

3

Odprawa celna w transporcie lotniczym do Polski

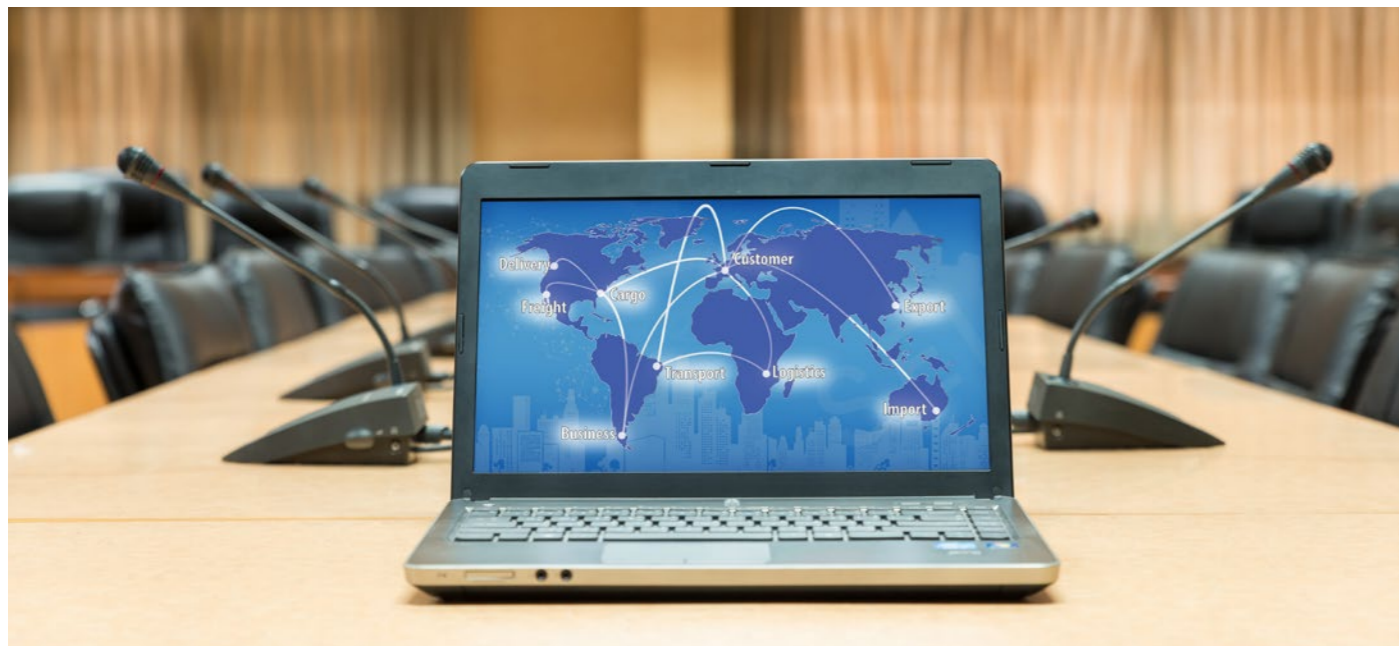
8

System SENT obejmuje odzież i obuwie

11

Strategie armatorów





Odprawa celna w transporcie lotniczym do Polski

Jak skrócić *time-to-market*?

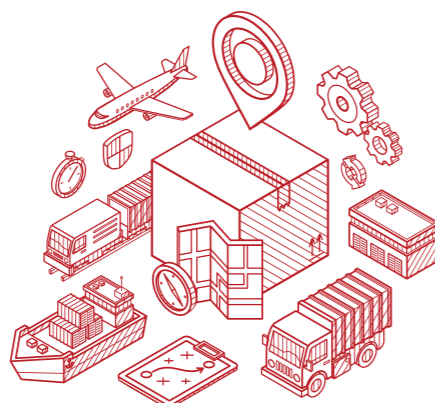
DLA IMPORTERA KAŻDA GODZINA, KTÓRĄ TOWAR SPĘDZA W MAGAZYNIE CELNYM, TO NIE TYLKO ZAMROŻONY KAPITAŁ, ALE PRZED W SZYBOKIM RYZYKO UTRATY ZAUFANIA KLIENTA CZEKAJĄCEGO NA ZAMÓWIENIE. NA SZCZĘŚCIE SĄ ROZWIĄZANIA, KTÓRE MOGĄ ZNACZĄCO SKRÓCIĆ ODPRAWĘ CELNĄ.

Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce numer, który doskonale obrazuje dualizm współczesnej spedycji: z jednej strony walkę o każdą minutę w transporcie lotniczym, z drugiej – celowe spowalnianie statków w imię ekologii i kosztów. Rok 2025 udowodnił, że polski rynek cargo lotniczego to europejski fenomen. Wzrost o 13% i obsłużenie 221 tys. ton ładunków to wynik dwukrotnie lepszy od średniej unijnej. Częściowo osiągnęliśmy to dzięki procedurze *pre-clearance*, za sprawą której czas zwolnienia towaru skrócił się do kilku godzin. I tak stanowi to za ledwie przedsmak nadchodzącej rewolucji: unijnego modelu *Trust & Check* oraz *EU Customs Data Hub*, który od 2028 r. zastąpi krajowy PUESC.

Przed nami jednak wyzwania tu i teraz. 17 marca 2026 r. system SENT objął transport odzieży i obuwia. To zmiana dotkliwa dla branży *fashion* ze względu na niskie progi monitorowania (już od 10 kg masy brutto), wymagająca od importerów i spedytorów pełnej mobilizacji operacyjnej.

W transporcie morskim obserwujemy strategię „późnej emerytury” – rekordowo niski poziom złomowania jednostek przy jednoczesnym stosowaniu *slow steamingu*. Ograniczenie



prędkości do średnio 14 węzłów pozwala armatorom redukować emisję dwutlenku węgla, choć dla ich klientów oznacza to dłuższy czas oczekiwania na towar. Rynek nie znosi jednak próżni: fuzja Hapag-Lloyd z ZIM oraz dominacja MSC zmieniają układ sił, a alternatywa w postaci kolei z Chin (wzrost liczby pociągów z Henan o 50%) staje się coraz realniejsza.

W numerze nie zabrakło też logistyki „z duszą” – od transportu zagrożonych antylop bongo po 30 ton artefaktów. Te przykłady przypominają, że u podstaw naszej pracy leży precyzja i zaufanie. Zapraszamy do lektury, która pomoże Państwu nawigować po tym dynamicznym krajobrazie.

Zespół **SMART Cargo Solutions**



Spis treści

Odprawa celna w transporcie lotniczym do Polski. Jak skrócić <i>time-to-market</i> ?	3
System SENT obejmuje odzież i obuwie	8
Strategie armatorów	11
Najbardziej niezwykle dostawy lotnicze w 2025 r.	14
Aktualności SMART News	16

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

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

wspolpraca@feniksmedia.pl



Choć transport lotniczy z założenia jest najszybszym sposobem przemieszczania ładunków między kontynentami, paradoksalnie to nie sam przelot bywa największym wyzwaniem logistycznym, tylko przedłużające się formalności celne.

Czy można sprawić, by procesy administracyjne nie hamowały tempa lotniczych dostaw? Okazuje się, że tak. Odpowiedzią jest *pre-clearance* – zaawansowana technika odprawy celnej, która pozwala „wyrzucić” przylot towaru i zminimalizować przestoje na terminalu do niezbędnego minimum.

CARGO LOTNICZE - RYNEK ZAUWAŻALNEGO WZROSTU

Polskie przedsiębiorstwa coraz śmielej i skuteczniej operują na globalnych rynkach, co znajduje bezpośrednie odzwierciedlenie w twardych danych makroekonomicznych.

Z podsumowań roku 2025 wynika, że przyniósł on wyraźne odbicie w wymianie handlowej: eksport liczony w złotych wzrósł o 2,0% (osiągając poziom 1553,5 mld zł), natomiast import zwiększył się o 3,9% (do poziomu 1579,7 mld zł). To istotna zmiana trendu po spadkach

odnotowanych w 2024 roku, która pokazuje, że polska gospodarka ponownie wraca na ścieżkę ekspansji.

Wraz z rosnącym wolumenem wymiany handlowej kluczowego znaczenia nabiera transport lotniczy. Choć kojarzony głównie z towarami luksusowymi, elektroniką czy farmaceutykami, dziś staje się standardem wszędzie tam, gdzie o przewadze konkurencyjnej decyduje *time-to-market*.

W ubiegłym roku polski rynek lotniczego cargo rósł jak na drożdżach, notując dwucyfrową dynamikę wzrostu.

Szacuje się, że całkowity wolumen lotniczych przewozów towarowych w Polsce zwiększył się o około 13% rok do roku. To wynik imponujący, zwłaszcza gdy zestawimy go ze średnią europejską (według IATA), która oscylowała w granicach 6%. Łącznie polskie lotniska obsłużyły w 2025 roku ponad 221 tysięcy ton ładunków. Polska staje się tym samym jednym z najszybciej rosnących hubów logistycznych w naszej części kontynentu.

PRE-CLEARANCE - ODPRAWA, KTÓRA WYPRZEDZA SAMOŁOT

Dlaczego firmy coraz chętniej wybierają transport lotniczy, mimo jego wyższych kosztów w porównaniu z drogą morską czy kolejową? Odpowiedź jest prosta: czas realizacji i bezpieczeństwo transportu. W dobie gospodarki *just-in-time* możliwość dostarczenia towaru z innego kontynentu w ciągu kilku dni jest często najlepszym sposobem na utrzymanie ciągłości produkcji lub zaspokojenie nagłego popytu konsumenckiego.

Jednak sam przelot to tylko połowa sukcesu. Prawdziwe wąskie gardło często pojawia się po wylądowaniu maszyny – na terminalu cargo, w urzędzie celnym. Aby w pełni wykorzystać potencjał lotniczego tempa, konieczne jest skrócenie procedur lądowych. To właśnie tutaj sprawdza się rozwiązanie, które rewolucjonizuje czas dostawy – procedura *pre-clearance*.

W klasycznym modelu importowym proces celny rozpoczyna się dopiero po wylądowaniu maszyny i rozładowaniu towaru do magazynu celnego. W transporcie lotniczym, gdzie liczy się każda godzina, takie podejście generuje zbędne przestoje. Rozwiązaniem jest procedura *pre-clearance*, czyli zgłoszenie towaru jeszcze przed jego przylotem.

Czym dokładnie jest *pre-clearance*? To zaawansowany mechanizm logistyczno-celny, który pozwala na zainicjowanie procedur kontrolnych i administracyjnych w kraju docelowym (w naszym przypadku w Polsce), podczas gdy towar fizycznie znajduje się jeszcze na

Szacuje się, że całkowity wolumen lotniczych przewozów towarowych w Polsce zwiększył się o około 13% rok do roku. To wynik imponujący, zwłaszcza gdy zestawimy go ze średnią europejską (według IATA), która oscylowała w granicach 6%.

pokładzie samolotu zmierzającego do portu przeznaczenia lub nawet przed jego załadunkiem w kraju eksportu. Urzędnicy celni mogą zbadać i wstępnie zatwierdzić dokumentację oraz status towaru.

Pre-clearance niesie kilka korzyści. Po pierwsze, zapewnia ekspresowe zwolnienie towaru. Dzięki temu, że większość formalności zostaje dopełniona przed lądowaniem, towar może zostać zwolniony do obrotu w zaledwie 4–8 godzin po dotarciu na polskie lotnisko.

Ten system pozwala na szybszą identyfikację ewentualnych braków w dokumentacji. Jeśli pojawią się niejasności, importer ma czas na ich wyjaśnienie jeszcze przed fizycznym pojawieniem się ładunku na terminalu, co eliminuje kosztowne składowanie.

Skrócenie czasu obsługi w porcie lotniczym pozwala na realizację dostawy do magazynu odbiorcy w ciągu 1–2 dni od lądowania, niezależnie od odległości wewnątrz kraju. To kluczowe przy towarach o krótkiej dacie ważności lub produktach typu *high-tech*.

FORMALNOŚCI I KOSZTY

Aby mechanizm *pre-clearance* zadziałał bez zakłóceń, kluczowe jest perfekcyjne przygotowanie dokumentacji. W transporcie lotniczym błąd w jednym dokumencie może oznaczać zatrzymanie przesyłki na terminalu, co natychmiast niweluje oszczędności czasu wynikające z wyboru transportu lotniczego. Dlatego proces ten zaczy-

na się na długo przed tym, zanim koła samolotu dotkną pasa startowego.

Niezbędny pakiet dokumentów jest podstawą zgłoszenia w systemie **PUESC** (Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych) są to dane, które agencja celna powinna otrzymać od importera jeszcze w trakcie trwania lotu. Najważniejszym z nich jest lotniczy list przewozowy (AWB), będący sercem operacji transportowej. Istotna jest również faktura handlowa (ang. *commercial invoice*), która powinna zawierać precyzyjny opis towaru, jego wartość oraz jasno określone warunki Incoterms. Niezbędna jest także szczegółowa specyfikacja towaru (ang. *packing list*), pozwalająca na weryfikację wagi i zawartości przesyłki. Importer musi również posiadać aktywny numer EORI. W zależności od specyfiki towaru konieczne może być dołączenie certyfikatów CE, świadectw pochodzenia czy pozwoleń dla towarów objętych restrykcjami, np. sanitarnymi czy weterynaryjnymi.

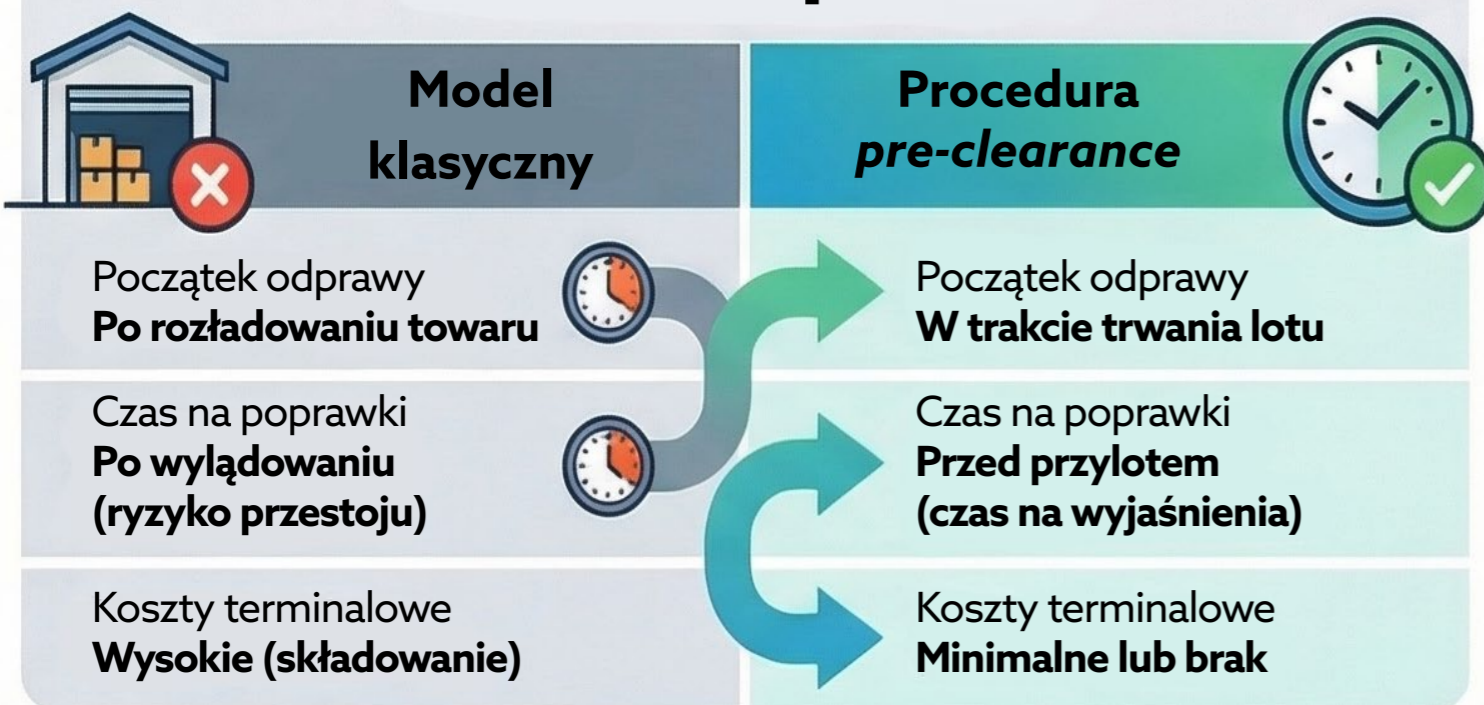
Znaczenie ma również wybór miejsca odprawy. Lotnisko czy magazyn? Którą z tych ścieżek wybrać? Pierwsza oznacza odprawę bezpośrednio w porcie lotniczym, realizowaną w magazynach handlingowych. To rozwiązanie cechuje się najwyższą szybkością i jest dobrą metodą dla ładunków wyjątkowo pilnych, choć wiąże się z wyższymi opłatami portowymi i bardzo krótkim czasem wolnym od opłat składowych.

Alternatywą jest odprawa w magazynie celnym spedytora. W tym modelu ładunek po wylądowaniu jest transportowany do autoryzowanego obiektu poza terenem lotniska. Choć proces ten wydłuża się o czas potrzebny na przewóz towaru, oferuje znacznie większą elastyczność terminów i zazwyczaj niższe stawki za przechowywanie. Jest to rozwiązanie idealne dla firm poszukujących pełnej obsługi *door-to-door*, gdzie spedytor ma kompleksową kontrolę nad handlingiem i dalszą dystrybucją.

Pre-clearance: szybka ścieżka odprawy celnej w transporcie lotniczym



Porównanie procesów



Ile to wszystko kosztuje? Stawki za usługi agencji celnych w Polsce są stosunkowo przewidywalne, a ich wysokość zależy głównie od skomplikowania procedury i rodzaju towaru. Za standardowe zgłoszenie importowe w cargo lotniczym należy zapłacić od 150 do 400 zł netto. W przypadku bardziej rozbudowanych dokumentów każda dodatkowa pozycja na deklaracji (SAD-bis) to koszt rzędu 30-50 zł, natomiast przygotowanie świadectw pochodzenia czy dokumentów przewozowych wiąże się z opłatą w wysokości od 100 do 250 zł.

Warto jednak patrzeć na te kwoty przez pryzmat całkowitych oszczędności. W tradycyjnym modelu, bez wykorzystania *pre-clearance*, importer naraża się na wysokie opłaty terminalowe, które często zaczynają się od kilkuset złotych, oraz koszty składowania wynoszące średnio ponad 0,40 zł za kilogram za każdą dobę. Wykorzystanie szybkiej ścieżki i zamknięcie formalności celnych w kilka godzin po lądowaniu pozwala uniknąć tych „ukrytych” kosztów, co sprawia, że *pre-clearance* jest nie tylko szybszy, ale i ekonomicznie uzasadniony.

Wykorzystanie szybkiej ścieżki i zamknięcie formalności celnych w kilka godzin po lądowaniu pozwala uniknąć ukrytych kosztów, co sprawia, że *pre-clearance* jest nie tylko szybszy, ale i ekonomicznie uzasadniony.

NADCHODZI CYFROWA REWOLUCJA: NOWY UNIJNY KODEKS CELNY

Choć obecne koszty odpraw i procedury wydają się stabilne, polscy importerzy muszą przygotować się na największą od dekad reformę systemu celnego w Unii Europejskiej. Projekt Nowego Unijnego Kodeksu Celnego (nUKC) to odpowiedź Brukseli na lawinowy wzrost e-commerce oraz potrzebę głębokiej cyfryzacji handlu. Reforma ta nie tylko zmieni sposób, w jaki zgłaszamy towary, ale docelowo ma jeszcze bardziej skrócić czas dotarcia produktu do klienta, premiując firmy stawiające na transparentność i nowoczesne technologie IT.

Prawdziwym przełomem dla sektora spedycyjno-logistycznego będzie wprowadzenie modelu *Trust & Check*. To nowy status dla firm o wysokim poziomie wiarygodności i pełnej integracji systemów IT z organami celnymi. Firmy, które zdecydują się na tak ścisłą współpracę, będą mogły liczyć na radykalne uproszczenia: minimalną liczbę kontroli fizycznych oraz możliwość samodzielnego zwalniania towarów do obrotu bez każdorazowej ingerencji urzędu. To ewolucja obecnego statusu AEO, która sprawi, że *pre-clearance* stanie się naturalnym, zautomatyzowanym standardem pracy, a nie tylko dodatkową opcją.

Fundamentem tych zmian jest powołanie **EU Customs Data Hub** – jednego, centralnego portalu danych celnych, który docelowo zastąpi 27 krajowych systemów (w tym polski PUESC). Importerzy będą przysyłać dane jednorazowo dla wielu przesyłek, co zlikwiduje biurokratyczny chaos i pozwoli na scentralizowaną odprawę w dowolnym miejscu w UE. Urząd Celny UE, który ma rozpocząć działalność już 1 stycznia 2028

roku, będzie czuwał nad spójnością procedur, co ma wyeliminować tzw. turystykę celną i ujednolicić czas odpraw na wszystkich lotniskach wspólnoty.

Kiedy spodziewać się zmian? Harmonogram wdrażania reformy jest rozłożony na lata, co daje firmom czas na adaptację. Od 2032 roku dostęp do centralnego portalu *Data Hub* oraz statusu *Trust & Check* stanie się dobrowolny dla wszystkich przedsiębiorstw, a pełny obowiązek korzystania z nowych rozwiązań wejdzie w życie w 2038 roku.

ZAUFANY PARTNER LOGISTYCZNY JEST NIEZBĘDNY

Dynamicznie rosnący rynek cargo lotniczego w Polsce oraz nadchodzące rewolucyjne zmiany w Unijnym Kodeksie Celnym stawiają przed importerami nowe wyzwania, ale i ogromne szanse. Skuteczne skrócenie *time-to-market* nie jest już tylko kwestią wyboru samolotu jako środka transportu, ale przede wszystkim efektywnego zarządzania informacją i dokumentacją. Wykorzystanie procedury *pre-clearance* pozwala na niemal natychmiastowe zwolnienie

towaru po lądowaniu, dając realną przewagę rynkową i wymierne oszczędności finansowe.

W gąszczu przepisów, kodów taryfowych i zmieniających się systemów IT warto mieć po swojej stronie doświadczonego partnera. SMART Cargo Solutions od lat specjalizuje się w optymalizacji procesów celnych w transporcie lotniczym. Zapewniamy pełne wsparcie merytoryczne, pomagamy w perfekcyjnym przygotowaniu dokumentacji i dbamy o to, by Państwa towary przechodziły przez granice sprawnie, bezpiecznie i bez zbędnych kosztów.

Tam, gdzie kończą się drogi, my rozwijamy skrzydła!

Niezawodność, wsparcie celne i obsługa *door-to-door*. Ze SMART Cargo Solutions transport lotniczy działa bez zbędnych komplikacji.



System SENT obejmuje odzież i obuwie

Kogo dotkną nowe obowiązki i gdzie kryją się ryzyka?

OD 17 MARCA 2026 R. DO SYSTEMU SENT DOŁĄCZĄ PRZEWOZY WYBRANYCH GRUP ODZIEŻY I OBUWIA (Z PROGAMI M.IN. 10 KG ODZIEŻY LUB 20 SZTUK OBUWIA). ZMIANA NAJMOCNIEJ UDERZY W ŁAŃCUCH IMPORTOWY I PRZEWOŹNIKÓW, KTÓRZY DOTĄD NIE PRACOWALI Z SENT.

W ARTYKULE WYJAŚNIAMY, KOGO OBEJMĄ NOWE OBOWIĄZKI, JAK WYGLĄDA PROCES ZGŁOSZEŃ W PUESC, JAKIE SĄ WYŁĄCZENIA ORAZ NA CO UWAŻAĆ W KONTEKŚCIE DOKUMENTOWANIA PRZEWOZU.

Przed dziewięciu laty, 9 marca 2017 r., została opublikowana ustawa o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218). Na tej podstawie powstał system telexformatyczny SENT, który służy do rejestracji transportu towarów wrażliwych.

Początkowo zaliczano do tej grupy przede wszystkim:

- paliwa silnikowe oraz opałowe,
- oleje smarowe,
- alkohol etylowy,
- susz tytoniowy,
- odpady niebezpieczne.

W dniu 17 marca 2026 r., na mocy rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 10 września 2025 r., do listy dołączy nowa grupa towarów: przewozy odzieży i obuwia należących do następujących grup:

- ✓ **z działu 61 CN** – artykuły odzieżowe i dodatki odzieżowe z dzianin, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tym działem przekracza 10 kg;
- ✓ **z działu 62 CN** – artykuły odzieżowe i dodatki odzieżowe, inne niż dzianiny, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tym działem przekracza 10 kg;
- ✓ **z kodu CN 6309 00 00** – odzież używana i pozostałe artykuły używane, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tym kodem przekracza 10 kg;
- ✓ **z działu 64 CN** – obuwie, z wyłączeniem pozycji CN 6406 (części obuwia), jeżeli w przesyłce towarów objętych tym działem jest więcej niż 20 sztuk



- obuwia (co stanowi 10 par obuwia albo np. 20 sztuk prawych butów);
- ✓ **objętych działem 61 lub 62 CN** (artykuły odzieżowe i dodatki odzieżowe z dzianin lub inne niż z dzianin) lub **działem 64 CN** (obuwie), z wyłączeniem pozycji CN 6406 (części obuwia), jeżeli masa brutto przesyłki, w której znajdują się towary z co najmniej dwóch z tych działów, przekracza 10 kg.

W JAKIM CELU SĄ WPROWADZANE ZMIANY

Ustawodawca twierdzi, że objęcie odzieży monitoringiem pomoże uszczelnić system podatkowy. Odzież może być towarem luksusowym, bar-

dzo drogim, a obrót nią przynosi duże zyski. Unikanie opodatkowania generuje straty, którym trzeba przeciwdziałać.

Można przypuszczać, że największe straty powstają w wyniku działania centrów handlowych, które nie są kontrolowane w zakresie faktycznego wolumenu importu i sprzedaży. W tym przypadku SENT może służyć nie tylko jako środek kontroli, ale także podstawa do nakładania wysokich kar.

Zapewne chodzi też o zapanowanie nad handlem odzieżą używaną, która podczas kontroli okazuje się odpadem, trudnym do utylizacji i niebezpiecznym w składowaniu.

KOGO DOTKNIE TA ZMIANA?

Skutki nowych obowiązków odczują wszyscy działający na rynku odzieżowym i obuwniczym. Przede wszystkim importerzy, ale przepisy powinni znać i stosować także producenci, firmy personalizujące odzież, sprzedawcy hurtowi i detaliczni, prowadzący sprzedaż stacjonarną oraz internetową. Zmiany dotkną także przewoźników, którzy dotychczas transportowali głównie odzież, nie świadczyli usług przewozu towarów wrażliwych i nie mają w tym zakresie doświadczenia.

Wszyscy wymienieni będą musieli zaprzyjaźnić się z systemem SENT i platformą internetową PUESC (puesc.gov.pl).

W ogłoszeniu Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) czytamy:

„W przypadku przewozów rozpoczynających się na terenie kraju (art. 5 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi) obowiązkiem zgłaszania towarów w postaci odzieży, odzieży używanej i obuwia do systemu SENT objęty będzie tylko przewóz towarów:

- pochodzących z terytorium państwa trzeciego, po uprzednim dopuszczeniu ich w kraju do swobodnego obrotu w Unii Europejskiej (UE), i których miejsce zakończenia przewozu jest poza terytorium kraju w innym państwie członkowskim UE, czyli towary objęte procedurą dopuszczenia do swobodnego obrotu (procedura celna 42 00) w krajowych oddziałach celnych;
- którym nie towarzyszy faktura, w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, dokumentująca dostawę towarów, wewnątrzspółnotową dostawę towarów albo eksport towarów, w rozumieniu tej ustawy, w postaci (papierowej lub elektronicznej) oraz formie umożliwiającej zapoznanie się z jej treścią”.

Wynika z tego, że włączenie do SENT ma na celu przede wszystkim kontrolę importu odzieży. Jeśli przesyłka zostanie nadana w Polsce i będzie jej towarzyszyła faktura w czytelnej postaci, nie trzeba będzie zgłaszać jej w PUESC.

Rzecz w tym, że równoległe wprowadzany jest system KSEF, którego istota polega na rezygnacji z faktur papierowych. Dopuszczone jest dokumentowanie przewozu fakturami elektronicznymi w formie umożliwiającej

Skutki nowych obowiązków odczują wszyscy działający na rynku odzieżowym i obuwniczym. Przede wszystkim importerzy, ale przepisy powinni znać i stosować także producenci, firmy personalizujące odzież, sprzedawcy hurtowi i detaliczni, prowadzący sprzedaż stacjonarną oraz internetową.

zapoznanie się z ich treścią. Powstaje jednak pytanie o interpretację: czy musi to być obraz faktury w pliku PDF, czy wystarczy ustrukturyzowany plik w formacie XML?

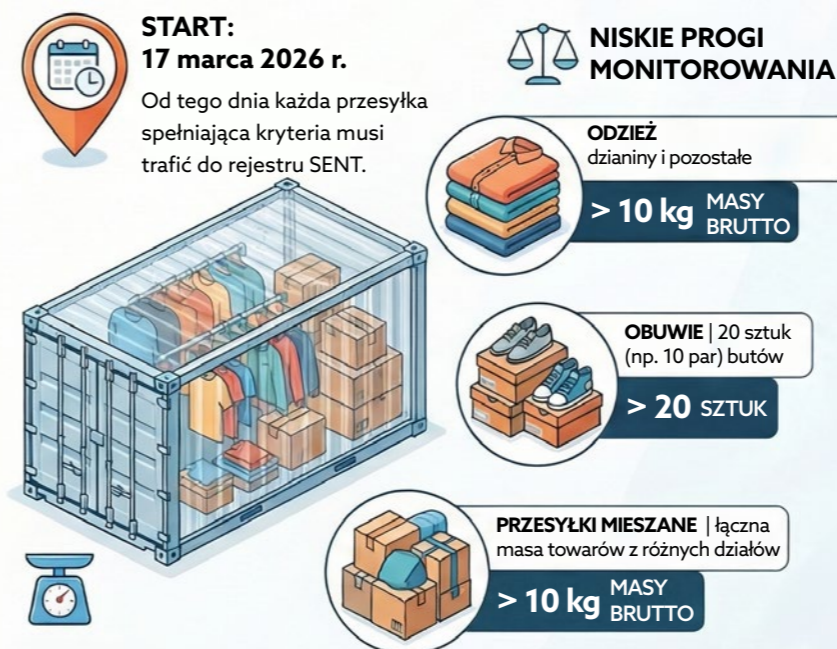
JAK MA PRZEBIEGAĆ PROCES?

W procedurę SENT są zaangażowane trzy strony. Pierwsza z nich to nadawca przesyłki, który musi z wyprzedzeniem zgłosić ją w systemie SENT na stronie PUESC. Musi to zrobić, zanim przesyłka przekroczy granicę Polski albo zanim zostanie dopuszczona do obrotu. Druga ze stron, przewoźnik, musi otrzymać numer identyfikacyjny przesyłki, uzupełnić zgłoszenie w systemie i włączyć urządzenie śledzące pozycję przesyłki umieszczone w pojeździe. Ostatnie ogniwo to odbiorca – musi potwierdzić zakończenie transportu i odebrać przesyłki w systemie.

Zanim wyruszy pierwsza przesyłka, wszyscy uczestnicy tego łańcucha muszą zarejestrować się w systemie, przekazać aktualne dane o sobie, wskazać osoby uprawnione do przekazywania dokumentacji, zmiany ustawień itp. Dodatkowo przewoźnik, o ile nie wykonywał wcześniej transportów objętych procedurą SENT, musi zaopatrzyć się w urządzenie lokalizacyjne, zarejestrować je i upewnić się, że wskazuje aktualną, dokładną pozycję pojazdu. Odbiorca także musi zarejestrować się na portalu PUESC i uzyskać możliwość składania oświadczeń.

Ponieważ kary za uchybienia są dotkliwe, wskazane jest przeszkolenie wszystkich pracowników zaangażowanych w ten proces i nadzorowanie ich co najmniej w pierwszym okresie pracy.

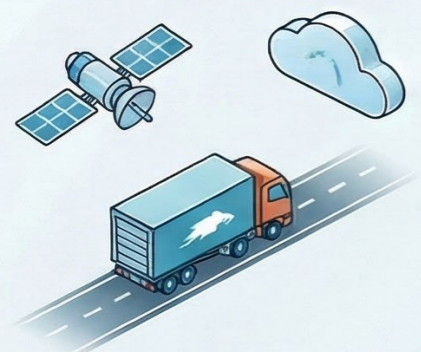
Kogo i czego dotyczą nowe przepisy SENT?



Proces obsługi zgłoszenia SENT



**1. NADAWCA:
REJESTRACJA W PUESC**
Musi dokonać zgłoszenia przesyłki przed rozpoczęciem przewozu i przekazać numer ID kierowcy.



**2. PRZEWOŹNIK:
ŚLEDZENIE GPS**
Obowiązek posiadania sprawnego urządzenia lokalizacyjnego, które przesyła dane w czasie rzeczywistym.

**3. ODBIORCA:
ZAMKNIĘCIE
ZGŁOSZENIA**
Potwierdzenie odbioru towaru w systemie PUESC po zakończeniu transportu.



Dobrze, jeśli odbędzie się to z udziałem pracowników kancelarii prawnej specjalizującej się w obsłudze transportu.

Wiele ułatwia współpraca z firmami logistycznymi. Z reguły mają one doświadczenie z SENT nabyte przy okazji obsługi klientów z innych sektorów, objętych obowiązkiem zgłaszania wybranych rodzajów przewozów już wcześniej.

WYŁĄCZENIA Z OBOWIĄZKU

KAS informuje, że niektóre podmioty uczestniczące w transporcie odzieży będą mogły skorzystać ze zwolnienia z obowiązku:

„Z obowiązku zgłaszania wyłączone zostały przewozy realizowane na podstawie art. 5 albo art. 6 ww. ustawy, gdy podmiot obowiązany do dokonania zgłoszenia to przedsiębiorca AEO (upoważniony przedsiębiorca, z ang. *authorised economic operator*) lub

jest stroną zawartej z Szefem Krajowej Administracji Skarbowej umowy o współdziałanie, o której mowa w art. 20 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa”.



Takie zwolnienia mogły uzyskać niektóre podmioty zaangażowane w transport innych towarów objętych SENT.

NIE TYLKO Z PRZEZNACZENIEM NA HANDEL

Obowiązek zgłaszania przesyłek zawierających odzież i obuwie dotyczy nie tylko podmiotów handlujących tymi towarami. Przesyłki w systemie SENT będą musieli potwierdzać także przedsiębiorcy, którzy nabywają towary na własny użytek, na przykład odzież ochronną dla własnych pracowników, odzież wykorzystywaną podczas akcji promocyjnych itd.

Graniczna masa przesyłki powodująca objęcie jej obowiązkiem monitorowania wynosi zaledwie 10 kg odzieży lub 20 sztuk (nie par) butów. W praktyce oznacza to, że monitorowane powinny być niemal wszystkie dostawy towaru do sklepów odzieżowych i obuwniczych, ale także transport odzieży ze szwalni (nawet jeśli wysyłane są relatywnie niewielkie zamówienia, w tym odzież robocza projektowana i szyta dla konkretnego hotelu, szpitala itp.). Z obowiązku są zwolnione firmy kurierskie pod warunkiem, że przesyłka spełnia kryterium przesyłki pocztowej, czyli jej masa mieści się w limicie 20 kg, a wymiary nie przekraczają dopuszczalnych wartości.

Strategie armatorów

NA PRZEŁOMIE 2025 I 2026 R. W ŚWIECIE ARMATORÓW ZARZĄDZAJĄCYCH FLOTĄ KONTENEROWCÓW WYRÓŻNIAŁY SIĘ DWIE ŚCIŚLE POWIĄZANE ZE SOBĄ TENDENCJE: WYJĄTKOWO NISKI POZIOM BEZCZYNNOŚCI STATKÓW ORAZ RYNEK CZARTEROWY, KTÓRY POZOSTAJE SILNIE WSPIERANY PRZEZ OGRANICZONĄ DOSTĘPNOŚĆ TONAŻU. JEDNOCZEŚNIE NAJWIĘKSI GRACZE STARAJĄ SIĘ JAK NAJLEPIEJ WYKORZYSTAĆ POSIADANĄ FLOTĘ I OGRANICZAĆ KOSZTY EKSPLOATACJI.



skierowanie do obsługi serwisów. W 2023 r. takich kontenerowców było nieco ponad 150, obecnie ich liczba zmniejszyła się do ok. 90.

Podkreślmy, że nie chodzi tu o jednostki naprawiane w stocznich remontowych ani niesprawne. Status *idle* dotyczy kontenerowców, które pozostają poza serwisem z powodów czysto biznesowych – przede wszystkim w związku z bieżącą strategią zarządzania flotą oraz sytuacją rynkową.

SLOW STEAMING

Strategią stosowaną przez dużą część armatorów jest tzw. *slow steaming*, czyli utrzymywanie podczas rejsu parametrów znacznie niższych niż dopuszczalne. Z danych opublikowanych przez Houlder Ltd¹ wynika, że od 2012 r. średnia prędkość podróży kontenerowców zmniejszyła się z ok. 15 do 14 węzłów. Redukcja prędkości o 1-1,5 węzła, czyli o ok. 10%, wyraźnie wpływa na czas podróży oraz koszty eksploatacji statku i obciążenie środowiska emisją gazów cieplarnianych.

Z perspektywy klientów, dla których liczy się możliwie krótki czas transportu, *slow steaming* jest zjawiskiem niepożądanym. Z kolei dla armatorów i firm dążących do ograniczenia śladu węglowego swojej działalności rozwiązanie to może być korzystne, ponieważ mniejsze obciążenie maszynowni to niższe zużycie paliwa i zmniejszona emisja spalin.

Armatorzy dysponują dziś szerokim wachlarzem narzędzi pozwalających osiągać zakładane cele operacyjne i finansowe. Do najczęściej stosowanych należą m.in. ograniczanie nieplanowanych postojów statków, redukcja prędkości w trakcie rejsu (tzw. *slow steaming*) czy wydłużanie okresu eksploatacji starszych jednostek poprzez opóźnianie decyzji o ich złomowaniu.

W ostatnich latach wiele stocni zmaga się z problemami produkcyjnymi, wynikającymi m.in. z niedoboru wysoko wykwalifikowanej kadry. W konsekwencji cykl budowy statku znacząco się wydłużył – jeszcze niedawno okres ten wynosił zazwyczaj od 18 do 24 miesięcy, a obecnie czas realizacji zamówienia często przekracza 36 miesięcy.

BEZ PRZESTOJU

Strategie te w dużej mierze wynikają z utrzymującego się wysokiego popytu na przewozy kontenerowe oraz stosunkowo optymistycznych prognoz dotyczących rozwoju światowego handlu – w szczególności na kierunkach łączących Azję z pozostałymi regionami świata. Istotnym czynnikiem jest także wydłużający się czas realizacji zamówień na nowe kontenerowce.

Wśród armatorów zwyczajną praktyką jest utrzymywanie części floty w stanie określanym jako *idle*, co można tłumaczyć jako „bezczywność” lub „bieg jałowy”. Takie jednostki pozostają w portach bądź na re-dach – z pracującymi systemami pokładowymi lub w stanie całkowitego wyłączenia – oczekując na ponowne

¹ <https://www.houlderltd.com/case-studies/slow-steaming-the-good-the-bad-and-the-pointless>.

Zbyt długie użytkowanie jednostek zwiększa ryzyko eksploatacyjne – od awarii i opóźnień w transporcie po poważniejsze zdarzenia, takie jak kolizje czy katastrofy morskie.



Jeśli chodzi o skutki ekonomiczne redukcji prędkości, teoretycznie armatorzy nie powinni ich odczuć, zakładając oczywiście, że *slow steaming* jest powszechną praktyką. Jeśli wszyscy przewoźnicy operują wolniej, to wszyscy realizują mniejszą liczbę rejsów i tak kształtują ceny, by utrzymać rentowność. Dla klientów oznacza to ryzyko wzrostu stawek transportowych, które mają rekompensować mniejszą liczbę przewozów realizowanych w danym czasie.

PÓŹNIEJSZA EMERYTURA

Wydłużanie okresu eksploatacji statków i odkładanie decyzji o ich złomowaniu to jedna z metod utrzymywania wysokich zdolności przewozowych floty. Strategia, choć bywa skuteczna, jest jednocześnie obciążona określonym ryzykiem operacyjnym. W 2025 r. zezłomowano kontenerowce o łącznej pojemności ok. 8 tys. TEU, co w skali globalnej jest wynikiem bardzo niskim – można wręcz mówić o rekordowo ograniczonym poziomie złomowania jednostek tego typu.

Decyzje o pozostawieniu statków w linii są zrozumiałe, zwłaszcza w kontekście przedłużonego czasu oczekiwania na nowe jednostki. Armatorzy starają się unikać sytuacji, w której brak dostępnej floty zmusiłby ich do odrzucania zleceń transportowych lub ograniczania współpracy ze stałymi klientami, by chronić swój portfel zamówień. W rezultacie statki pływają dłużej, niż powinny, a armatorzy godzą się ponosić związane z tym wyższe koszty utrzymania. Obejmują one np. konieczność przeprowadzania doraźnych napraw, często w portach nieprzygotowanych do prowadzenia bardziej zaawansowanych prac serwisowych.

Pogarszający się stan techniczny statku może wymuszać też wprowadzanie kolej-

nych ograniczeń eksploatacyjnych, odczuwane przez klientów na różnych etapach łańcucha dostaw – od firm spedycyjnych i logistycznych, przez przedsiębiorstwa produkcyjne, aż po konsumentów kupujących towary na platformach e-commerce. Ograniczenia te mogą obejmować m.in.:

- konieczność obniżenia prędkości eksploatacyjnej,
- wybór dłuższych, bezpieczniejszych tras,
- zakaz wychodzenia w morze przy nieprzychylnych warunkach pogodowych,
- wydłużony czas operacji portowych, takich jak załadunek i rozładunek.

W praktyce oznacza to pojawienie się części niedogodności znanych ze strategii *slow steaming*, jednak bez korzyści w postaci niższego zużycia paliwa czy ograniczenia emisji.

SPRZĘŻENIE ZWROTNE

Warto zwrócić uwagę na szersze konsekwencje opóźnienia złomowania statków. Jednostka o masie 40–80 tys. ton jest istotnym źródłem surowców wtórnych – przede wszystkim stali, ale także miedzi i aluminium. Jednocześnie wycofywane z eksploatacji statki zawierają liczne odpady niebezpieczne, m.in. zużyte materiały smarne, elementy azbestowe obecne na starszych jednostkach czy toksyczne powłoki malarskie stosowane do zabezpieczania kadłubów.

Wydłużanie eksploatacji floty ogranicza podaż złomu okrętowego, zwłaszcza w Azji i Afryce, gdzie trafia większość statków przeznaczonych do demontażu. Dla wielu hut złom stalowy jest podstawowym surowcem, dlatego jego mniejsza dostępność może prowadzić do wzrostu cen stali, a w konsekwencji także kosztów budowy nowych jednostek. W skrajnym przypadku może to

paradoksalnie skłaniać armatorów do dalszego utrzymywania w eksploatacji wiekowych statków.

JAK SIĘ W TYM ODNALEŹĆ

Armatorzy oraz firmy logistyczne starają się minimalizować wpływ dynamicznych zmian rynkowych na klientów końcowych. W większości przypadków udaje się to skutecznie – zmiany ograniczają się zwykle do korekt ofert, takich jak nieco dłuższy czas transportu czy modyfikacja stawek frachtowych. Dla klientów oznacza to, że przy współpracy z doświadczonym operatorem logistycznym, który potrafi właściwie dobrać przewoźników morskich, sytuacja pozostaje w dużej mierze przewidywalna.

Jednocześnie warto mieć świadomość mechanizmów kształtujących rynek żeglugi kontenerowej, zwłaszcza z perspektywy planowania w dłuższym horyzoncie. Cyklu życia statków nie da się bowiem wydłużać bez końca. W pewnym momencie starsze jednostki trafią do stoczni demontażowych i zostaną zastąpione przez nowe statki. Jeśli jednak proces odnowy floty nie nadąży za tempem wycofywania jednostek, rynek może okresowo odczuć ograniczenie dostępnych zdolności przewozowych.

NAGLE ZAKRĘTY HISTORII

Ostatnie wydarzenia na Bliskim Wschodzie postawiły pod znakiem zapytania sporą część prognoz rozwoju żeglugi. Wprawdzie blokada Cieśniny Ormuz w największym stopniu dotyka tankowców i gazowców, ale konflikt może mieć globalne konsekwencje. Nie wiadomo, jak w dłuższym okresie potoczą się losy Iranu oraz jak będą reagowały gospodarki państw azjatyckich, w szczególności Indii i oczywiście Chin. Destabilizacja gospodarek, które odpowiadają za dużą część dostaw stali, paliw i materiałów smarnych, a także za budowę i remonty statków handlowych może pokrzyżować plany armatorów.

Konsekwencje krótkoterminowe, takie jak opóźnienia dostaw towarów, które już znajdują się w drodze, będą zapewne umiarkowanie dotkliwe. Natomiast skutków średnio- i długoterminowych nie sposób w tej chwili przewidzieć.

SMART Box

Najlepszy wybór, gdy liczy się zwinnność operacyjna



Konsole drobnicowe z Chin do Polski to:



regularne wyjścia



prawdopodobnie najatrakcyjniejsze stawki frachtowe na rynku



śledzenie przesyłki w systemie SmartTrax



cut-off: 7 dni przed ETD



sprawdzony agent i możliwość konsolidacji przesyłek IMO



atrakcyjne ubezpieczenie cargo

ZAPOZNAJ SIĘ Z NASZYMI OPCJAMI KONSOLIDACJI.

www.smart-cargo.eu

NIE CZEKAJ NA PEŁEN KONTENER, WYSYŁAJ OD RAZU !

Najbardziej niezwykłe dostawy lotnicze w 2025 r.

OD BOLIDÓW F1 I ASTONA MARTINA JAMESA BONDA PO SZCZEPIONKI, TURBINY PRZEMYSŁOWE I ZWIERZĘTA ZAGROŻONE WYGINIĘCIEM – W 2025 R. SPEDYTORZY LOTNICZY PRZEWIEźLI ZDUMIEWAJĄCE ŁADUNKI.

OCHRONA GATUNKOWA

W lutym 2025 r. firma DHL przetransportowała 17 krytycznie zagrożonych wyginieniem antylop górskich bongo na odległość ponad 13 tys. km z centrum ochrony przyrody na Florydzie do rezerwatu na zboczach góry Kenia. Potomkowie zwierząt wywiezionych z Kenii w latach 70. XX w. są obecnie objęci programem hodowlanym, którego celem jest ponowne wprowadzenie tego gatunku do środowiska naturalnego. Operacja wymagała użycia specjalnego samolotu, specjalnie skonstruowanych skrzyń, zorganizowania ponadstandardowej dokumentacji i ciągłego nadzoru weterynaryjnego. Przez całą podróż zwierzętom towarzyszył specjalista, który na bieżąco monitorował ich samopoczucie.



PODNIĘBNA MENAŻERIA

W branży spedycji lotniczej transport żywych zwierząt pozostaje jednym z najbardziej wymagających. Tylko w 2025 r. Lufthansa Cargo przetransportowała około 3,5 tys. koni, 12 tys. zwierząt domowych, 80 mln ryb ozdobnych i 200 zwierząt z ogrodów zoologicznych, współpracując z partnerami zajmującymi się ochroną przyrody. Linia lotnicza odegrała również ważną rolę w transporcie wyszkolonych psów tropiących dla jednostek zajmujących się zwalczaniem kłusownictwa oraz we wspieraniu inicjatyw na rzecz ochrony dzikiej przyrody.

Innym rekordzistą jest Emirates SkyCargo, które w 2025 r. przetransportowało ponad 14 600 zwierząt domowych – średnio 40 zwierząt dziennie.

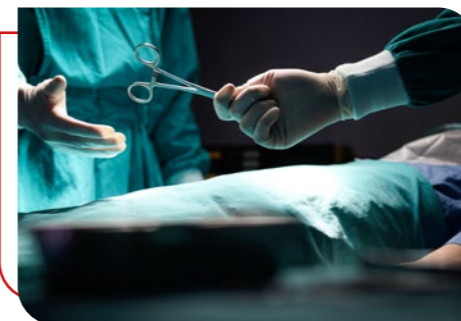


POMOC HUMANITARNA

W roku 2025 firma Astral Aviation wykonała lot ratunkowy do Kinszasy, transportując około 12-14 t niezbędnych środków medycznych z Nairobi, aby wesprzeć działania związane z epidemią mpox i eboli w Demokratycznej Republice Konga, we współpracy m.in. ze Światową Organizacją Zdrowia. Z kolei Airlink wsparło 100 organizacji pozarządowych, reagując na katastrofy w 63 krajach i dostarczając pomoc ratującą życie większej liczbie osób niż kiedykolwiek wcześniej.

ŁADUNEK MIERZONY W CENTYMETRACH

Singapore Airlines Cargo bezpośrednim lotem przetransportowało helikopter Sikorsky S-76C++ z Brukseli do Bombaju. To był prawdziwy test na precyzję, ponieważ w ładowni samolotu helikopter został umieszczony z zaledwie 12-centymetrowym prześwitem pionowym, nie było zatem miejsca na błąd. Hasło „tu liczy się każdy centymetr” zyskało nowy wymiar!



MAM NA TO OKO

Lufthansa Cargo w 2025 r. obsłużyła ponad 10 tys. przesyłek zawierających tkankę rogówki, umożliwiając przeprowadzenie przeszczepów, które przywróciły wzrok pacjentom na całym świecie. Były to przesyłki, w przypadku których czas liczył się w godzinach, a nie dniach.

ARTEFAKTY HISTORII

W ramach jednego z najważniejszych wydarzeń kulturalnych minionego roku Cathay Cargo przetransportowało 250 starożytnych artefaktów egipskich o wadze ponad 30 t do Hongkongu. Przesyłka wymagała zastosowania wielu konfiguracji palet, obsługi ładunków ponadgabarytowych, wózków amortyzujących wstrząsy oraz stałego nadzoru. Egipski kurier eskortował artefakty, a eksperci nadzorowali każdy etap transportu, aby każdy element dotarł na miejsce w nienaruszonym stanie. Poza logistyką operacja ta symbolizowała wymianę kulturową – łącząc cywilizacje oddzielone tysiącami dzięki nowoczesnemu transportowi lotniczemu.



SPORT, WIDOWISKA I LOGISTYKA

W sezonie 2025 Formuła 1 zorganizowała 24 wyścigi na pięciu kontynentach, transportując do 1200 t sprzętu na każdą imprezę. Chociaż transport morski stanowi tu podstawę, samoloty są wykorzystywane wszędzie tam, gdzie niezbędne jest przewiezienie sprzętu z dnia na dzień po opuszczeniu flagi w szachownicy. Zespoły polegają na wyspecjalizowanych partnerach, aby nadążyć za tempem sezonu. Dla przykładu: CEVA Logistics wspiera globalną działalność Scuderia Ferrari w Formule 1, transportując sprzęt niezbędny do rozegrania 68 wyścigów w 52 krajach z wykorzystaniem rozwiązań multimodalnych, w tym transportów lotniczego i kolejowego.

BOND BY TEGO LEPIJ NIE ZORGANIZOWAŁ

Firma DHL Express przetransportowała samolotami z Pragi do Wiednia ponad 130 artefaktów związanych z Jamesem Bondem, w tym 27 samochodów, osiem motocykli i kultowego Astona Martina DB5. Precyzja, wycucie czasu i koordynacja były godne samego agenta 007.



NEWSY Z BRANŻY

HAPAG-LLOYD I ZIM FINALIZUJĄ UMOWĘ FUZZI

Globalni operatorzy kontenerowoci Hapag-Lloyd i ZIM osiągnęli ostateczne porozumienie w sprawie połączenia działalności, co oznacza kolejny etap konsolidacji na rynku oceanicznym. Transakcja ma na celu integrację działalności między

dzynarodowej ZIM z flotą Hapag-Lloyd przy jednoczesnym wydzieleniu operacji objętych tzw. złotą akcją pod kontrolą partnerów regulacyjnych. Taki ruch może przełożyć się na realokację pojemności, optymalizację sieci serwisów i potencjal-

ne korekty w dostępności kontenerów na kluczowych szlakach.

Źródło: [Hapag-Lloyd and ZIM reach definitive merger agreement - Container News](#)

POGŁĘBIA SIĘ NIERÓWNOWAGA W HANDLU KONTENEROWYM POMIĘDZY AZJĄ A EUROPĄ

W segmencie przewozów morskich obserwujemy rosnącą asymetrię pomiędzy ogromnym wzrostem eksportu z Azji do Europy a kurczącymi się wolumenami ładunków powrotnych ze Starego Kontynentu. Statki wracają do Azji z coraz większą liczbą pustych kontenerów, co obniża wyko-

rzystanie frachtowców, negatywnie wpływa na stawki frachtowe i może zaburzać płynność połączeń w szczytach sezonowych.

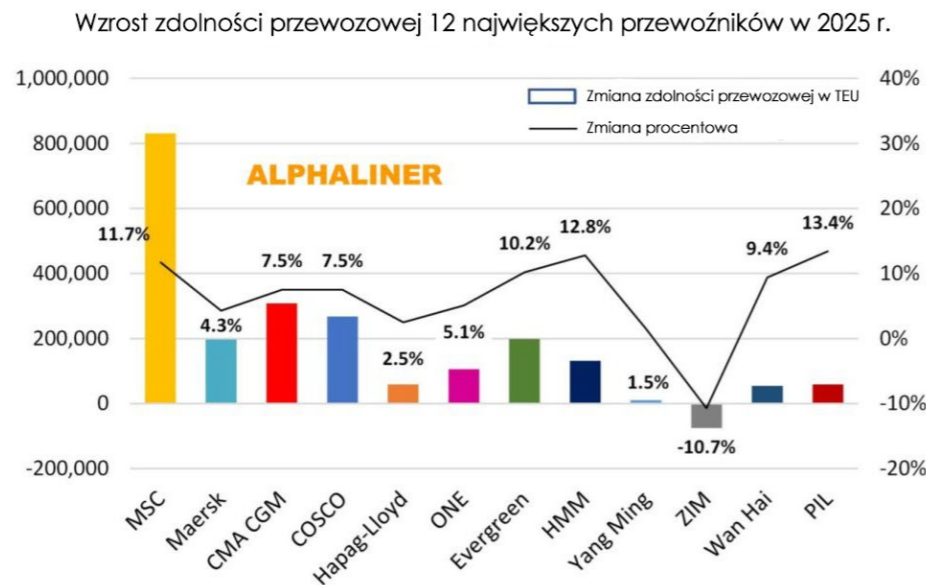
Taka strukturalna nierównowaga stawia przed armatorami i spedytarami wyzwania operacyjne związane

z repozycjonowaniem kontenerów i optymalizacją kosztów przewozów. Dla nadawców i odbiorców opóźnienia, presja na dostępność kontenerów oraz konieczność czujniejszego planowania łańcucha dostaw w kluczowych korytarzach handlowych.

MSC UMACNIA SIĘ NA POZYCJI LIDERA NA GLOBALNYM RYNKU KONTENEROWYM

W 2025 r. największe linie żeglugowe zwiększyły łącznie swoją pojemność o ponad 7%, jednak to MSC odpowiadało za niemal 40% tego wzrostu, wyraźnie powiększając przewagę nad konkurencją. Dynamiczna rozbudowa floty - głównie dzięki nowym jednostkom i zakupom statków z rynku wtórnego - wzmacnia pozycję armatora na kluczowych szlakach handlowych.

Na rynku przewozów morskich część przewoźników kontynuuje ekspansję, podczas gdy inni ograniczają moce przewozowe, co wpływa na strukturę podaży. Dla załadowców oznacza to dalszą koncentrację pojemności u największych graczy oraz możliwe zmiany w dostępności serwisów i polityce frachtowej.



Źródło: safety4sea.com

NIEZAWODNOŚĆ ROZKŁADÓW REJSÓW NA POZIOMIE 62,4%

Według najnowszego raportu Sea-Intelligence globalna niezawodność rozkładów w styczniu 2026 r. spadła o -0,4 punktu procentowego w ujęciu miesięcznym - do 62,4%, co stanowi najwyższy wynik miesięczny w latach 2021-2026. W ujęciu rok do roku niezawodność rozkładów rejsów wzrosła o 11,0 punktów procentowych. Średnie opóźnienie przybywania statków uległo pogorszeniu, wzrastając w ujęciu miesięcznym o 0,07 dnia - do 5,17 dnia. Jest to najwyższy wynik od lutego 2025 r. W ujęciu rok do roku wynik ze stycznia 2026 r. był o -0,21 dnia niższy.

Niższa realizacja rozkładów może skutkować opóźnieniami w dostawach, zaburzeniami w łańcuchach dostaw oraz wyższą zmiennością ETA dla kluczowych korytarzy handlowych. Dla nadawców i spedytatorów to sygnał, że planowanie frachtów powinno uwzględniać nie tylko dostępność pojemności, ale też ryzyka operacyjne związane z nieregularnością usług armatorów.

Fig. 1: Global Schedule Reliability

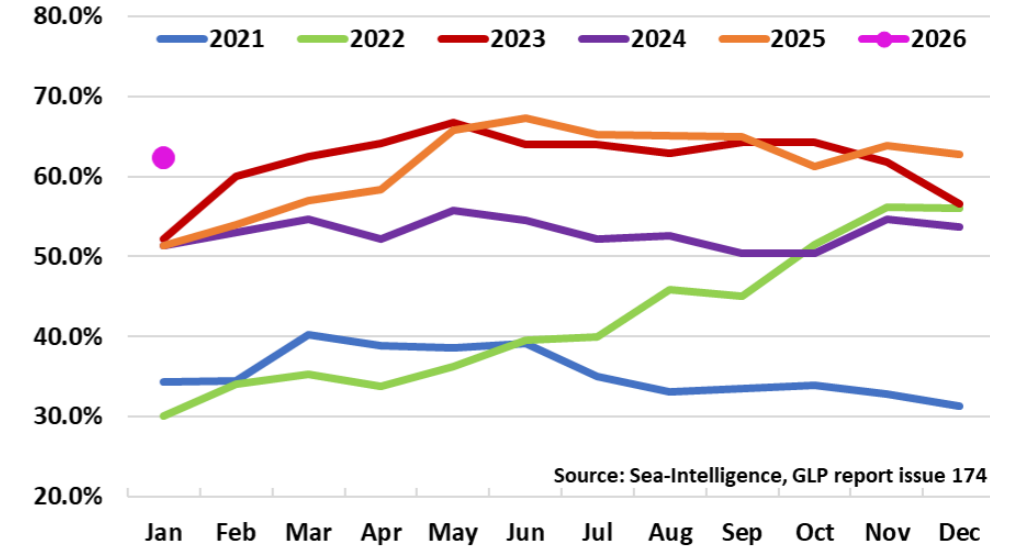
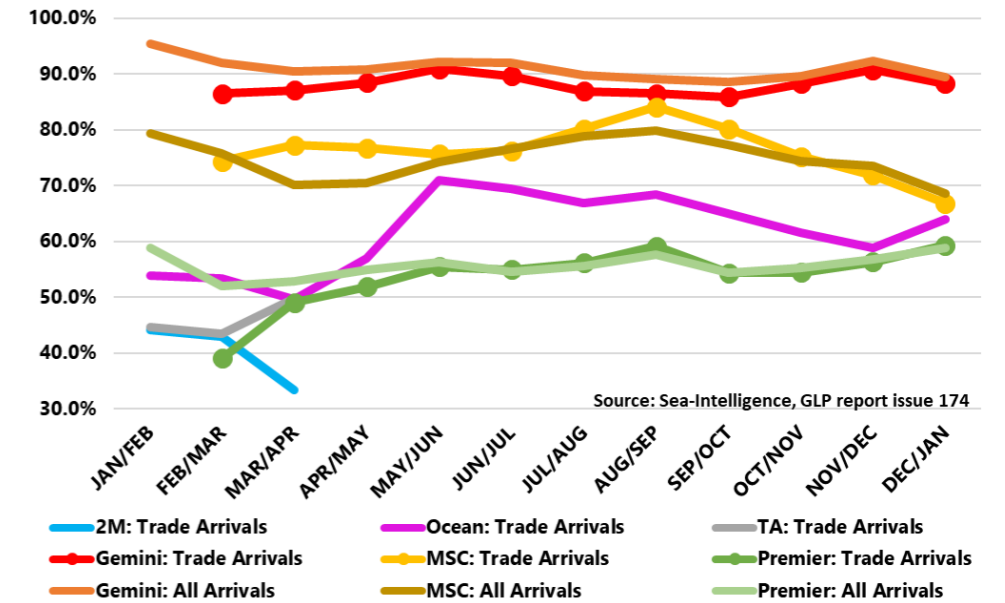


Fig. 2: Alliance East/West Schedule Reliability



Źródło: sea-intelligence.com

COSCO ZAMAWIA 18 NOWYCH STATKÓW KONTENEROWYCH

Chiński gigant żeglugowy COSCO Shipping Lines złożył zamówienie na 18 nowych jednostek kontenerowych, co jest kolejnym krokiem w kierunku rozbudowy i modernizacji floty. Nowe statki mają przyczynić się do wzmocnienia pozycji przewoźnika

w obsłudze kluczowych korytarzy handlowych oraz poprawy efektywności operacyjnej dzięki większej ładowności i nowoczesnym rozwiązaniom. To zamówienie świadczy o trwającej strategii ekspansji floty pomimo zmiennej sytuacji rynkowej

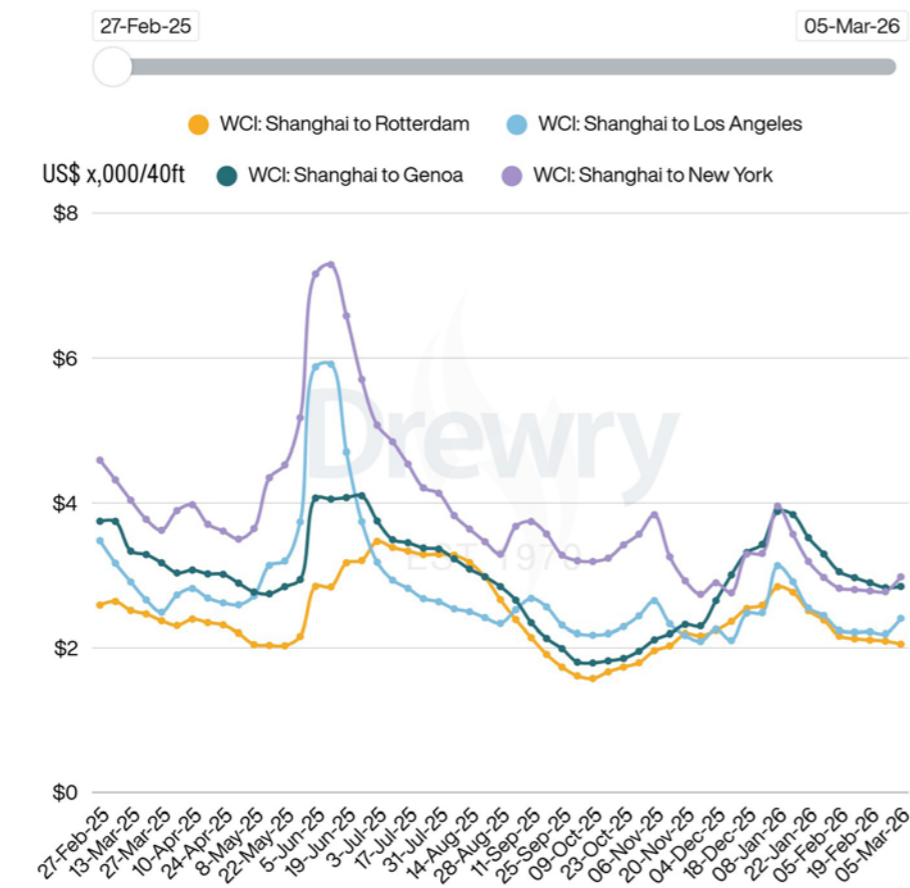
i presji na stawki frachtowe. Dla nadawców i spedytatorów oznacza to potencjalny wzrost dostępności pojemności w długim horyzoncie, ale także konieczność śledzenia wpływu wzrostu podaży na równowagę rynkową i poziom stawek oceanicznych.

DREWRY WORLD CONTAINER INDEX

Według danych za okres 27 lutego–5 marca Drewry World Container Index (WCI) wzrósł o 3% – do 1958 USD za kontener 40-stopowy w wyniku wzrostu stawek na trasach transpacyficznych.

Stawki spotowe na szlakach handlowych pomiędzy Azją a Europą pozostawały pod presją, przy czym stawki na trasie Szanghaj–Rotterdam spadły o 2% – do 2052 USD za kontener 40-stopowy, a stawki na trasie Szanghaj–Genoa wzrosły tylko o 1% – do 2844 USD. Ponieważ w marcu zazwyczaj następuje odbicie wolumenów w związku z ponownym otwarciem fabryk w Azji, przewoźnicy rozpoczęli planowanie wprowadzenia dodatkowych mocy przewozowych, ogłaszając tylko cztery odwołane rejsy na szlaku handlowym Azja–Europa / Morze Śródziemne w ciągu najbliższych dwóch tygodni. W związku z tym spodziewamy się, że stawki spotowe na tej trasie wzrosną w nadchodzących tygodniach.

Ataki USA i Izraela na Iran skutecznie zamroziły ruch tankowców przez Cieśninę Ormuz, przez którą przepływa około 20% światowych dostaw ropy, powodując wzrost cen ropy naftowej w związku z obawami o dostawy.



Jeśli sytuacja się utrzyma, rosnące koszty paliwa bunkrowego, premie za ryzyko wojenne i zakłócenia ope-

racyjne mogą spowodować wzrost ogólnych kosztów frachtu i wywrzeć presję na wzrost cen kontenerów.

Drewry WCI - ROUTE	Route code	19 Feb 2026	26 Feb 2026	5 Mar 2026	Weekly change (%)	Annual change (%)
WCI Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,919	\$1,899	\$1,958	3% ▲	-23% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$2,109	\$2,094	\$2,052	-2% ▼	-22% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$536	\$543	\$543	0%	12% ▲
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$2,895	\$2,826	\$2,844	1% ▲	-24% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$2,219	\$2,191	\$2,402	10% ▲	-24% ▼
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$724	\$726	\$724	0%	3% ▲
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$2,782	\$2,771	\$2,977	7% ▲	-31% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$957	\$958	\$964	1% ▲	14% ▲
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,612	\$1,602	\$1,570	-2% ▼	-33% ▼

Zródło: drewry.co.uk

ROSNĄCA LICZBA POCIĄGÓW TOWAROWYCH MIĘDZY CHINAMI A EUROPA

W 2026 r. międzynarodowy fracht kolejowy, szczególnie usługi China–Europe Railway Express, notuje dynamiczny wzrost liczby pociągów i połączeń. Sieć obejmuje teraz wiele chińskich węzłów oraz europejskie terminale, a wolumen przewozów ma szansę wzrosnąć o 30–40% rok do roku, sygnalizując rosnące znaczenie transportu kolejowego jako kluczowej alternatywy wobec frachtu morskiego. Rośnie również liczba tras oraz różnorodność kierunków docelowych, co wspiera dywersyfikację łańcuchów dostaw.

Zwiększa się m.in. ruch pociągów towarowych z prowincji Henan do Europy – w 2025 r. liczba składów na tej trasie była większa o niemal połowę w ujęciu rok do roku. Nowe relacje obejmują m.in. bezpośrednie połączenia do Budapesztu oraz usługi intermodalne przez Azję Centralną, wspierane przez nowo otwarte centrum konsolidacji przewozów w Zhengzhou. Ten przykład pokazuje, jak lokalna ekspansja infrastruktury zwiększa przepustowość i możliwości operacyjne dla frachtu kolejowego na Nowym Jedwabnym Szlaku.

CHIŃSKI NOWY ROK BEZ ZAWIROWAŃ

Operacje logistyczne w okresie Chińskiego Nowego Roku 2026 nie doprowadziły do gwałtownych zaburzeń w frachcie lotniczym, ale raczej do rozłożonego w czasie wzrostu sezonowego. Globalna sieć dostaw udowodniła odporność i elastyczność przy zmienności popytu, a istotnym czynnikiem pozostają efektywne i przewidywalne procedury celne bez względu na środek transportu.

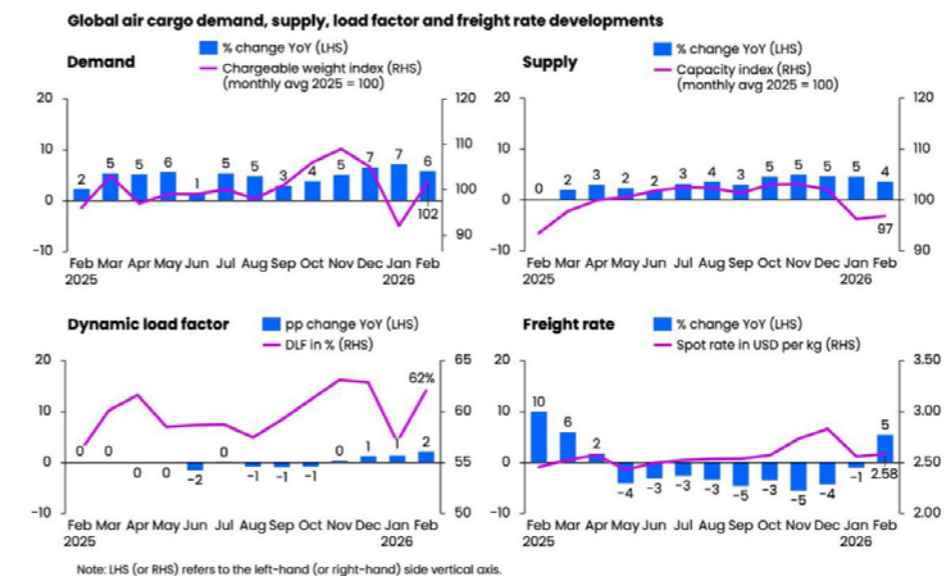
RYNEK FRACHTU LOTNICZEGO POD PRESJĄ

W lutym popyt na przewozy lotnicze utrzymał się na wysokim poziomie z początku roku, ale kryzys na Bliskim Wschodzie może spowodować

trzykrotny wzrost stawek za przewozy lotnicze na dotkniętych trasach, jeśli konflikt będzie się utrzymywał.

Najnowsze dane dostarczone przez firmę Xeneta, zajmującą się analizą rynku przewozów lotniczych, pokazują, że popyt na przewozy lotnicze wzrósł w lutym o 6% w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku, po wzroście o 7% w styczniu.

Globalne stawki frachtu lotniczego wzrosły w lutym 2026 r. o 5% r/r, po raz pierwszy od maja 2025 r.



W ciągu miesiąca przepustowość wzrosła o 4% w ujęciu rok do roku, a w wyniku szybszego wzrostu popytu niż podaży dynamiczny współczynnik obciążenia wzrósł o dwa punkty procentowe – do 62%.

Średnia stawka frachtowa spot wzrosła o 5% w ujęciu rok do roku – do 2,58 USD za kg – był to pierwszy miesięczny wzrost od maja 2025 r.

Xeneta stwierdziła, że wzrost popytu i stawek odzwierciedlał termin chińskiego Nowego Roku w Azji oraz utrzymującą się deprecjację dolara amerykańskiego w porównaniu z rokiem poprzednim.

Zródło: aircargonews.net

ZMIANY W PROCEDURZE UPROSZCZONEJ PRZY IMPORCIE

Nowelizacja ustawy o VAT z 7 listopada 2025 r., obowiązująca od 2 stycznia 2026 r., wprowadziła istotne modyfikacje w procedurze uproszczonej importu towarów (art. 33a), które mają zastosowanie do zgłoszeń uproszczonych złożonych po 18 czerwca 2025 r.

Najważniejsza zmiana polega na możliwości rozliczenia VAT z importu towarów po standardowym terminie 4 miesięcy, pod warunkiem że zostanie on ujęty nie później niż w miesiącu następującym po terminie na zgłoszenie uzupełniające. To rozwiązanie daje większą elastyczność podatnikom i może poprawić płynność

finansową przy odprawach celnych, szczególnie przy dużych wolumenach importowych. W praktyce oznacza to, że firmy logistyczne i importerzy mogą korzystać z procedury uproszczonej bez ryzyka utraty prawa do rozliczenia VAT, nawet jeśli z różnych powodów deklaracja zostanie złożona później.

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. Składowa 5
62-023 Żerniki k. Poznania
☎ +48 575 000 189
✉ przemyslaw.godek@smart-cargo.eu

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

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

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