

# RYNEK TRANSPORTU



## W poszukiwaniu nowych kierunków optymalizacji

**Minione dwa lata były czasem wielkiej próby dla całej branży TSL. Konflikt zbrojny na Ukrainie, rosnące koszty działalności operacyjnej, pozrywane łańcuchy dostaw, spowolnienie w sektorze e-commerce, a także regulacje pakietu mobilności to czynniki, które sprawiły, że utrzymanie rentowności biznesu transportowego stało się obecnie niekwestionowanym wyzwaniem.**



**Karolina Olkiewicz**

prezes Zarządu, Spedimo

Firmy wyspecjalizowane w transporcie, logistyce i spedycji zostały zmuszone do poszukiwania nowych rozwiązań optymalizacyjnych. Dziś koncentrują się przede wszystkim na minimalizowaniu spalania całej floty, m.in. poprzez efektywne zarządzanie nią i wdrażanie programów ekonomicznej jazdy, redukcji zużycia energii w biurach i obiektach logistycznych, cyfryzacji kluczowych pro-

cesów, ale także nowym sposobem pozyskiwania kontrahentów.

**Kondycja polskiego sektora TSL**  
Z danych opracowanych przez Polski Instytut Ekonomiczny wynika, że branża TSL ma niezmiernie istotny wpływ na kondycję polskiej gospodarki. Tylko w 2021 r. w transporcie, który wygenerował blisko 5,7 proc. rodzimego PKB, zatrudnienie znalazło ponad 950 tys. osób. Polska wiedzie przy tym prym w przewozie towarów w obszarze Unii Europejskiej, odpowiadając za nawet 20 proc. z nich<sup>2</sup>. Aktualne okoliczności gospodarcze, a także sytuacja geopolityczna odcisnęły jednak istotne piętno na całym sektorze.

Bez wątpienia sektor TSL jest wciąż jedną z kluczowych gałęzi gospodarki, która dotychczas roz-

wijała się z dużą dynamiką. Choć dziś zmaga się z wieloma wyzwaniami spowodowanymi zmianami realio w gospodarce i biznesowych, a także wojną na Ukrainie oraz jej konsekwencjami, jestem przekonana, że długofalowo wpłynie to pozytywnie na kondycję całej branży. Pozrywane łańcuchy dostaw w perspektywie globalnej, ograniczenie dostaw wielu surowców z rynku ukraińskiego oraz ogólne spowolnienie gospodarcze, m.in. w e-commerce, sprawiają, że zmieniają się priorytety branży. Firmy zmuszone są optymalizować koszty zarządzania flotą i kadrą, decydując się przy tym na poszukiwanie nowych dostawców usług, ładunków czy też rynków zbytu. Idąc do przodu, bez względu na obrany kierunek, w dłuższej perspektywie zyskamy jako cały sektor.

### Poszukiwanie nowych kontrahentów i rynków zbytu

Nie bez znaczenia dla sytuacji w branży TSL okazało się spowolnienie w e-commerce. Z danych opublikowanych przez GUS wynika, że udział tego sektora w całościowej strukturze sprzedaży zmniejszył się z 9,5 proc. w grudniu 2022 r. do 8,3 proc. w styczniu br. W bezpośredni sposób wią-

że się to z obniżonym popytem na usługi oferowane przez firmy transportowe. W związku z tym obserwuje się trend polegający na intensyfikacji działań mających na celu pozyskiwanie nowych kontrahentów.

Oczywiście pozyskiwanie nowych partnerów czy ładunków jest rozsądnym rozwiązaniem w obliczu zahamowania na rynku, jednak nie należy podchodzić do tego bezrefleksyjnie, a brać pod uwagę cały łańcuch logistyczny. Z naszych obserwacji wynika, że firmy, które dysponują flotą pojazdów lub dostarczają towary klientom własnymi środkami transportu, zwracają uwagę na problem tzw. pustych przebiegów. Oczywiście z uwagi na niepotrzebne koszty. Odpowiednia giełda transportowa umożliwi logistykowi znalezienie nie tylko dodatkowych zleceń w okresie, kiedy tabor jest wykorzystywany w mniejszym stopniu, ale także wyszukanie ładunku na trasę powrotną po dostawie towaru do klienta. Dostępne na rynku giełdy transportowe nie do końca wpisują się w trend optymalizacji kosztów. Dostrzegając potrzeby rynku, postanowiliśmy stworzyć Spedimo. Przyświecała nam idea opracowania intuicyjnej, funkcjonalnej i niezawodnej giełdy transportowej,

która znalazłaby szerokie zastosowanie wśród specjalistów z obszaru TSL. Już dziś wiemy, że nasza wizja była słuszną, o czym świadczy m.in. wysoki wskaźnik przyrostu firm na naszej giełdzie, który od blisko miesiąca wynosi nawet do 10 proc. dziennie.

Wszystko wskazuje na to, że optymalizacja łańcucha dostaw, generowanie nowych źródeł zleceń transportowych, automatyzacja i cyfryzacja procesów w TSL, którym sprzyja użytkowanie innowacyjnych giełd transportowych, już wkrótce zyska na znaczeniu, gdyż odpowiada na najważniejsze aktualnie potrzeby całego rynku. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że giełdy transportowe znajdują się w orbicie zainteresowań nie tylko firm transportowych i spedycyjnych, ale także przedsiębiorstw z sektora produkcyjno-handlowego. Producenci mają dzięki nim dostęp już nie tylko do grupy firm, z którymi współpracują, ale również do potencjalnych usługodawców, którzy poszukują ładunków na swoje środki transportu. Według danych Spedimo pozwala to ograniczyć koszty transportu nawet o 30 proc.

1. Branża TSL w obliczu autonomizacji i wojny, PIE, 2022

2. Tamże

# Polski transport w czasie inflacji się nie zapożycza

**Branża TSL stanowi jeden z fundamentalnych sektorów gospodarki w Polsce, a ostatnie lata nie sprzyjały stabilnemu prowadzeniu biznesu. Według najnowszego raportu Grupy Inelo oraz Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, niemal każda z zapytanych firm odnotowała w ubiegłym roku podwyżkę kosztów prowadzenia działalności (98 proc.). Wśród badanych, aż 6 na 10 musiało się zmierzyć ze wzrostem na poziomie od 26 proc. do nawet 50 proc. Powód? Bez wątpienia jednym z nich jest wysoka inflacja.**

Zaobserwowano także zwiększające się opóźnienia w płatnościach. Co istotne, w odpowiedzi na wzrosty cen, tylko niecałe 20 proc. zdecydowało się zaciągnąć kredyt lub pożyczkę. Aż 45 proc. badanych przedstawicieli była całkowicie przeciwna temu rozwiązaniu. Jakże jeszcze działania podjęli przedsiębiorcy, by walczyć o swoje biznesy? O kluczowych wyzwaniach w ubiegłym i obecnym roku, a także o tym, jak wygląda aktualna kondycja sektora TSL wypowiadają się czołowi przedstawiciele tego sektora.

## Metodologia badania

Aby sprawdzić sytuację firm z branży TSL oraz ich funkcjonowanie w cieniu inflacji, Grupa Inelo razem z Polskim Instytutem Transportu Drogowego przygotowała kompleksowy raport, porównując w nim dynamikę zachodzących w ostatnich latach procesów. Branżometr został zrealizowany na podstawie danych zaczerpniętych z systemów GBox oraz oprogramowania 4Trans, wskaźników Matrix z giełdy Trans.eu, a także badań ankietowych zrealizowanych na grupie polskich przedsiębiorców. Jakże wnioski z niego wynikają?

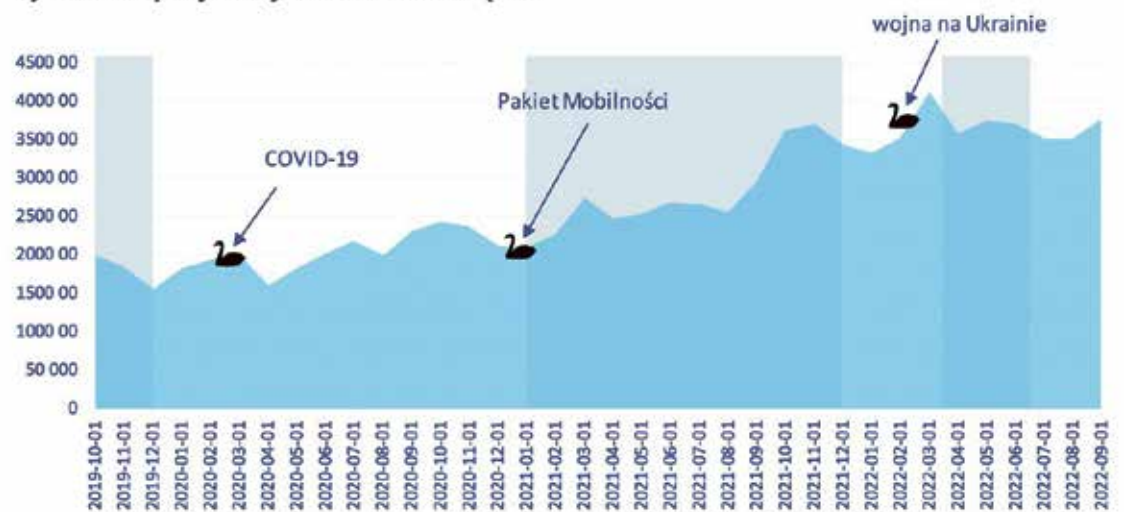
## Branżometr Inelo: 5 kluczowych wyzwań 2022 r.

Niedobór kierowców niezmiennie pozostaje na szczycie listy problemów, z którymi przewoźnicy mierzą się od lat i wszystko wskazuje na to, że rok 2023 będzie pod tym względem podobny. Według raportu nawet 7 na 10 przedstawicieli firm odczuło deficyt kierowców na rynku pracy. Mimo że dynamika odpływu kierowców z Ukrainy znacznie spadła, a ich udział w ca-

łej grupie zawodowej utrzymał się zarówno w drugim, jak i w trzecim kwartale 2022 r. na podobnym poziomie (15 proc.) – to przedsiębiorcy nadal narzekają na braki kadrowe. Na drugim miejscu wśród najczęściej wymienianych wyzwań pojawiła się natomiast inflacja i znaczny wzrost kosztów prowadzenia działalności, na który wskazywało aż 98 proc. ankietowanych. – Na początku ubiegłego roku wstępnie szacowaliśmy, że te wzrosty mogą być na poziomie ok. 20-30 proc., dzisiaj, kiedy pytamy polskich przewoźników o ich spostrzeżenia, najwięcej przedsiębiorstw przyznaje, że odnotowali podwyżkę w przedziale od 26 do nawet 50 proc, co pokazuje, z jak wielkim problemem musi mierzyć się branża w obecnych realiach. To między innymi te okoliczności wpłynęły na zwiększenie aktywności wokół poszukiwania różnych źródeł oszczędności. Według Branżometru Inelo było to trzecie w kolejności wyzwanie, w szcze-

Polscy przewoźnicy zdecydowali się na szereg działań przeciwdziałających kryzysowi. W raporcie podzielono je na dwa bloki – pierwszy z nich dotyczył stricte działalności operacyjnej firmy, natomiast drugi wiązał się z dostosowaniem polityki kadrowej i flotowej.

Rys. 2.4 Ilość przejechanych km a czarne łabędzie



Źródło: na podstawie danych z bazy systemu 4Trans 2022 Grupy Inelo

gólności biorąc pod uwagę, że każda z firm chciała utrzymać kierowców i swoją flotę, żeby móc w kolejnych latach realizować transport na podobnym poziomie – komentuje Kamil Wolański, Grupa Inelo.

Problem długofalowego zaplanowania działalności firmy transportowej w perspektywie wyższych stawek frachtów, a także wyraźne, choć okresowe zmniejszenie zapytań od klientów na transport w 3 kwartale ubiegłego roku to ostatnie z wyzwań, na które zgodnie wskazywali uczestnicy Branżometru.

## Transport drogowy nie szuka drogi na skróty

Polscy przewoźnicy zdecydowali się na szereg działań przeciwdziałających kryzysowi. W raporcie podzielono je na dwa bloki – pierwszy z nich dotyczył stricte działalności operacyjnej firmy, natomiast drugi wiązał się z dostosowaniem polityki kadrowej i flotowej. Jakże były najczęściej podejmowane działania przez przedsiębiorców?

– Aż 8 na 10 podmiotów podjęło się renegotjacji warunków kontraktów, a także podniosło ceny frachtów. Równie częstym zabiegiem było aktywne poszukiwanie nowych i bardziej atrakcyjnych kontraktów (88 proc.). Optymistyczny wydaje się fakt, że przedsiębiorcy jako ostateczność traktowali pożyczki i kredyty, jako remedium na wzrost cen na rynku. Blisko połowa osób, które

wzięły udział w naszym badaniu, była całkowicie przeciwna szukaniu wsparcia w instytucjach bankowych. Co trzeci respondent z kolei niechętnie podchodził do tego rozwiązania i raczej sporadycznie decydował się na wsparcie finansowe. Optymizm w tej dziedzinie i chęć wyraziło jedynie niecałe 20 proc. przedsiębiorców. To ważna informacja, bo to oznacza, że transport nie szuka drogi na skróty, ale stawia na przemyślane rozwiązania, jak renegotjacje i poszukiwanie nowych klientów lub inwestycję w cyfryzację, czyli takie sposoby, które w przyszłości mogą tylko zapocentrować – dodaj Tomasz Czyż, Grupa Inelo.

Łukasz Chwałczuk z kancelarii Iuridica uważa natomiast, że wysokie ceny surowców wpłynęły na brak opłacalności wielu biznesów. – Uzgodnione stawki zwyczajnie nie wystarczały na pokrycie kosztów. Nie zrywano kontraktów, raczej je negocjowano. Miało to miejsce w marcu i kwietniu ub.r. Myślę, że firmy, które działają rozsądnie, mają wpisane zapisy dotyczące stawek paliwowych i wraz ze wzrostem ceny paliwa odpowiednio to refakturowują na klienta.

Maciej Wroński, prezes TLP dodaje także, że w jego ocenie inflacja sama w sobie nie stanowi bezpośredniego problemu dla działalności gospodarczej w obszarze transportu i logistyki. – Niemniej w sposób pośredni oddziałuje na całą gospodarkę i przy splotcie niekorzystnych czynników prowadzi do zmniejszenia popytu wewnętrznego i do spadku produkcji w wielu obsługiwanych przez branżę transportową gałęziach gospodarki. A to już może oznaczać poważne kłopoty i problemy, szczególnie dla słabszych pod względem zdolności finansowej przedsiębiorców – komentuje Wroński.

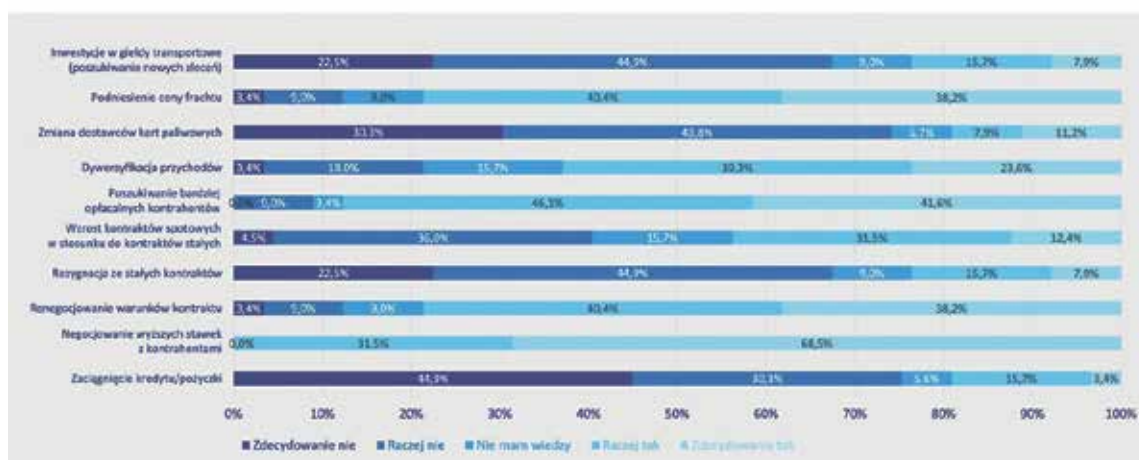
## Transport nie na tarczy tylko z tarczą

Pomimo dynamicznej sytuacji na rynku, 44 proc. uczestników badania PITD i Grupy Inelo nie przewiduje w najbliższym czasie pro-

Przez pryzmat operacji przewozowych na podstawie danych z systemów GBox i 4Trans w drugim i trzecim kwartale można wysnuć wniosek, że sytuacja branży przewozowej pomimo wielu wyzwań w ubiegłym roku była i jest w dużej mierze stabilna.

blemów z zachowaniem płynności finansowej. Na to ryzyko wskazała jedynie ¼ przewoźników. Patrząc z kolei przez pryzmat operacji przewozowych na podstawie danych z systemów GBox i 4Trans w drugim i trzecim kwartale można wysnuć wniosek, że sytuacja branży przewozowej pomimo wielu wyzwań w ubiegłym roku była i jest w dużej mierze stabilna. W 2022 r. kierowcy pracujący w polskich firmach transportowych realizowali operacje na poziomie 1,1 mln przejechanych kilometrów w każdym kwartale. Porównując to z danymi umieszczonymi w pierwszym wydaniu Branżometru Inelo – wyniki te oscylują w podobnych przedziałach, czyli około miliona kilometrów. – Warto mimo wszystko spoglądać na to, co się dzieje w transportie z nieco szerszej perspektywy. Dlaczego? Ponieważ daje ona precyzyjniejszy obraz polskiego transportu, czyli sektora, który przez trzy ostatnie lata, mierzył się z trzema tzw. czarnymi łabędziami (pandemia, pakiet mobilności i czy wojna na Ukrainie), a mimo to zaliczał długofalowy trend wzrostowy, co widać na wykresie 2.4 umieszczonym w raporcie. Co ciekawe, w okresie wybuchu wojny z naszych danych wynika, że w pierwszych miesiącach odnotowaliśmy wzrost o około 15 proc., co wydaje się zaskakujące, zważając na okoliczności – dodaje Wolański.

Rys. 7.1 Jakie kroki w kontekście działalności rynkowej musiała podjąć Państwa firma w odpowiedzi na wzrost cen?







## Sześć nowych bram dla transportu europejskiego

**2023 rok przyniósł przełomowe zmiany w strukturze europejskiego operatora logistycznego – Grupy Raben. Sześć lokalizacji w Niemczech, Polsce i Czechach uzyskało status Eurohubu i kompetencje do zarządzania transportem w całej Europie. Ten krok jest naturalną konsekwencją pozycji rynkowej firmy – jej zasięgu, stopnia rozwoju poszczególnych sieci krajowych oraz doskonałości operacyjnej. Dzięki konsolidacji ładunków drobnicowych, szybszym i bardziej wydajnym procesom operacyjnym, Eurohuby sprawnie zaspokajają potrzeby europejskich klientów.**

Grupie Raben dopiero co zamknęła i podsumowała rok 2022, w czasie którego weszła na piętnasty rynek europejski (Austria), a już teraz przechodzi kolejną rewolucję. Tym razem chodzi jednak nie o rozbudowę, ale o reorganizację istniejącej struktury. Sześciu magazynom przydzielono funkcję Eurohubów – centralnych punktów w sieci Raben, które są odpowiedzialne za konsolidację ładunków drobnicowych dla europejskiego ruchu liniowego. Mają one na celu uzupełnienie stałych, bezpośrednich tras transportowych i zagwarantowanie ściśle określonych w czasie połączeń między wszystkimi europejskimi magazynami firmy.

– Struktura Eurohubów pozwala nam bardziej elastycznie reagować na zmiany wielkości przewozów, a przede wszystkim skrócić czas realizacji. Możemy zaoferować wszystkim naszym

klientom wartość dodaną, jaką jest jak najszybsze dotarcie do wszystkich europejskich miejsc docelowych – w ciągu 24 do 96 godzin, zależnie od odległości. Ta organizacja procesów zgodnie z filozofią „lean” przekłada się ostatecznie na bardziej wydajny i niezawodny łańcuch dostaw. Jesteśmy bliżej klienta i projektujemy sieć dostaw cechującą się większą odpornością – wyjaśnia **Ewald Raben, prezes Grupy Raben**. – Dodatkową korzyścią jest redukcja emisji CO<sub>2</sub>, co jest również bardzo ważne dla nas jako przedsiębiorstwa zrównoważonego.

Nowy status został przypisany do następujących lokalizacji: Sarstedt (obsługa połączeń do Skandynawii), Mönchengladbach (północna Francja, Beneluks, Wielka Brytania, Irlandia), Fellbach (Hiszpania, Portugalia, reszta Francji) i Aichach (Austria, Włochy, Polska, Czechy) w Niemczech, Legnica w Polsce

(połączenia wewnątrz tego rynku i do krajów bałtyckich) oraz Rokycany w Czechach (Europa Południowo-Wschodnia). Wdrożenie koncepcji Eurohubów jeszcze bardziej wzmocni obecność operatora logistycznego w Niemczech – jednej z najsilniejszych gospodarek w Unii Europejskiej – a jednocześnie zabezpieczy strategiczną rolę, jaką ten rynek ma do odegrania w europejskiej sieci Raben.

Eurohuby charakteryzują się znacznie większą pojemnością, doskonałą lokalizacją i infrastrukturą. Podstawą działalności i przyszłego sukcesu jest między innymi ponad 130 bezpośrednich połączeń między wymienionymi punktami, łącznie 600 połączeń dziennie, 40 000 m<sup>2</sup> samej tylko pojemności dla cross-dock (magazynów przeładunkowych) i pełna identyfikowalność wspierana pojedynczym Systemem Zarządzania Transportem (TMS). Dotyczy to całej Europy, czyli zarówno rynków, na których Raben posiada własną sieć transportową, jak i tych, na których firma działa za pośrednictwem swoich wiarygodnych partnerów.

Wszystkie te zmiany stały się możliwe dzięki osiągnięciu kamieni milowych, nad którymi firma pracowała przez ostatnie lata. Systematyczne przejścia zaowocowały z jednej strony wejściem na nowe rynki (austriacki spedytor Bexity przejęty w 2022 r.; grecki dostawca usług logistycznych – Intertrans w 2021 r.), a z drugiej strony wzmocnieniem i zagęszczeniem sieci krajowych.

Dotyczy to również regionu, z którego wywodzi się Raben – na początku kwietnia 2023 roku otwarty został czwarty oddział w Niderlandach, w rejonie Maastricht.

Cztery z sześciu Eurohubów znajdują się w Niemczech – największym rynku w Europie, na którym Grupa Raben działa z własną siecią drobnicową od 2018 roku. Ogromny bezpośredni wkład w powstanie sieci Eurohubów miały inwestycje infrastrukturalne w tym kraju. Sarstedt to nowy i jednocześnie kluczowy magazyn Grupy Raben w Niemczech – operator przeniósł się tam z Langenhagen w 2022 roku. Dzięki łącznej powierzchni sięgającej 27 000 m<sup>2</sup> (5500 m<sup>2</sup> powierzchni z 52 rampami dla potrzeb cross-dock) zakład ten pozwolił na ponad dziesięciokrotne zwiększenie zdolności logistycznych w porównaniu z poprzednią lokalizacją. Na początku tego roku otwarty został nowy oddział w Aichach, położonym na północny zachód od Augsburga. Nowa lokalizacja o powierzchni 25 000 m<sup>2</sup> (z czego 4 000 m<sup>2</sup> z 42 rampami dla potrzeb cross-dock), działająca od samego początku jako Eurohub, znajduje się bezpośrednio przy autostradzie A8 i jest ważnym węzłem europejskiej sieci Raben wykorzystywanej dla potrzeb codziennych połączeń z Europą Południową i Wschodnią. Podobnie jest w przypadku obiektu Rokycany w Czechach, który rozpoczął swoją działalność w kwietniu tego roku. Magazyn obejmuje 6 000 m<sup>2</sup> powierzchni

dla potrzeb cross-dock i posiada 56 ramp ułatwiających obsługę towarów, w tym objętych konwencją dotyczącą drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych ADR. Zakład ten położony jest w bliskim sąsiedztwie autostrady D5 i zapewnia szybkie połączenie z Niemcami i innymi europejskimi sieciami drogowymi. Ta lokalizacja ma potencjał, aby znacznie przyspieszyć i poprawić przepływ przesyłek, a także, dzięki swojej elastyczności, aby przyczynić się do przyszłego rozwoju połączeń nie tylko w Czechach i na Słowacji, ale także w innych krajach Grupy Raben: na Węgrzech, w Rumunii, Bułgarii czy Grecji.

Koncepcja Eurohubów ma dla Grupy Raben priorytetowe znaczenie. W obecnej chwili firma nie planuje dalszej ekspansji geograficznej, ale zamierza zagęścić istniejącą sieć i zainwestować w cyfryzację. Projekt rozwoju i reorganizacji linii międzynarodowych we wszystkich piętnastu krajach rodziny Raben jest nadal w toku:

– Dzięki ukierunkowanej i systematycznej konsolidacji ładunków chcemy stymulować rozbudowę sieci i rozwój Eurohubów, a także kompleksową integrację wszystkich regionów europejskich. Zapewni nam to lepsze wykorzystanie istniejących zasobów, a tym samym wyższą efektywność ekonomiczną naszych przewozów oraz większą przyjazność operacji logistycznych dla środowiska naturalnego – podsumowuje Ewald Raben. *Material partnera*



# Problemy przy załadunku w świetle prawa transportowego. O czym musi wiedzieć przewoźnik?

**Kwestie załadunku są jednymi z kluczowych, które muszą zostać określone przed rozpoczęciem przewozu. Ich szczegóły powinny znaleźć się w spisany zleceniu transportowym, by w razie sporu móc odwołać się do ustaleń. Te z kolei muszą być zgodne z przepisami prawa – w przeciwnym razie nie będą wiążące.**

Beata Gądek

radca prawny, TC Kancelaria Prawna

Zlecenie transportowe, czyli umowa przewozu, jest podstawą do świadczenia działalności w zakresie przewozu za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Choć nie musi mieć formy pisemnej, tego typu umowy to standard, a zapisy w nich zawarte mogą dotyczyć również obowiązków przewoźnika związanych z załadunkiem towaru. Przykładowe zapisy mówią o tym, że zleceniobiorca jest odpowiedzialny za prawidłowe zabezpieczenie ładunku w pojeździe lub jest zobowiązany do sprawdzenia zgodności towaru z dokumentacją – jego opakowania, ilości i widocznych uszkodzeń towaru podczas załadunku, lub też musi także poinformować zleceniobiorcę o nieprawidłowościach przy załadunku przed opuszczeniem miejsca załadunku. Innym przykładem jest zapis, w myśl którego zleceniobiorca jest odpowiedzialny za sprawdzenie stanu ładunku, sposobu jego załadunku, a także ilości oraz jakości załadowanego towaru.

## Kto ponosi odpowiedzialność za szkodę w związku z nieprawidłowym załadunkiem towaru?

Pisemne zlecenie transportowe jest dla przewoźnika podstawą dochodzenia jego praw w sytuacji, gdy pojawiają się problemy z załadunkiem. Co do zasady, to nadawca ma obowiązek opakowania przesyłki tak, by przewoźnik mógł ją przewieźć w prawidłowy sposób i wydać bez ubytku i uszkodzenia. Generalna odpowiedzialność nadawcy za prawidłowe opakowanie przesyłki wynika zarówno z przepisów Prawa Przewozowego, jak i Konwencji CMR. Strony zawierające umowę przewozu mogą jednak odmiennie określić tę odpowiedzialność i obciążyć przewoźnika obowiązkiem prawidłowego opakowania przesyłki. Niewykonanie lub nienależyte wykonanie przez nadawcę obowiązku właściwego opakowania przesyłki może skutkować jego odpowiedzialnością, co dopuszcza art. 72 pkt 2 Prawa Przewozowego

i art. 10 Konwencji CMR.

Nadawca nie poniesie odpowiedzialności, tylko gdy wadliwość opakowania była widoczna lub znana przewoźnikowi w chwili przyjęcia towaru oraz przewoźnik nie zawarł zastrzeżeń dotyczących opakowania w liście przewozowym. Obie okoliczności muszą jednak wystąpić jednocześnie. Zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b Konwencji CMR, przy przyjęciu towaru przewoźnik ma obowiązek sprawdzić widoczny stan towaru i jego opakowania, więc ocena prawidłowości przygotowania przesyłki do przewozu jest po jego stronie. Warto jednak podkreślić, że przewoźnik nie musi posiadać specjalistycznej wiedzy co do tego, jak powinien być opakowany przewożony towar. Do jego obowiązków należy ocena, czy opakowanie nie jest zniszczone lub uszkodzone.

Nadawca jest również odpowiedzialny za szkodę, jeśli powstała w wyniku nieprawidłowego załadunku i rozmieszczenia przesyłki na środku transportowym, o ile strony umowy nie postanowiły inaczej. Niezależnie od tego przewoźnik powinien samodzielnie – według własnej wiedzy i doświadczenia – ocenić sposób wykonania tych czynności, a ewentualne wątpliwości skonsultować z nadawcą. Jeżeli, pomimo oczywistych i widocznych nieprawidłowości, przewoźnik nie zawarł swoich zastrzeżeń w liście przewozowym, będzie odpowiadał za spowodowaną nimi szkodę. Z jeszcze inną sytuacją będziemy mieli do czynienia, gdy szkoda powstała w wyniku nieprawidłowego zabezpieczenia przesyłki na środku transportowym. W takiej sytuacji – w przypadku braku odmiennych

ustaleń pomiędzy stronami – co do zasady odpowiedzialność ponosi przewoźnik. Jeżeli przewoźnik chciałby się z tej odpowiedzialności zwolnić, powinien udowodnić fakt niewłaściwego zabezpieczenia przesyłki przez nadawcę, istnienie związku przyczynowego pomiędzy szkodą a niewłaściwym zabezpieczeniem przesyłki, a także dowieść, że środki zabezpieczające znajdowały się we właściwym stanie.

## Sprawy sporne o załadunek

W praktyce sprawy związane z załadunkiem towaru i konsekwencje ich nieprawidłowego wykonania są częstym przedmiotem sporów sądowych, ponieważ bywają trudne do jednoznacznego zakwalifikowania. Mowa o takich sytuacjach jak załadunek i rozmieszczenie przesyłki dokonane przez przewoźnika i nadawcę jednocześnie, zabezpieczenie ładunku dokonane przez przewoźnika zgodnie z poleceniem nadawcy czy też manewrowanie pojazdem po częściowym rozładunku. Wszystkie przypadki tego rodzaju wymagają szczegółowej analizy dla określenia zarówno osoby odpowiedzialnej za szkodę, jak i ustalenia, która z czynności była przyczyną tejże szkody.

Jako przykład, ekspertka przywołała zgłoszoną do kancelarii sprawę, w ramach której doszło do uszkodzenia zarówno towaru, jak i pojazdu. Podczas analizy sprawy ustalono, że przewożony towar składał się z kilku części, a w całości był owinięty folią. Jednocześnie został w prawidłowy sposób zabezpieczony pasami. Przesyłka nie przewróciła się jednak w całości – odłączyła się tylko jej górna część, co oznaczało, że prawdopodobną przyczyną szkody było wadliwe opakowanie. W tej sprawie to nadawca ponosił odpowiedzialność zarówno za szkodę w towarze, jak i za uszkodzenie pojazdu należącego do przewoźnika.

## Opóźnienie na załadunek

Zlecenia transportowe niekiedy bardzo szczegółowo określają czas, w którym ma nastąpić załadunek. Nieterminowe pojawienie się przewoźnika na załadunek może grozić nałożeniem kary umownej, o ile została ona skutecznie zastrzeżona w umowie przewozu. Jeżeli umowa przewozu nie określa kary umownej z tytułu opóźnienia na załadunek, zleceniodawca może żądać od przewoźnika naprawienia szkody. W takim przypadku niezbędne jednak będzie udowodnienie związku pomiędzy opóźnieniem a powstałą szkodą.

Opóźnienie na załadunku może



wynikać także z nienależytego wykonania zobowiązania przez zleceniodawcę. W takiej sytuacji to przewoźnik będzie mógł obciążyć go kosztami. Powyższe reguły dotyczą zarówno przewozów krajowych, jak i międzynarodowych, do których zastosowanie mają przepisy Konwencji CMR.

## Czas wolny od opłat

W zleceniach transportowych często występują zapisy dotyczące czasu wolnego od opłat, które wpływają na możliwość starania się o odszkodowanie związane z problemami w zakresie załadunku. Oto przykłady:

- O ile strony nie ustala inaczej 24 godziny (48 godzin w przypadku przewozu towarów pozawspółnotowych), są wolne od opłat postojowych przy załadunku i rozładunku.
- Czas niezbędny na załadunek oraz rozładunek, a także odprawę celną na terenie krajów Europy w wymiarze do 24 godzin, jest wolny od dodatkowych opłat. W przypadku pozostałych krajów czas ten wynosi do 48 godzin. W obu przypadkach nie dotyczy to dni wolnych od pracy.
- Czas wolny od opłat postojowych u Nadawcy i Odbiorcy wynosi pierwsze 48 godzin w dni robocze, soboty, niedziele i święta oraz każdy postój do odprawy celnej.
- Zleceniodawca zastrzega pierwsze 24 godzin postojowe, a także postój w soboty, niedziele oraz święta przy załadunku i rozładunku jako wolne od opłat postojowych. Tego typu postanowienia w zleceniu transportowym pozbawiają przewoźnika wynagrodzenia za wskazany okres. Za ten czas postój przewoźnik nie może dochodzić odszkodowania. Choć te zapisy



**Zlecenia transportowe niekiedy bardzo szczegółowo określają czas, w którym ma nastąpić załadunek.**

nie są korzystne dla przewoźnika, trudno podważać ich skuteczność w sądzie. Warto jednak pamiętać, że treść warunków zlecenia transportowego została stworzona wyłącznie przez zleceniodawcę i jako takie podlegają negocjacji. Wszelkie zmiany postanowień zlecenia transportowego powinny być wyraźnie zaznaczone, by udowodnić inny niż standardowy zapis klauzuli postojowej.

## Odstąpienie od umowy przewozu

Jeśli zapisy w umowie przewozu są wyjątkowo niekorzystne dla przewoźnika, a zleceniodawca nie jest skłonny do negocjacji, można ją zerwać. Uprawnienie do odstąpienia od niej przewiduje zarówno ustawa Prawo przewozowe, jak i Kodeks Cywilny. Zgodnie z art. 395 KC strony mogą zastrzec, że jednej lub obu stronom umowy będzie przysługiwało w ciągu oznaczonego terminu prawo odstąpienia od umowy. Prawo to wykonuje się poprzez złożenie oświadczenia drugiej stronie. W przypadku odstąpienia umowa uważana jest za niezawartą, przewoźnik nie jest już zobowiązany do przewozu przesyłki, natomiast nadawca nie jest zobowiązany do zapłaty przewoznego. To od stron



**Jeśli zapisy w umowie przewozu są wyjątkowo niekorzystne dla przewoźnika, a zleceniodawca nie jest skłonny do negocjacji, można ją zerwać.**





umowy zależy, czy uprawnienie do odstąpienia od umowy przewozu będzie przysługiwało zarówno zleceniodawcy, jak i przewoźnikowi, czy tylko jednej ze stron. W praktyce spotykamy się z takimi zapisami, jak:

- strony mogą od umowy odstąpić bez żadnych konsekwencji finansowych nie później niż na 12 godzin przed planowanym załadunkiem
- zleceniobiorca ma prawo do odstąpienia od umowy (anulowania zlecenia) w ciągu 3 godzin od jego

przyjęcia poprzez poinformowanie Zleceniodawcy o odstąpieniu e-mailem

- w terminie 30 dni od daty akceptacji zlecenia przez Zleceniobiorcę, do czasu rozpoczęcia jego realizacji, Zleceniodawca ma prawo do odstą-



**Prawo do odstąpienia od zawartej już umowy przewozu przewiduje art. 53 ust. 1 prawa przewozowego.**

pienia od Zlecenia

Najważniejszym elementem postanowienia umownego dotyczącego możliwości odstąpienia od umowy jest wskazanie terminu, do którego takie oświadczenie może zostać złożone przez stronę uprawnioną.

Podstawą prawną do wydania oświadczenia o odstąpieniu od umowy na każdym etapie jej realizacji może być art. 491§1 KC. Przewoźnik, który na przykład podczas czynności załadunkowych stwierdzi brak niezbędnej dokumentacji i – pomimo zgłoszenia – nie otrzyma jej w odpowiednim terminie, jest uprawniony na podstawie art. 491§1 KC do odmowy wykonania przewozu i odstąpienia od umowy.

Natomiast odstąpienie od umowy przewozu na podstawie art. 783 KC jest możliwe jedynie w przypadku, gdy rozpoczęcie lub dokonanie przewozu jest niewykonalne z uwagi na okoliczności dotyczące przewoźnika. Takie oświadcze-

nie może złożyć wysyłający i jest zobowiązany do uregulowania odpowiedniego wynagrodzenia za dokonaną już część przewozu. Z taką sytuacją będziemy mieli do czynienia na przykład w sytuacji, gdy podczas realizacji umowy przewozu kierowca zostanie zatrzymany przez policję i nie będzie mógł kontynuować przewozu z uwagi na brak okresowego badania technicznego pojazdu.

Prawo do odstąpienia od zawartej już umowy przewozu przewiduje art. 53 ust. 1 prawa przewozowego. Zgodnie z nim nadawca może odstąpić od umowy przewozu lub wprowadzić do niej zmiany, żądając, aby przewoźnik zwrócił mu przesyłkę w miejscu nadania, wydał przesyłkę w innym miejscu niż miejsce wskazane w liście przewozowym lub wydał przesyłkę innej osobie niż odbiorca wskazany w liście przewozowym.

Złożenie oświadczenia o odstąpieniu od umowy przewozu jest uprawnieniem nadawcy i przewoźnik nie może się temu sprzeciwić. Jednocześnie przewoźnikowi nie przysługuje w takim przypadku odszkodowanie. Kwestie załadunku w umowie przewozu bywają polem minowym dla przewoźnika. Właśnie dlatego tak ważne jest, by przed przyjęciem jakiegokolwiek zlecenia zwrócić szczególną uwagę na ustalenia z nim związane. W razie wątpliwości warto zasięgnąć porady prawnika, który rozwieje wątpliwości co do zgodności konkretnych zapisów z obowiązującym prawem.

## Współpracować z rynkiem chińskim

**Chiny są drugim co do wielkości gospodarczym mocarstwem światowym, zaraz po Stanach Zjednoczonych i przyciągają wielu zagranicznych inwestorów ze względu na swoją ogromną populację, rosnącą siłę nabywczą konsumentów oraz rozwijające się technologie.**

**Emilia Rogalska**

dyrektor ds. przewozów samochodowych i multimodalnych, BGT

**Odpowiednio zaplanowany łańcuch dostaw odgrywa znaczącą rolę**

Ważnym elementem współpracy z przedsiębiorcami z Chin jest logistyka zamówionych towarów. Poprzez kilka z pozoru prostych czynności można zweryfikować producenta i jego zamiary. Podstawową weryfikację można przeprowadzić samodzielnie – poprosić go o business licence, na którym powinien widnieć QR kod, po zeskanowaniu którego zostaniemy przeniesieni na rządową stronę z informacjami o danym przedsiębiorstwie. Będą tam takie informacje jak data założenia, adres rejestrowy, ilość pracowników, kapitał itp. To jednak nie daje nam gwarancji rzetelności nadawcy – by mieć 100 proc. pewność, należy skorzystać z firmy przeprowadzającej audyty przedsiębiorstw i inspekcje produkcji.

Aby uniknąć nieporozumień i niepodziewanych kłopotów warto

skorzystać z usług polskiej spedycji, która ma doświadczenie w realizacji tego typu transportów. Zaleca się, by unikać współpracy z nadawcami na warunkach CIF (Incoterms 2020 – międzynarodowe warunki sprzedaży) – niesie to ryzyko konieczności poniesienia wysokich kosztów portowych w porcie wejścia. Najbezpieczniej jest umówić się z nadawcą na incoterms EXW/FCA/FOB i skorzystać z usług pol-

skiej spedycji – wtedy importer może liczyć na transparentność kosztów. Warto dodać, że towary importowane z krajów trzecich, do których zaliczają się Chiny, muszą spełniać szereg norm europejskich, by mogły zostać dopuszczone do obrotu. Dlatego ważna jest ich weryfikacja i sprawdzenie, czy dany produkt je spełnia.

Ważnym elementem przy planowaniu dostawy jest także jej spo-

sób. Warto też poświęcić uwagę kwestii czasu realizacji importu i odpowiednio dobrać drogę transportu: morską, kolejową lub lotniczą. Należy przyjąć margines błędów w szacowaniu czasu dostawy, gdyż transport taki obciążony jest ryzykiem opóźnień – zarówno ze względu na force majeure (siła wyższa), jak i bardziej „przyziemne” powody – jak rewizja wyznaczona przez urząd celny.

Chiny mają bardzo rozwinięty sektor produkcji przemysłowej, w tym przemysł elektroniczny, samochodowy oraz odzieżowy. Wiele międzynarodowych firm przenosi swoją produkcję do Chin ze względu na niskie koszty pracy i rozwiniętą infrastrukturę.

Współpraca z firmami z Chin może być korzystna dla przedsiębiorców, którzy chcą zwiększyć swoją ofertę produktową i rozszerzyć swoją działalność. Jednak przed rozpoczęciem współpracy warto dokładnie przeanalizować koszty, ryzyka i możliwości związane z tym procesem, a także dokładnie przygotować się do negocjacji i kontroli jakości produktów.







## W strefie czystego transportu

**Jednym wśród wielu działań stopniowo realizowanych w Polsce w celu wsparcia środowiska naturalnego i minimalizacji negatywnego oddziaływania człowieka jest wdrażanie stref czystego transportu. Ich założeniem jest, aby polskie miasta, szczególnie metropolie, były niskoemisyjne lub posiadały strefy czystego transportu. Jednak co to oznacza w praktyce i czy faktycznie jest to sposób na ratowanie środowiska?**

**Paweł Binkiewicz**

ekspert,  
LEMITOR Ochrona Środowiska

Zanieczyszczone powietrze przyczyną zgonów na świecie – naukowcy biją na alarm! Wciąż wiele osób nie zdaje sobie sprawy z tego, jak niebezpiecznym zagrożeniem dla środowiska, ale także życia człowieka, są zanieczyszczenia, które trafiają m.in.

ZAPOWIEDZ

do powietrza, którym oddychamy. Niech za przykład posłuży przeprowadzone w zeszłym roku badanie opublikowane w „Nature Communications” przedstawiające wpływ zanieczyszczeń powietrza na ryzyko urodzenia martwego dziecka, na podstawie danych z lat 1998-2016 pochodzących z 54 krajów rozwijających się. Wynika z niego, że ekspozycja na pył PM<sub>2.5</sub> była przyczyną połowy zgonów spośród 45 tys. zbadanych urodzeń. W płucach i mózgu martwych płodów odno-

owano toksyczne cząstki, mniejsze niż 2,5 mikrona, pochodzące głównie ze spalania paliw kopalnych!

**Miasta w Polsce chcą przeciwdziałać zanieczyszczeniom**

W Polsce jednym z nowo wprowadzanych rozwiązań, aby uniknąć tak dramatycznych statystyk, jest ustanowienie stref niskoemisyjnych oraz stref czystego transportu w dużych miastach. Nie wszystkim mieszkańcom się to podoba, jednakże właśnie spalanie paliw w znacznej mierze przyczynia się do powstawania smogu. Stąd w 2020 r. powstał projekt nowelizacji ustawy obecnie wchodzący w życie, który stopniowo zakazuje wjazdu do centrów miast samochodom, które nie spełniają norm emisyjnych lub nie są elektryczne. Wspomniana nowelizacja dotyczy Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Nowelizacja została podpisana przez prezydenta 7 grudnia 2021 r., w konsekwencji

tego Ustawa zyskała nowe brzmienie oraz wprowadzono m.in. zmianę art. 39 mówiącego o strefach czystego transportu. W treści Ustawy podjęto temat możliwości ustanowienia na terenie gmin stref czystego transportu z zakazem wjazdu pojazdów innych niż

„  
W treści Ustawy podjęto temat możliwości ustanowienia na terenie gmin stref czystego transportu z zakazem wjazdu pojazdów innych niż elektryczne, napędzane wodorem lub gazem ziemnym, a także tych, które wyłączone z zakazu na podstawie uchwały rady gminy.

”

W Polsce jednym z nowo wprowadzanych rozwiązań, aby uniknąć tak dramatycznych statystyk, jest ustanowienie stref niskoemisyjnych oraz stref czystego transportu w dużych miastach.

elektryczne, napędzane wodorem lub gazem ziemnym, a także tych, które wyłączone z zakazu na podstawie uchwały rady gminy. Pozostałe pojazdy, aby móc wjechać na ten teren, muszą mieścić się w odpowiednio wysokiej normie emisji spalin EURO.

Strefy czystego transportu działają już w ponad 320 miejscach w całej Europie. W przypadku Polski pierwsze wydzielone strefy będą funkcjonować dopiero od 2024 r. w Krakowie oraz w Warszawie.

**Strefy czystego transportu – jak to działa i co to da?**

Ustawa wspomina o tym, że do stref oznaczonych jako niskoemisyjne, mogą wjechać wyłącznie uprawnione samochody, które posiadają odpowiednie oznaczenie. Jest nim nalepka w lewym dolnym rogu przedniej szyby. Wydaje ją wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Jej brak będzie groził kilkuset złotowym mandatem.

Badania International Council on Clean Transportation przeprowadzone w Warszawie w 2020 r. na 150 tys. samochodach wykazały, że najczęściej zanieczyszczeń generowały pojazdy wyprodukowane przed 2006 r. Z tego powodu stopniowe wykluczanie aut z ruchu w miastach ma przyczynić się do zmniejszenia emisji tlenków azotu. Szacuje się, że dzięki takim działaniom za rok będzie go już około 10-11 proc. mniej, a za 10 lat może to być nawet 80 proc. mniej. Dotyczy to także pyłu zawieszonego PM, gdzie oczekiwany spadek w perspektywie dekady docelowo ma wynosić prawie 70 proc.



Już wkrótce !

## TURBINY POLSKIEJ GOSPODARKI

z listą wyróżnionych najlepszych produktów /usług dla MŚP

Zapraszamy do współpracy i zgłoszeń produktów skierowanych do tego sektora.

[a.prasowska@gazetafinansowa.pl](mailto:a.prasowska@gazetafinansowa.pl), [a.piekarska@gazetafinansowa.pl](mailto:a.piekarska@gazetafinansowa.pl)