019 r. (przed pandemią). Średni indeks złożony od początku roku wynosi 3493 USD za kontener 40-stopowy, czyli o 794 USD więcej

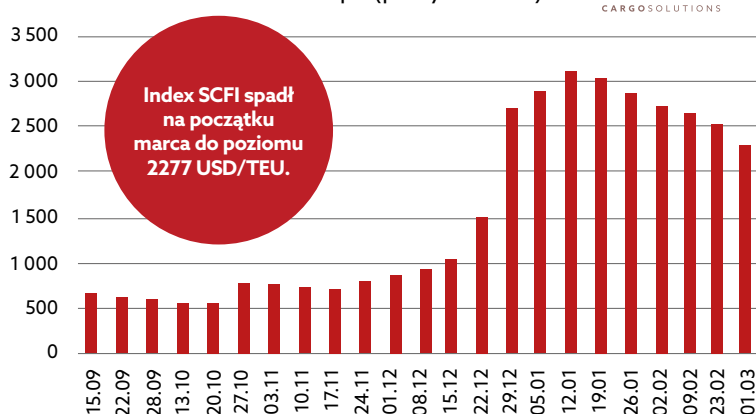
niż 10-letnia średnia stawka wynosząca 2 699 USD (która w latach 2020-22 została zawyżona przez pandemię koronawirusa). Stawki frachtowe z Szanghaju do Rotterdamu i z Szanghaju do Genui spadły o 5% do 3473 USD.

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



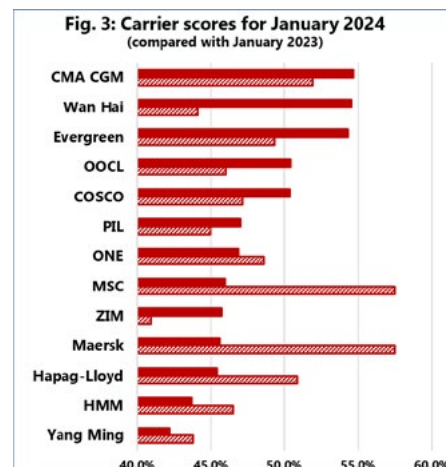
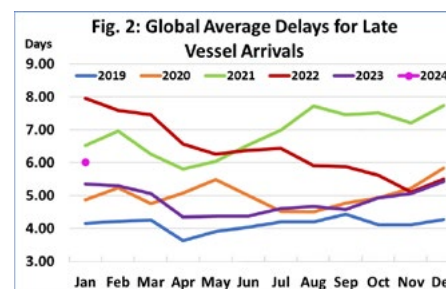
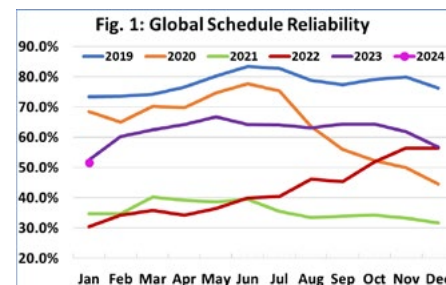
Route	Route code	29-Feb-24	07-Mar-24	14-Mar-24	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$3,493	\$3,287	\$3,162	-4% ▼	77% ▲
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$3,944	\$3,650	\$3,473	-5% ▼	124% ▲
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$915	\$861	\$845	-2% ▼	23% ▲
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$4,757	\$4,449	\$4,223	-5% ▼	87% ▲
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$4,486	\$4,272	\$4,082	-4% ▼	113% ▲
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$719	\$717	\$707	-1% ▼	-34% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$5,820	\$5,458	\$5,411	-1% ▼	103% ▲
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$633	\$624	\$644	3% ▲	-45% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$2,220	\$2,198	\$2,424	2% ▲	-58% ▼

SCFI Europe (porty bazowe)



NIEZAWODNOŚĆ ROZKŁADU STATKÓW PONOWNIE SPADA

Według 150. wydania raportu Global Liner Performance (GLP) firmy Sea-Intelligence globalna niezawodność harmonogramu kontynuowała spadek miesiąc do miesiąca w styczniu 2024 r. o 5,1% punktów procentowych, osiągając 51,6%. Równocześnie wzrosło średnie opóźnienie statków, osiągając 6,01 dnia.



Źródło: Sea-Intelligence, GLP report issue 150

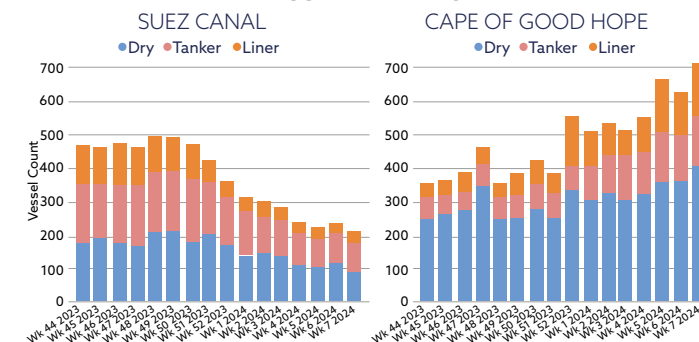
KRYZYS NA MORZU CZERWONYM ODBIJA SIĘ NA FRACHCIE

Po czterech miesiącach kryzysu na Morzu Czerwonym ruch statków handlowych przez Kanał Sueski spadł o około 55% tygodniowo. Łącznie od początku lutego 2024 r. przepływa tędy prawie 300 statków tygodniowo mniej w obu kierunkach. Dla porównania, liczba statków przepływających przez Przylądek Dobrej Nadziei wzrosła o 98%.

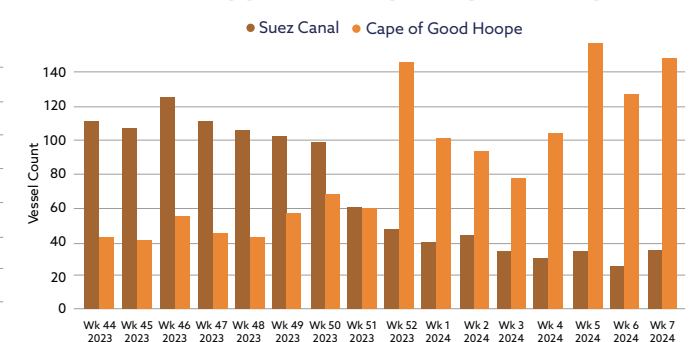
Kryzys najbardziej dotknął kontenerowce – ich ruch przez Kanał Sueski w ciągu 13. minionych tygodni spadł o prawie 80%. Tankowce, w tym gazowce, również unikały przepraw przez Morze Czerwone – ich liczba w Kanale Sueskim w styczniu i lutym 2024 r. spadła o 40,5% rok do roku. To całkowicie odwróciło obserwowany wcześniej

wzrost, będący następstwem inwazji Rosji na Ukrainę w 2022 r. Także ruch suchych masowców przez został zredukowany poniżej poziomów z 2022 r., przy czym najbardziej ucierpiały statki Ultramax (60K-68K MT nośności), ponieważ w pierwszym tygodniu lutego przez kanał przepłynęło tylko 6 statków tej wielkości.

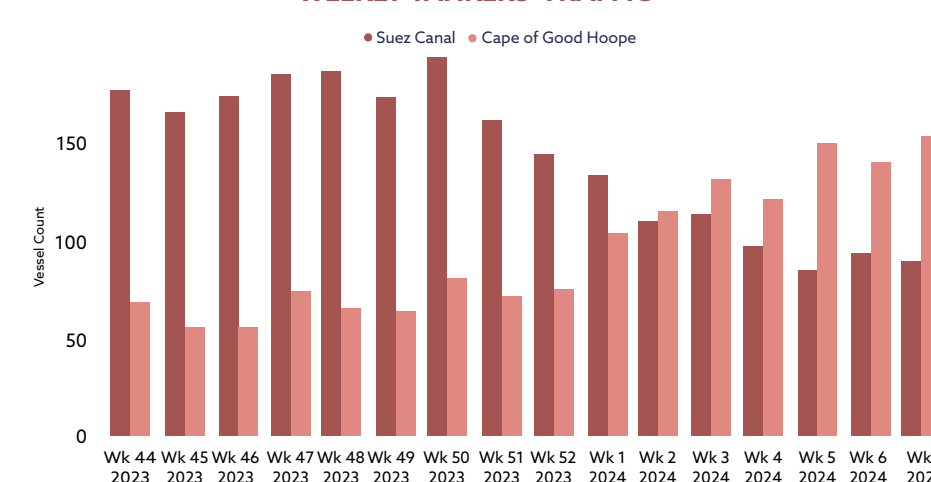
WEEKLY VESSEL TRAFFIC PER TYPE



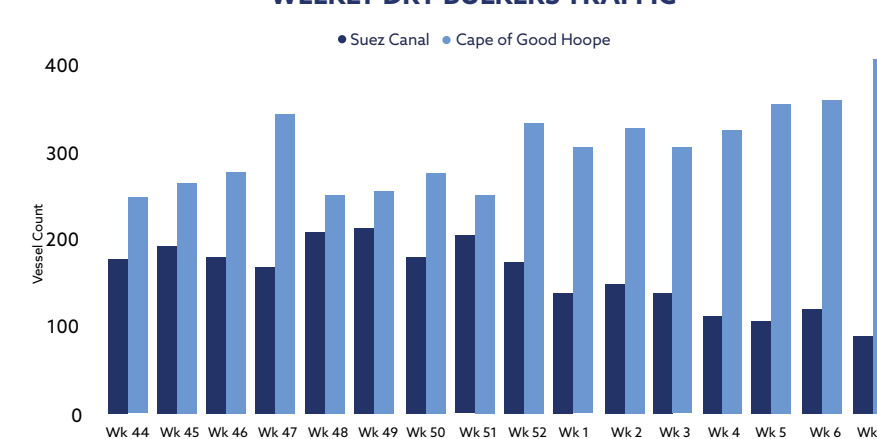
WEEKLY CONTAINER SHIPS TRAFFIC



WEEKLY TANKERS TRAFFIC



WEEKLY DRY BULKERS TRAFFIC



Aspides przeciw Huti

Szefowie MSZ państw unijnych zdecydowali w lutym, że Unia Europejska uruchomi operację morską pod kryptonimem „Aspides”, której celem jest przywrócenie i ochrona wolności żeglugi na Morzu Czerwonym i w Zatoce Perskiej. Specjaliści ds. bezpieczeństwa z Risk Intelligence oceniają, że kampania wspólnych operacji wojskowych przeciwko Huti w Jemenie i na Morzu Czerwonym może zmniejszyć o połowę ich zdolność do dalszych ataków rakietowych na żeglugę handlową.

Źródło: AXSMarine

A JEDNAK ROZWODU NIE BĘDZIE! PRZEWOŹNICY PRZEDŁUŻYLI SOJUSZ

27 lutego dyrektorzy generalni należących do Ocean Alliance firm CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Shipping i OOCL podpisali w Szanghaju protokół ustaleń w sprawie przedłużenia okresu współpracy operacyjnej Ocean Alliance o kolejne pięć lat, do 2032 roku.



WIEŚCI Z POLSKICH PORTÓW

- Port Gdynia ma nowe połączenie z Wielką Brytanią. Operator żeglugi bliskiego zasięgu Ellerman City Liners uruchomił nowe połączenie między Gdynią a Tilbury. To drugi cotygodniowy serwis tej firmy łączący polski port z Wielką Brytanią.
- Rosną dwa rodzaje przeładunków, z innymi jest problem. Polskie porty odnotowały wprawdzie w 2023 r. rekord, ale zbudowany na zwiększonych przeładunkach paliw płynnych i zbóż. Zmniejszenie wolumenu drobnicy

i kontenerów świadczy o spowolnieniu gospodarczym, podobne wnioski płyną z analizy obrotów przesyłek typu roll-on, roll-off. Mniej do przeładowania było również węgla.

- Nowe połączenie Portu Gdynia z USA. Brytyjski armator Ellerman City Liners włączył Port Gdynia do swojego serwisu obejmującego bezpośrednie połączenie Europy i zachodniego wybrzeża USA. Połączenie to realizowane jest w ramach umowy zawartej przez Ellerman z MSC.

SPADEK NA POLSKIEJ KOLEI

Wolumen kolejowych przewozów towarowych w Polsce spadł o 3,2% w 2023 roku. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego łączne wolumeny wyniosły ok. 230 mln ton. Powodem zmniejszenia wielkości ładunków w obrocie towarowym na kolei jest spowolnienie europejskiej działalności przemysłowej i budowlanej.

KORKI NA TORACH

Pociągi towarowe łapią zadyszkę. Według danych z początku marca T/T dla wszystkich pociągów towarowych wydłużył się: w kierunku Europy T/T ze stacji krajowych do Małaszewicz wynosi średnio ok. 13 dni, choć niektóre potrzebowały aż 20 dni; T/T z terminali krajowych do Duisburga i Budapesztu wynosi ok. 20-25 dni. W kierunku Rosji podróż z Chin do Elektrougli trwała od 15 do 23 dni (niechlubny rekord to ponad 30 dni).

Podaż miejsc jest wystarczająca, a cena pozostaje stabilna, jedynie z niewielkimi wahaniami. Miejsca w pociągach ekspresowych wysyłanych z Xian zostały w pełni zarezerwowane, natomiast w zwykłych pociągach z Chengdu i Chongqing mimo ich dużej popularności zostało trochę miejsca na koniec marca.

ZMIANY STAWEK WE FRACHCIE LOTNICZYM

Stawki frachtu lotniczego z Chin do Ameryki Północnej wykazały znaczny spadek, o ok. 35%, odzwierciedlając korektę po szczycie i lepsze dostosowanie podaży do popytu. Z kolei stawki do Europy wzrosły, co sugeruje zacieśnienie rynku przy silniejszym popycie. Dokładna proporcja tego wzrostu zależy od wahań rynkowych i dynamiki poszczególnych pasów.

Co ciekawe, odnotowano obniżenie stawek za przesyłki lotnicze po chińskim Nowym Roku o 8,2% (HKG -13%, PVG -11%), a w porównaniu rok do roku obecne stawki są niższe o 21%. W tym samym czasie zaobserwowano wzrost stawek z Indii, co może wskazywać, że niektórzy przewoźnicy wykorzystują fracht lotniczy jako alternatywę przy problemach z transportem drogą morską.

NOWY PRZEWOŹNIK CARGO

Na Lotnisku Chopina zaczął operować przewoźnik Sichuan Airlines. Samoloty cargo tej linii będą latać raz w tygodniu na trasie Chengdu-Warszawa.

DRONOWA REWOLUCJA SIĘ ROZKRĘCA!

Niemiecki Federalny Urząd Lotnictwa wydał zezwolenie na pierwsze w tym kraju dostawy dronami. Firmy Third Element Aviation oraz Koerschulte Group z Lüdenscheld planują dostarczać do 80 paczek dziennie za pomocą dronów.

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.

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).



Jeśli chcesz:



być zawsze
na bieżąco z ofertą
SMART Cargo Solutions



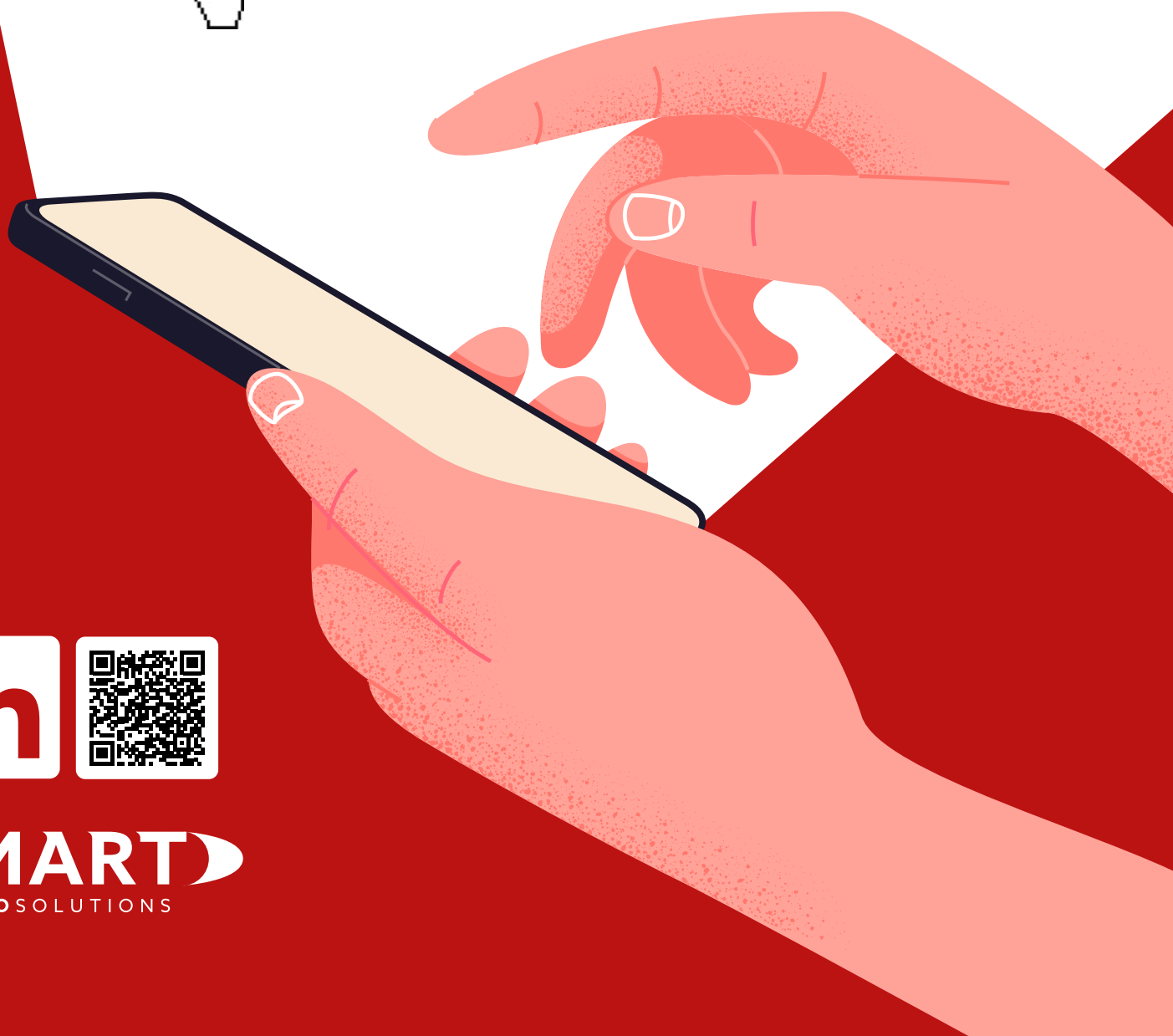
śledzić najnowsze
informacje z branży



czytać
o logistycznych
nowinkach

polub nasz profil w serwisie LinkedIn

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



SMART
CARGOSOLUTIONS