

## Dziewięć lat działalności Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych

Z dostępnych mi informacji wynika że pierwszą organizacją zrzeszającą polskie fomy spedycyjne był Lwowski Związek Spedytorów, który w roku 1927 był jednym z narodowych zrzeszeń spedytorów - założycieli Międzynarodowej Federacji Zrzeszeń Spedytorów we Wiedniu.

Istnieją również informacje, że w 1928 powstał w Gdyni Związek Ekspedytorów Portowych, który reaktywując się w Gdyni w roku 1945 istniał do czasu upaństwowienia działalności spedycji międzynarodowej.

W warunkach systemu centralnie sterowanej gospodarki państwowej i powierzeniu wykonywania spedycji międzynarodowej jednemu przedsiębiorstwu tj. Spółce C.Hartwig S. A., dalsze istnienie tego rodzaju organizacji nie miało już sensu.

Odrodzenie idei samorządu gospodarczego nastąpiło w efekcie ustawowych zmian ustroju gospodarczego Polski zapoczątkowanych w roku 1989 roku. Zniesienie monopolu w handlu zagranicznym, a tym samym i w spedycji międzynarodowej, dynamiczny rozwój sektora prywatnego w dziedzinie usług spedycyjnych, a przede wszystkim olbrzymie rozdrobnienie podmiotów gospodarczych w tym sektorze usług skłoniło 11 firm spedycyjnych a mianowicie firmy C.Hartwig w Gdańsku, Szczecinie, Warszawie i Katowicach, Scan Consult Gdynia, Baltavia Gdynia, Dal-Col Gdynia, Ęxpolco Gdynia, Navatrans Szczeci, Spedrapid Gdynia i Terramar Gdynia do utworzenia Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych jako reprezentanta interesów zrzeszonych w nich podmiotów gospodarczych. I tak w lutym 1993 roku w oparciu o ustawę o związkach pracodawców firmy te powołały do życia PZSM o zakresie ogólnopolskim.

W tym miejscu należy się pewne wyjaśnienie. Otóż zgodnie z ustawą o związkach pracodawców, dla założenia związku wymagana jest wola minimum 10- ciu członków założycieli, podczas gdy chcąc powołać izbę gospodarczą utworzoną na podstawie ustawy o izbach gospodarczych i do tego o zasięgu ogólnokrajowym wymagana jest wola co najmniej 100 członków- założycieli.

Celem powołania Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych, mówiąc najogólniej, było:

- ochrona praw i reprezentowanie interesów członków wobec organów władzy, administracji rządowej i samorządu terytorialnego;
- reprezentowanie interesów członków wobec organizacji zrzeszających ich partnerów i właściwych organizacji międzynarodowych;
- działanie na rzecz profesjonalizmu i prestiżu zawodowego swoich członków i całego sektora gospodarczego, w obrębie którego prowadzą oni swoją działalność.

Z perspektywy minionych dziewięciu lat można z pełnym przekonaniem powiedzieć, że Polski Związek Spedytorów Międzynarodowych wypełniał wszystkie formalne jak i merytoryczne wymogi ustawy o związkach pracodawców za wyjątkiem jednego, tj. uczestniczenia po stronie pracodawcy w sporach zakładowych, gdyż dzięki Bogu taka konieczność nie zaistniała.

Liczba i siedziba członków PZSM legitymowały Związek jako organizację o zasięgu ogólnopolskim. Mimo, iż w Polsce, poza PZSM funkcjonowały i funkcjonuje kilka izbowych organizacji branży transportowo-spedycyjnej, które w swojej oficjalnej nazwie wymieniają usługi spedycyjne, nie zmienia to faktu, że Polski Związek Spedytorów Międzynarodowych ugruntował swoją pozycję ogólnopolskiego reprezentanta interesów firm spedycyjnych, tak w skali krajowej jak i na forum międzynarodowym.

W pracy Związku można było wyróżnić trzy główne obszary merytorycznej działalności, a mianowicie;

- kontakty i współdziałanie z centralnymi organami władzy gospodarczej odpowiedzialnymi za politykę gospodarczą kraju;
- działalność służąca bezpośrednio członkom Związku;
- reprezentowanie polskiego sektora spedycyjnego na forum międzynarodowym.

Realizując te trzy główne cele Związek brał czynny udział w opracowywaniu projektów licznych gospodarczych regulacji prawnych, w tym ustaw zawierających postanowienia bezpośrednio dotyczące sektora spedycyjnego. Mam tutaj na myśli ustawę Prawo działalności gospodarczej oraz ustawę Kodeks Celny. Niewątpliwym sukcesem Związku w płaszczyźnie regulacyjno- prawnej było spowodowanie zaniechania inicjatywy legislacyjno- prawnej, której jednym z głównych zamierzeń było wprowadzenie

wymogu koncesjonowania działalności spedycyjnej.

W wielu kwestiach owocne okazały się inicjatywy i poczynania Związku, które bezpośrednio służyły firmom członkowskim. Były to:

- opracowanie koncepcji i rozwinięcie systemu szkolenia zawodowego spedytorów;
- regularne wydawanie Biuletynu Informacyjnego PZSM;
- opracowanie nowej wersji Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych;
- opracowanie wzorów ujednoczonych dokumentów spedycyjnych;
- wynegocjowanie korzystnych dla spedytorów warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora i ubezpieczenia cargo;
- podejmowanie dyskusji i starań o odpowiednią interpretację przepisów dotyczących podatku VAT;
- interwencje w sprawach dotyczących działalności polskich firm spedycyjnych;
- propagowanie wśród członków etycznych postaw i poczynania w biznesie;
- ustanawianie ekspertów w zakresach działalności gospodarczej, interesujących nasze środowisko.

PZSM jako jedyny w Polsce organizator szkolenia zawodowego z upoważnienia FIATA przeszkolił zgodnie z programem zatwierdzonym przez FIATA około 200 pracowników firm spedycyjnych- członków PZSM. Absolwenci tych kursów uzyskali za pośrednictwem Związku FIAT-owski dyplom rangi międzynarodowej o nazwie FIATA Diploma in Freight Forwarding. Ponad to z upoważnienia FIATA Związek drukuje i rozprowadza dokumenty spedytorskie opracowane przez FIATA.

Wydawany od 1996 roku, w oparciu o własną bazę poligraficzną Biuletyn Informacyjny PZSM stał się cenną, comiesięczną publikacją zawierającą szerokie spectrum informacji natury prawno-ekonomicznej, szkoleniowej jak również informacji odnoszących się do problemów z otoczenia spedycyjnego. Uzupełnia on znakomicie publicystykę i informację fachową o tematyce transportowo-spedycyjnej w skali krajowej i międzynarodowej.

Nowelizacja Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych to duża rzecz dla całej branży usług spedycyjnych w Polsce. To właśnie PZSM, uznając potrzebę aktualizacji wersji z roku 1985 opracował nową edycję określając w niej obowiązki i uprawnienia spedytora polskiego dostosowanych do uwarunkowań jego funkcjonowania w systemie gospodarki rynkowej. Po zaaprobowaniu ich przez Krajową Izbę Gospodarczą weszły one w życie w 1995 roku jako prawo fakultatywne w stosunkach wzajemnych pomiędzy polskimi spedytorami a ich zleceniodawcami.

W tym miejscu chciałbym dodać, że ta wersja jest aktualnie przedmiotem ponownej analizy z myślą ich lepszego dostosowania do zmian, które zaszły i aktualnie zachodzą w procesie transportowym.

Wychodząc naprzeciw potrzebom członków, PZSM opracował zestaw pięciu wzorów zleceń spedycyjnych z zaleceniem ich stosowania w kontaktach ze zleceniodawcami. Nowum w tym zakresie jest to, że na grzbietowej stronie każdego z nich wydrukowany jest pełny tekst OPWS 1995, co w praktyce oznacza, że klient spedytora udzielając mu zlecenia spedycyjnego na takim formularzu przyjmuje do te warunki do wiadomości i stosowania.

Realizując misję służenia procesowi pro-rynkowej transformacji polskiego sektora usług spedycyjnych PZSM opracował i uzgodnił z kilkoma towarzystwami ubezpieczeniowymi pakiety ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej spedytora o zakresie pokrycia ubezpieczeniowego przekraczającym kodeksową odpowiedzialność spedytora dając tym samym możliwość członkom Związku oferowania swych usług z zapewnieniem bezpośredniej likwidacji ewentualnych szkód w transporcie w przypadkach ich zaistnienia. Poza tym, stawiając do dyspozycji swoich członków opracowane i uzgodnione pakiety ubezpieczenia mienia w transporcie tzw. ubezpieczenia Cargo, o atrakcyjnej stawce ubezpieczeniowej, stworzył możliwość poszerzenia usługi spedycyjnej o dodatkowy element, korzystny zarówno dla spedytora jak i jego zleceniodawcy. Zainteresowanie tym tematem ubezpieczeniowym w oparciu o wynegocjowane przez Związek warunki i to zarówno przez firmy członkowskie Związku, które w tym przypadku mają prawo wyłączności, jak i te, które jeszcze nie były członkami Związku, a chciałyby z takich warunków skorzystać, potwierdza trafność podjętych przez Związek inicjatyw w tym względzie.

Jak wiadomo sprawy podatkowe należą do trudniejszych jeżeli chodzi o relacje podatnik - urząd podatkowy. Firmy spedycyjne spotykały się niejednokrotnie z różną interpretacją przepisów o podatku VAT przez różne

urzędy skarbowe w kraju. Wynikały z tego określone trudności, a niekiedy doprowadzały one do upadłości firm, które w procesie odwoławczym uzyskiwały wprawdzie potwierdzenie swoich racji, lecz niestety zbyt późno by zapobiec ich likwidacji. Taki przykład zdarzył się również wśród naszych członków. Związek tam gdzie widział, że niewłaściwa interpretacja przepisów o podatku VAT utrudnia proces przemieszczania ładunków, starał się interweniować i w wielu przypadkach z sukcesem. W niektórych natomiast, jak np. w przypadku stosowania stawki 22 % VAT przy dowozach towarów eksportowanych przez polskie porty, Związek niestety nie potrafił przekonać Ministerstwa Finansów o szkodliwości stosowania wobec polskich portów tego rodzaju praktyki.

Należy w tym miejscu podkreślić, że istniejąca w ramach PZSM komisja ds. Finansowych miała olbrzymie zasługi w wyjaśnianiu zawitych spraw podatkowych.

Trudno byłoby w sposób wymierny pokazać efekty propagowania przez Związek postaw etycznych i poczynań członków Związku w biznesie. Wiadomo, że w tym zakresie, jak w każdym innym mogą zdarzać się przypadki nie etycznych poczynań. Komisja ds. Etyki istniejąca w ramach struktury organizacyjnej PZSM, która miała czuwać i działać w tym kierunku nie miała dzięki Bogu wielu skarg i zażaleń do rozwiązania. Działania Związku w tym zakresie polegały przede wszystkim na wyczuleniu środowiska spedytorskiego na elementarne wymogi etyki obowiązujące w gospodarce rynkowej i realizowane były poprzez wtaczanie dylematów etycznych biznesu do programów szkolenia zawodowego.

Ustanawianie ekspertów PZSM i ich podawanie do wiadomości publicznej to dalszy przykład działalności Związku na rzecz środowiska spedytorskiego i instytucji oraz jednostek gospodarczych współpracujących w procesie przemieszczania towarów. Komisja Ekspertów, która zajmowała się tymi sprawami zweryfikowała do dnia dzisiejszego 21 ekspertów z różnych dziedzin i rodzajów usług związanych z przemieszczaniem towarów.

Od początku swojego istnienia, tj od roku 1993, PZSM został przyjęty do Międzynarodowej Federacji Zrzeszeń Spedytorów w Zurichu jako członek zwyczajny tej światowej organizacji i w ramach jej struktur uczestniczył w pracach stałych roboczych grup doradczych i instytutów. Można dostrzec rosnące uznanie FIATA dla działalności PZSM, czego dowodem może być działalność w organizacji szkolenia zawodowego, przygotowywania dokumentów spedytorskich, opracowania ujednoczonych fiatowskich ogólnych warunków spedycyjnych, itp.

Na ostatnim Światowym Kongresie FIATA w Cancun, PZSM został wyróżniony dyplomem członka założyciela FIATA, jako kontynuator działalności Lwowskiego Związku Spedytorów, który w roku 1926 był jednym z założycieli FIATA.

Mimo usilnych starań Polskiemu Związkowi Spedytorów Międzynarodowych nie udało się skłonić władze FIATA do wyznaczenia daty odbycia Światowego Kongresu FIATA w Warszawie. Z uwagi na zajęcie terminów do roku 2004, szanse na odbycie takiego kongresu w Polsce istnieją dopiero po tym terminie.

Poza członkostwem we FIATA, PZSM jest od lipca 2001 roku członkiem stowarzyszonym Federacji Zrzeszeń Spedytorów Unii Europejskiej w Brukseli. Bycie członkiem tej organizacji unijnej daje polskiemu środowisku spedytorów możliwość uczestniczenia w pracach tej organizacji, korzystać z jej materiałów, śledzić jej działalność co zważywszy na okoliczność, iż organizacja ta posiada status doradczy dla unijnych komisji zajmujących się problematyką usług związanych z szeroko pojętą obsługą obrotu towarowego oraz nasze starania o członkostwo w Unii Europejskiej ma kolosalne znaczenie.

Kończąc moje podsumowanie dziewięcioletniej działalności PZSM zdaję sobie sprawę z tego, że moje wystąpienie nie objęło wszystkich spraw którymi zajmował się Związek, że wiele spraw nie poruszyłem i nie zaakcentowałem. Jedno co chciałbym bardzo mocno podkreślić to poświęcenie się wielu przedstawicieli naszych firm członkowskich sprawom dotyczącym całego naszego środowiska zawodowego, bez zwracania uwagi na własne partykularne interesy. Mam w tym przypadku na myśli członków tzw. "grup ad hoc", powoływanych dla załatwiania konkretnych tematów, bez których nie mielibyśmy opracowanych i uzgodnionych pakietów ubezpieczeniowych, projektu nowej wersji OPWS i wielu innych opracowań służących całemu środowisku spedytorów - Im chciałbym w szczególności podziękować za bezinteresowną pracę i wiele godzin wyrwanych z ich cennego czasu.

Duże dzięki kieruję do przewodniczących i członków komisji i grup roboczych, którzy również bezinteresownie podejmowali się załatwiania spraw dotyczących naszego środowiska i swoimi radami pozwolili Związkowi prezentować określone w danej sprawie stanowisko.

Wreszcie szczególne podziękowanie należy się również personelowi Biura PZSM za wyjątkowe

zaangażowanie się w pracy Związku, która znajdując uznanie u potencjalnych członków spowodowała, że z organizacji zrzeszającej 11 członków PZSM stał się organizacją zrzeszającą ponad 120 członków. Ponadto dużą zasługą pracowników Biura PZSM jest doprowadzenie do powstania Polskiej Izby Spedycji i Logistyki w sytuacji olbrzymich zewnętrznych przeszkód w jej powstaniu.

Dziękuję z cierpliwość i wyrozumiałość w wysłuchaniu mojego wystąpienia.

Jarosław Bokina  
Przewodniczący Rady PZSM  
1.02.2002, Wystąpienie na Nadzwyczajnym Walnym  
Zgromadzeniu