BIULETYN

Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

PAŹDZIERNIK/LISTOPAD
/GRUDZIEŃ 10-12/15

ISSN 1898-0244

e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

Konferencje i spotkania Noworoczne PISiL

Polska Izba Spedycji i Logistyki zaprasza na tradycyjnie już organizowane spotkania i konferencje noworoczne:

4 grudnia 2015 roku – Tawerna Orłowska w Gdyni;
14 stycznia 2016 roku - hotel „Polonia Palace” w Warszawie.
20 stycznia 2016 – spotkanie świąteczno-noworoczne, Zamek Książąt Pomorskich, Szczecin

Tradycyjnie każda z firm zrzeszona w PISiL otrzyma bezpłatne zaproszenia skierowane na ręce Prezesa / Dyrektora Firmy.

Szczegółowe informacje o spotkaniach wkrótce, ale czas zarezerwujcie Państwo już dziś. (E.S.)

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

SPIS TREŚCI

PAŹDZIERNIK/LISTOPAD/GRUDZIEŃ 2015

Konferencje i spotkania noworoczne (E.S.) ..... okładka 2

SPEDYCJA I TRANSPORT KOLEJOWY

Znowelizowana Umowa o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS) w Polsce nadal bez skuteczności prawnej (J.G.) 3

SPEDYCJA I TRANSPORT DROGOWY

MiLoG – wynik pierwszej kontroli w Polsce (D.A.) 7
Państwowy system opłat drogowych w Rosji (K.O.) 8

SPEDYCJA I TRANSPORT MORSKI

Weryfikacja wagi kontenera w eksporcie (D.A.) 8
Globalizacja i jej wpływ na gospodarkę światową i sektor transportu morskiego. Jej implikacje dla Polski i polskich portów morskich (A.G.) 30
Chiny planują integrację pięciu głównych portów (D.A.) 37
Procedura wyrażania zgody na tranzyt wewnątrz kraju- zmiana stanowiska PGIS w Gdyni (K.O.) 37

PODATKI / CŁO / OPŁATY

Interpretacja ogólna Ministra Finansów w zakresie kosztów dodatkowych wliczanych do podstawy opodatkowania podatkiem od towarów i usług z tytułu importu towarów (K.O.). 38
Wspólna Infolinia Podatkowa i Celna (źr.www.mf.gov.pl/ES) 39
Koszty przelewów zagranicznych objęte tajemnicą bankową? (K.O.) 39

FIATA, CLECAT / EUROINFORMACJE

Wspólna, czy dzielona polityka transportowa Unii Europejskiej? (W.J.) 40
Śródokresowy przegląd Białej Księgi w sprawie transportu (D.A.) 44
Europejski System Modułowy – EMS w Niemczech (D.A.) 45
VAT – Komisja Europejska nalega na kraje członkowskie na walkę z uchylaniem się od płacenia podatku i oszustw (D.A.) 45
Import przedmiotów użytku mających kontakt z żywnością – koniec okresu przejściowego (D.A.) 45
Konferencja Komisji Europejskiej poświęcona bezpieczeństwu (D.A.) 46

ARTYKUŁY / INFORMACJE RÓŻNE / Z PRAC PISIL

Odznaczenie państwowe dla wiceprzewodniczącego Rady PISiL (E.S.) 46
Posiedzenie Rady PISiL (E.S.) 47
Posiedzenie Komisji Rewizyjnej PISiL (E.S.) 48
Posiedzenia Komisji Finansowej PISiL (K.O.) 48
Posiedzenia Komisji celnej PISiL (K.O.) 49
Kolejne wydawnictwo PISiL (E.S.) 50
PISiL patronowała i uczestniczyła w Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2015" (M.W.) 50
PISiL wśród wystawców 11. Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2015 (M.W.) 52
ShipCup V | V Regaty Branży TSL o Puchar PISiL (red.) 55
Jubileusz 10-Lecia Savino Del Bene Poland Sp. z o.o. (red.) 55
Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania / szkolenia 2015/2016 (E.S.) 56
PISiL w mediach, konferencje, spotkania, artykuły, prezentacje /red/ 56
Udzielone patronaty / partnerstwo / współpraca / udział w konferencjach/targach ..... okładka 3

Biuletyn PISiL

Nakład: 200 egzemplarzy

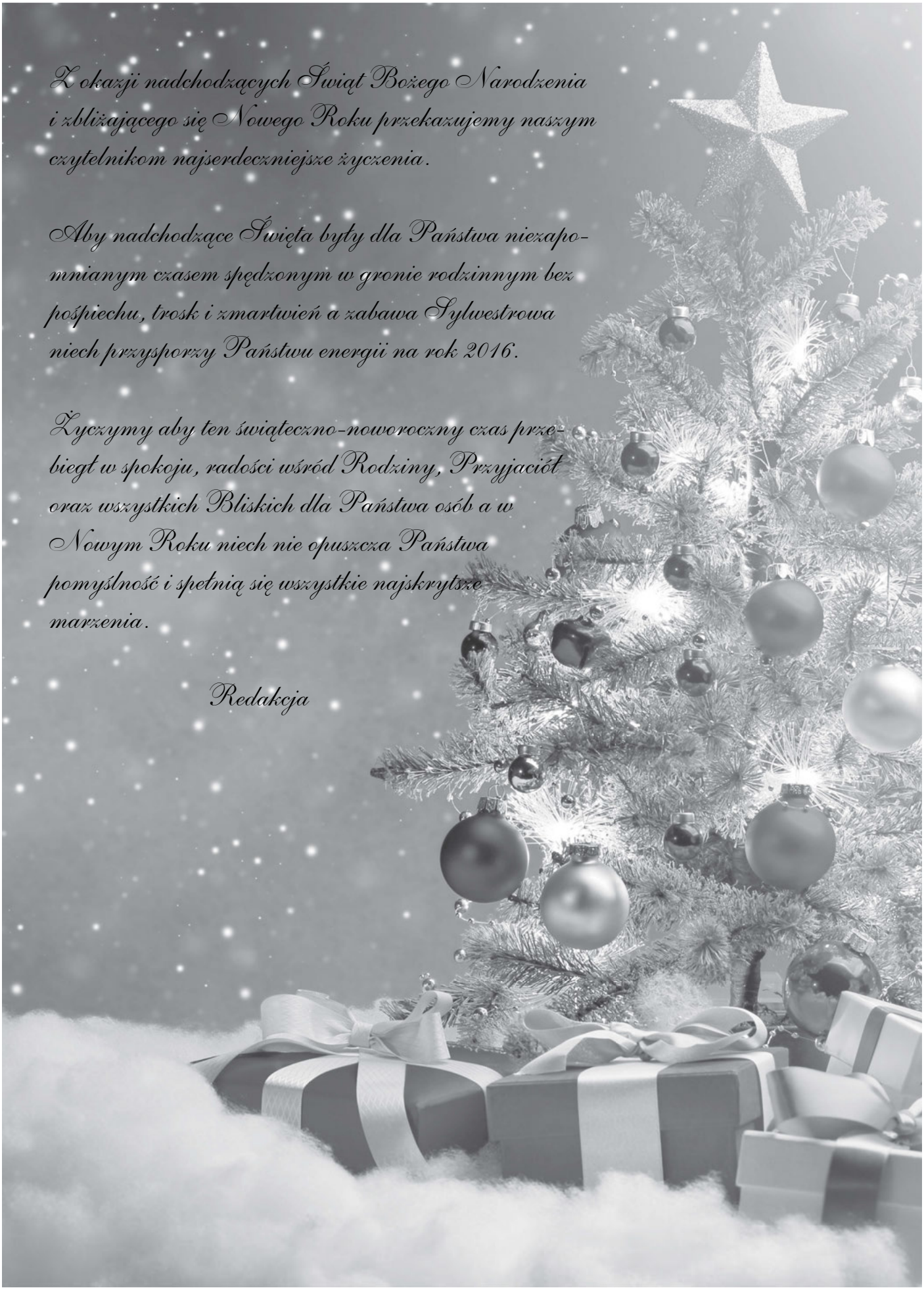
Redaktor Naczelny:
Elżbieta Soszyńska
Kolegium redakcyjne:
Danuta Adamczyk
Krystyna Ostrowska

Wydawca:
Polska Izba Spedycji i Logistyki
tel.: 58 620 98 26
58 620 19 50
fax: 58 661 39 35
ul. Świętojańska 3/2
81-368 Gdynia
e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

Konto:
Bank Millennium S.A.
nr 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731
Regon: 192629364
KRS: 0000068564
Sąd Rejonowy Gdańsk--Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

Skład i druk:
Drukarnia ELFAX
ul. Płk. Dąbka 308
Gdynia - Pogórze
tel./fax: 58 665 02 42
58 665 02 37
www.elfax.pl
e-mail: elfax@elfax.p

„Umieszczone w Biuletynie artykuły, komentarze, materiały i wszelkie inne treści w nim zamieszczone nie stanowią ani źródła prawa, ani oficjalnej jego wykładni; nie są też poradą bądź opinią prawną/ prawno-podatkową. Stanowią wyłącznie odzwierciedlenie poglądów Autora, a zatem ich przywoływanie w stosunkach prawnych pomiędzy stronami, osobami trzecimi oraz przed urzędami i sądami odbywać się może wyłącznie na ryzyko Czytelnika."



Z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i zbliżającego się Nowego Roku przekazujemy naszym czytelnikom najserdeczniejsze życzenia.

Aby nadchodzące Święta były dla Państwa niezapomnianym czasem spędzonym w gronie rodzinnym bez pośpiechu, trosk i zmartwień a zabawa Sylwestrowa niech przysporzy Państwu energii na rok 2016.

Życzymy aby ten świąteczno-noworoczny czas przebiegł w spokoju, radości wśród Rodziny, Przyjaciół oraz wszystkich Bliskich dla Państwa osób a w Nowym Roku niech nie opuszcza Państwa pomyślność i spełnią się wszystkie najskrytsze marzenia.

Redakcja

ZNOWELIZOWANA UMOWA O MIĘDZYNARODOWEJ KOLEJOWEJ KOMUNIKACJI TOWAROWEJ (SMGS) W POLSCE NADAL BEZ SKUTECZNOŚCI PRAWNEJ

Na stronie internetowej Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD) zamieszczony został rosyjski tekst Umowy o międzynarodowej komunikacji towarowej z dnia 1 listopada 1951 r., w znowelizowanym brzmieniu, obowiązującym od 1 lipca 2015 r., przyjętym protokołem z dnia 6 czerwca 2014 r. Komisji OSŻD do spraw prawa przewozowego SMGS. W wersji papierowej, przeznaczonej dla sygnatariuszy umowy, jej tekst jednolity ukazał się nakładem OSŻD w postaci książkowej, jako kolejna poprawka do Umowy SMGS z 1 listopada 1951 r. W Polsce znowelizowana umowa SMGS nie została poddana zatwierdzeniu i ogłoszeniu przez Radę Ministrów w Monitorze Polskim, jak tego wymaga obowiązująca w tym względzie procedura, a tym samym nie wprowadzono jej dotychczas w życie.

Fakt, że znowelizowanej umowy SMGS w Polsce nie wprowadzono w życie, nie przesądza o zawieszeniu przewozów towarowych odprawianych w oparciu o te przepisy w komunikacji z państwami, których koleje umowę SMGS zawarły. Wszak pomimo tego, że znowelizowane przepisy umowy na polskim rynku transportowym formalnie nie obowiązują, przewozy towarowe w obrocie z tymi państwami, dokonywane w oparciu o nieformalne przepisy odbywają się nadal i po 1 lipca br. bez przeszkód. Konsensualny charakter umowy o przewóz sprawia bowiem, że nadawca przesyłki może z przewoźnikiem uzgodnić warunki przewozu, tym łatwiej, jeżeli umawiające się strony umowy mają do dyspozycji wypróbowany wzorzec tych warunków (i dokumentów) w postaci nieformalnych przepisów znowelizowanej umowy SMGS. Jednakże wobec niewprowadzenia tych obecnie zreformowanych przepisów w życie, będące w obiegu nieformalne wersje polskie znowelizowanych przepisów umowy SMGS, są pozbawione charakteru normatywnego a tym samym nie mają skuteczności prawnej, podobnie zresztą, jak wszystkie poprzednie poprawki do tekstu umowy SMGS z 1951 r., wnoszone do niej corocznie przez OSŻD, lecz w Polsce od czasu prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe (PKP)" w 2001 r. niewprowadzane w życie.

Stosowanie nieformalnych przepisów umowy SMGS do przewozów towarowych w komunikacji międzynarodowej oznacza, że w razie rozpatrywania przed sądem sprawy spornej z umowy o przewóz dokonany z zastosowaniem nienormatywnych przepisów, sąd będzie rozstrzygał nie w oparciu o przepisy umowy SMGS, lecz o krajowe prawo przewozowe z ewentualnym subsydiarnym zastosowaniem odnośnych przepisów Kodeksu cywilnego. Trzeba przy tym dodać, że regulacje prawne sformułowane w umowie SMGS w szerokim zakresie dotyczą materii uregulowanej ustawami, w tej liczbie Ustawą z 15 listopada 1984 r – Prawo przewozowe.

Znowelizowane brzmienie umowy SMGS gruntownie zmienia jej dotychczasową normatywną i wykonawczą treść przepisów, przystosowując ją w pewnej mierze do zmian, jakie zaistniały w minionym dziesięcioleciu na europejskim oraz eurazjatyckim rynku transportowym w komunikacji międzynarodowej oraz w międzynarodowym kolejowym prawie przewozowym.

W sytuacji, jaka się wytworzyła na polskim rynku transportowym, w wyniku zaniechania od 2001 r aktualizowania w Polsce umowy SMGS na podstawie wnoszonych przez OSŻD jej kolejnych zmian, warto Czytelnikom przypomnieć okoliczności zaangażowania się państwa w ten drugi system międzynarodowego prawa przewozowego (poza Konwencją COTIF/CIM) i wynikające stąd implikacje dla stron umowy o przewóz w omawianej tu komunikacji międzynarodowej.

Zgodnie z brzmieniem preambuły poprzedzającej tekst „ Umowy o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MGS)" z 1951 r., umowa została zawarta przez ministerstwa zarządzające kolejami, których interesy reprezentowały ich władze centralne. Organizacja funkcjonowania resortu komunikacji w Polsce w latach 50. pozwalała uznać sformułowanie preambuły za właściwe, bowiem wykonywanie zwierzchniego kierownictwa przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" oraz reprezentowanie go na zewnątrz spoczywało wówczas w gestii Ministra Komunikacji.[1] Według przepisów umowy MGS (w 1953 r. przemianowanej na SMGS), w brzmieniu obowiązującym do końca sierpnia 1957 r., niezbędne było jej zatwierdzenie przez właściwe władze wszystkich państw, których koleje podpisały umowę a następnie zawiadomienie o tym zatwierdzeniu zarządu kierującego sprawami umów MGS i MPS.[2]

Zawarcie umowy międzynarodowej przez zarządy kolei wskazuje jednoznacznie na jej resortowy charakter. Ten charakter umowy znajduje ponadto potwierdzenie w przepisach stanowiących wprost, że stronami umowy są koleje, przy czym tego resortowego charakteru umowy nie zmienia obowiązek jej zatwierdzenia przez „właściwe władze państwa", którego koleje podpisały umowę.

To zatwierdzenie spełniało istotną rolę w nadaniu umowie mocy obowiązującej, zarówno w sferze stosunków krajowych, jak i międzynarodowych. Trudno jednak dziś dociec, co autorzy tekstu umowy MGS rozumieli przez sformułowanie „właściwe władze państwa". Nie wykluczone, że chodziło o kierownictwo resortu zarządzającego koleją w danym państwie. W Polsce pod tym sformułowaniem rozumiano najwidoczniej resortowego ministra właściwego do spraw komunikacji kolejowej, bowiem w określeniu kompetencji prezesa Rady Ministrów w art. 32 Konstytucji z 1952 r. nie wymienia się czynności zatwierdzania przez niego międzynarodowych umów nieratyfikowanych. Z drugiej strony trzeba mieć na uwadze, że w latach 50. zarządy kolei były wyposażone w kompetencje do zawierania umów resortowych, które

[1] Ustawa o kolejach z dnia 2 grudnia 1960 r. Dz. U. Nr 54 poz. 311
[2] Z. Żółciński, Systemy prawne regulujące międzynarodowe przewozy towarów kolejami, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1971 s.84.

wiązały nie tylko koleje, ale i dane państwo, gdyż zawierano je jako umowy międzynarodowe. Faktem jest, dziś już historycznym, że umowy te, którym w ten sposób nadawano prawomocność, były wykonywane i niekwestionowane przez ówczesnego ustawodawcę. Toteż Minister Kolei, zarządzeniem z dnia 25 września 1951 r. wprowadził umowę MGS w życie, ogłaszając jej tekst w resortowym organie promulgacyjnym – Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych[3], nadając jej tym samym w Polsce moc obowiązującą. W ten sposób zostało zapoczątkowane w Polsce istnienie dwóch odrębnych systemów międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego.

Charakter prawny umowy, a przede wszystkim jej układ strukturalny, gdzie ogólne postanowienia o charakterze normatywnym przeplatają się ze szczegółowymi przepisami wykonawczymi, bezprecedensowa w praktyce prawnej forma wprowadzenia umowy międzynarodowej w życie czy wreszcie niejasna forma aktu związania podpisanej umowy międzynarodowej z państwem, wszystko to znacznie odbiega od zasad ogólnie obowiązujących w praktyce stanowienia prawa międzynarodowego. Trzeba jednak pamiętać, że realia polityczne lat 50. wykluczały inne ukształtowanie zawieranej umowy niż to, jakie przedstawiono w formie gotowego projektu potencjalnym jej sygnatariuszom do podpisu. Chodziło przecież wówczas o ustanowienie odrębnego międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego, bez udziału państw o odmiennym ustroju politycznym i zastąpienie Konwencji CIM umową SMGS w komunikacji kolejowej z państwami pozostającymi w strefie wpływów byłego państwa radzieckiego.

Pomimo wielu wątpliwości co do charakteru normatywnego wielu fragmentów umowy SMGS i pewnych nieścisłości natury cywilnoprawnej, głównie przy międzynarodowych przewozach na styku systemów prawnych CIM – SMGS (np. problematyczne pojęcie odbiorcy w pierwszym liście przewozowym oraz związane z tym skutki teoretyczno-prawne i ekonomiczne dla międzynarodowego obrotu towarowego), międzynarodowa umowa SMGS jest w Polsce traktowana na równi z odnośną umową międzypaństwową, jaką jest Konwencja COTIF/CIM.

Natomiast wiele wątpliwości i istotnych zastrzeżeń co do skuteczności prawnej umowy wnosiła od samego początku jej obowiązywania polska judykatura. Zarówno w czasie obowiązywania Konstytucji z 1952 r., jak i w czasie ją poprzedzającym, podstawą obowiązywania norm prawnych z umów międzynarodowych w stosunkach wewnętrznych była ratyfikacja takiej umowy, będąca wyrazem związania zawieranej umowy z państwem, oraz ogłoszenie jej tekstu autentycznego, wraz z tłumaczeniem na język polski, w Dzienniku Ustaw RP. Umowa SMGS, jako międzynarodowa umowa resortowa, ratyfikacji nie podlegała i chociaż charakter prawny umowy nieratyfikowanej, jako umowy resortowej, nie ma wpływu na jej status na płaszczyźnie prawa wewnętrznego, to sądy, w zasadzie wszystkich instancji, w sprawach spornych z umowy SMGS pochodzących z różnych lat orzekały, że brak ratyfikacji umowy, a przede wszystkim jej nieogłoszenie w rządowym organie promulgacyjnym, uzasadnia odmówienie przepisom umowy SMGS charakteru normatywnego. Prezentowane w piśmiennictwie opinie na ten temat charakteryzują poważne rozbieżności, od przypisywania postanowieniom umowy znaczenia norm bezwzględnie obowiązujących, do traktowania ich wyłącznie jako norm resortowych, regulujących stosunki między przewoźnikami kolejowymi krajów, których przedstawiciele (zarządy kolei) umowę podpisali.[4]

Różnorodność ocen charakteru prawnego omawianej umowy niech zobrazuje stanowisko niektórych sądów, zawarte w ich orzecznictwie w sprawach z umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS): otóż, Sąd Najwyższy uznał w orzeczeniu z 3.5. 1974 r.(ICR/195/74) moc wiążącą umowy; Sąd Apelacyjny w Gdańsku w wyroku z 9.2.1996 r. (I ACR 1076/95 r. OSA 1996, Nr 9 poz.42) odmówił umowie SMGS charakteru umowy międzynarodowej w rozumieniu art. 1 ust. 3 Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe; Sąd Najwyższy w uchwale podjętej w pełnym składzie Izby Cywilnej z dnia 5.10. 1974 r. (III CZP 71/73 OSNCP 1975, Nr 5 poz.72) wypowiedział m. in. pogląd, że umowa SMGS, jako zawarta między zarządami kolejowymi, niepodlegająca ani ratyfikacji, ani ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw, nie może zawierać postanowienia w zakresie zastrzeżonym dla ustawy albo już ustanowionym w ustawie; Orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego z 19.12. 2002 r.: „Resortowy charakter umowy SMGS może stanowić samoistną przeszkodę włączania jej do krajowego porządku prawnego, skoro jest wysoce wątpliwe czy można ją zaliczyć do kategorii umów międzynarodowych".

Przejęty w wyniku transformacji ustrojowej z 1989 r. przez ustawodawcę RP dorobek prawny PRL, m.in. w przedmiocie międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego, zostaje skonfrontowany z nowym porządkiem prawnym pod rządami Konstytucji RP z 1997 r., w którym status umowy SMGS, jako umowy międzynarodowej nieratyfikowanej, ulega zasadniczej zmianie – kształtują go obecnie artykuły 87 ust.1 i art. 91 ust.1 Konstytucji RP z 1997 r.

Pierwszy z nich stanowi: „Źródłem powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są: Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia." Z treści tego artykułu wynika zatem pośrednio, że umowa SMGS, jako międzynarodowa umowa nieratyfikowana, nie stanowi samodzielnego źródła powszechnie obowiązującego prawa, a tym samym nie może dawać praw ani nakładać obowiązków na jednostkę, a w jej krajowym stosowaniu nie ma pierwszeństwa w stosunku do ustawy. Trzeba jednak pamiętać, że charakter prawny umowy międzynarodowej nieratyfikowanej nie wpływa na jej status na płaszczyźnie prawa krajowego i podmioty umowy mają obowiązek ją wykonywać, w myśl zasady konieczności przestrzegania zobowiązań międzynarodowych, wyrażonej w art. 9 Konstytucji RP (*pacta sunt servanda*). Toteż umowa SMGS, jako umowa resortowa, w prawie 40-letniej praktyce prawnej pod rządami poprzednich konstytucji była stosowana i wykonywana, wprawdzie z wieloma zastrzeżeniami judykatury, ale bez jakiegokolwiek kwestionowania jej prawomocności przez ówczesnego ustawodawcę. W artykule 91 ust.1 natomiast stanowi się, że: „Ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, stanowi część krajowego porządku prawnego…" Ten przepis włącza więc do porządku prawnego państwa tylko takie umowy międzynarodowe, które zostały ratyfikowane i ogłoszone w Dzienniku Ustaw RP. W świetle zatem tego przepisu, resortowy charakter umowy SMGS stanowi samoistną przeszkodę włączenia jej do krajowego porządku prawnego, skoro nasuwają się wątpliwości, czy można ją zaliczyć do kategorii umów międzynarodowych, bo tylko

[3] Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1951 r., Nr 17 poz. 166.
[4] Anna Wyrozumska. Umowy międzynarodowe. Teoria i praktyka, Wydawnictwo Prawo i Praktyka Gospodarcza, Warszawa 2006, s.599.

takie umowy międzynarodowe podlegają ratyfikacji.

Kwestia skuteczności prawnej umów międzynarodowych nieratyfikowanych jest dla praktyki prawnej sprawą wielce problematyczną i w zasadzie dotychczas definitywnie nierozwiązaną. Miejsce ratyfikowanych umów międzynarodowych i podstawę ich stosowania w polskim porządku prawnym określa jednoznacznie Konstytucja RP, nie wypowiada się natomiast na temat usytuowania w niej umów międzynarodowych nieratyfikowanych. W piśmiennictwie na ten temat wskazuje się wprawdzie na kilka możliwych rozwiązań prawnych, m.in. na zastosowanie tzw. odesłań zawartych w ustawie, jednakże zamknięty w art. 87 Konstytucji RP katalog powszechnie obowiązujących źródeł prawa wyklucza wprowadzenie do niego umów międzynarodowych niespełniających przesłanek określonych w jej art. 91 ust.1. Stąd przytoczone wyżej, tak znacznie zróżnicowane, opinie prawne sądów w kwestii skuteczności prawnej umowy SMGS.

Brak wyrazistości normatywnej w poszczególnych przepisach umowy, jej kontrowersyjny charakter prawny, stwierdzany w obszernym orzecznictwie sądowym oraz wątpliwa skuteczność prawna orzekana w procesach sądowych z umowy SMGS, wszystko to potwierdza zasadność orzecznictwa sądów, odmawiających umowie SMGS charakteru normatywnego. Tym niemniej, kiedy w wyniku transformacji ustrojowej z 1989 r. i powrotu państwa do zachodnich struktur prawnych oraz późniejszych przygotowań warunków akcesu do Unii Europejskiej reformowano wiele dziedzin polskiego ustawodawstwa, w przedmiocie międzynarodowego prawa przewozowego pozostawiono *status quo*. W tym dziale prawa nie powrócono do stanu prawnego sprzed 1951 r., czyli tylko do jednego systemu międzynarodowego prawa przewozowego w postaci Konwencji CIM, utrzymując nadal dualizm prawny w tej dziedzinie.

Argumentem przesądzającym o celowości dalszego tolerowania w Polsce odrębnego od Konwencji CIM międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego, w postaci umowy SMGS, było utrzymanie usprawnienia obrotu towarowego realizowanego transportem kolejowym między Polską a państwami Europy Wschodniej m.in. przez zastosowanie do przewozów w tych relacjach jednolitego, dla sygnatariuszy umowy, międzynarodowego prawa przewozowego, jakim - oprócz obowiązującej w Polsce Konwencji CIM - była umowa SMGS. Praktyczna strona usprawnienia wyraża się w granicznej spedycji kolejowych przesyłek towarowych, które nadane do przewozu w jednym kraju za listem przewozowym SMGS, osiągają stację przeznaczenia w drugim, bez konieczności jego zmiany na granicy państwowej. Ponadto, jako usprawnienie przewozów towarowych w tej komunikacji, uznano zastąpienie przez umowę SMGS umów zawartych z państwami ościennymi o bezpośredniej z nimi komunikacji kolejowej.

Z praktycznego i ekonomicznego punktu widzenia podjętą w tym czasie decyzję trzeba uznać za racjonalną. Było wprawdzie jeszcze szereg argumentów, w tym te wyżej scharakteryzowane, które w świetle transformacji ustrojowej przemawiały za powrotem do jednego systemu międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego, lecz ten pierwszy, o podłożu gospodarczym, okazał się na tyle istotny, że przeważył na rzecz pozostawienia w dziedzinie międzynarodowego prawa przewozowego dotychczasowego *status quo*.

Pomimo kwestionowania przez judykaturę formy aktu wprowadzającego w roku 1951 międzynarodową umowę SMGS w życie (przez resortowego ministra) oraz bardzo zróżnicowane orzecznictwo w sprawach z tej umowy, w większości odmawiające jej przepisom charakteru normatywnego i międzynarodowego, wobec braku reakcji polskiego ustawodawcy na te nieścisłości prawne, przepisy umowy SMGS stosowano bez przeszkód przy odprawie przesyłek w komunikacji z państwami, których koleje umowę podpisały.

Agendy spraw związanych z wykonawstwem na rynku transportowym międzynarodowego prawa przewozowego a więc i z bieżącym informowaniem zainteresowanych użytkowników transportu kolejowego o zmianach wnoszonych okresowo przez OSŻD do treści przepisów umowy SMGS oraz z dystrybucją materiałów, były prowadzone w trybie administracyjnym przez Dyrekcję Generalną PKP, będącą wówczas jednostką wykonawczą resortu komunikacji. Ten stan rzeczy zmienił się jednak zasadniczo w wyniku wprowadzenia w 2001 r. w życie Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe" i utworzeniem przedsiębiorstwa PKP Cargo S.A., powołanego do pełnienia wyłącznej funkcji przewoźnika kolejowego. Kwestię prowadzenia spraw związanych z wykonawstwem międzynarodowego prawa przewozowego, w tym umów SMGS, rozwiązuje natomiast odtąd Ustawa z 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych,[5] która określa zasady oraz tryb zawierania, ratyfikowania, zatwierdzania, ale i ogłaszania oraz poprawiania zakresu obowiązywania umów międzynarodowych, natomiast w części dotyczącej umów międzynarodowych nieratyfikowanych normuje m.in. procedury wprowadzania ich w życie, czyli kwestie, które wcześniej spoczywały w gestii Dyrekcji Generalnej PKP. Z tej racji warto więc przytoczyć niektóre postanowienia tej ustawy, za pomocą których umowy międzynarodowe, także te nieratyfikowane, wprowadza się w danym kraju w życie.

Związanie państwa zawierającego umowę międzynarodową z tą umową wymaga formalnej zgody państwa, wyrażonej w postaci ratyfikacji, lub przez jej zatwierdzenie. Potwierdzenie tej fundamentalnej zasady międzynarodowego prawa traktatowego znajdujemy w art. 12 ust. 3 Ustawy o umowach międzynarodowych, który stanowi, że: „Umowa międzynarodowa, która nie podlega ratyfikacji wymaga zatwierdzenia przez Radę Ministrów" i dalej kontynuując ten temat w art. 15:"Rada Ministrów podejmuje uchwałę o przedłożeniu umowy międzynarodowej Prezydentowi RP do ratyfikacji lub o jej zatwierdzeniu." W części dotyczącej ogłaszania umowy międzynarodowej w art. 18 ust. 3 stanowi się natomiast że: „ Umowa międzynarodowa inna niż wymieniona w art. 1 (czyli nieratyfikowana – J.G.), jest ogłaszana wraz z dotyczącymi jej oświadczeniami rządowymi, niezwłocznie w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski"… " Ogłoszenie zarządza Prezes Rady Ministrów na wniosek ministra kierującego działaniem administracji rządowej właściwej do spraw, których dotyczy ta umowa". Formę, w jakiej ogłoszenie umowy międzynarodowej, w tym i tej nieratyfikowanej, powinno się ukazać (tekst autentyczny, jego tłumaczenie na język polski itp.) określa Rada Ministrów w drodze rozporządzenia. Tyle ustawa, odnosząc się do tekstu samej umowy międzynarodowej, niepodlegającej ratyfikacji.

Istotną częścią ustawy jest unormowanie kwestii zmian, które nie polegają na zawarciu nowej umowy międzynarodowej, wprowadzanych do umów międzynarodowych, których obowiązywania najczęściej nie ogranicza się czasowo. Warto w tym miejscu przytoczyć,

[5] Dz. U. z 2000 r. Nr 39, poz.443.

że Międzynarodowa Konwencja CIM, w aktualnym brzmieniu jako Konwencja COTIF, obowiązuje w Europie od ponad stu lat. Podobnie, chociaż nieco mniej, bo przeszło 60 lat liczy umowa SMGS. Stąd istotnym problemem dla utrzymania skuteczności prawnej umowy międzynarodowej jest jej bieżąca aktualizacja.

Doceniając wagę problemu, ustawodawca poświęca mu w rzeczonej ustawie oddzielny rozdział, normując w nim procedurę wnoszenia zmian do umowy międzynarodowej, w celu utrzymania jej w aktualnym stanie prawnym. W artykule 23 stanowi się zatem, że „Minister kierujący działem administracji rządowej właściwy do spraw, których dotyczy umowa międzynarodowa, po uzgodnieniu z zainteresowanymi ministrami, składa Radzie Ministrów, za pośrednictwem ministra właściwego do spraw zagranicznych wniosek o……2) zmianę, która nie polega na zawarciu nowej umowy międzynarodowej….” I na koniec, w artykule 25 ustala się bardzo istotną zasadę, szczególnie dla umów międzynarodowych często zmienianych (dotyczy to szczególnie corocznych poprawek do umowy SMGS), która brzmi: „Oświadczenia rządowe o zmianie zakresu obowiązywania umowy międzynarodowej, o której mowa w art. 23, ogłasza się w trybie, w jakim została ogłoszona umowa międzynarodowa”, czyli również w Monitorze Polskim.

Otrzymaliśmy zatem ustawę, która normując m.in. postępowanie z międzynarodowymi umowami nieratyfikowanymi, gdyby ją zastosować do umowy SMGS, umożliwiła by *lege artis* nadanie tej umowie niekwestionowanego charakteru normatywnego i formalne włączenie jej do polskiego systemu prawnego[6]. Ponadto ustawa normuje procedurę bieżącego aktualizowania umowy międzynarodowej, co w odniesieniu do umowy SMGS, zmienianej w zasadzie corocznie, ma tu szczególnie istotne znaczenie.

Transformacja ustrojowa z 1989 r., jak wyżej zaznaczono, z racjonalnych na owe czasy względów, nie zlikwidowała panującego w Polsce dualizmu w systemie międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego, utrzymując nadal stosowanie przepisów umowy SMGS do przewozów w komunikacji z państwami Europy Wschodniej, pomimo jej problematycznego charakteru prawnego, przejętego w dorobku prawnym ustawodawcy z epoki PRL. W nowej rzeczywistości, oczekiwano dopełnienia decyzji o utrzymaniu w mocy przepisów umowy SMGS przez formalne nadanie im charakteru umowy międzynarodowej, w rozumieniu ustawy z 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych, tj. z normatywnym charakterem prawnym jej przepisów, do czego wystarcza poddanie umowy procedurze tejże ustawy. Jednakże dotychczas, w odniesieniu do znowelizowanej umowy SMGS, to nie nastąpiło, a wieloletnią zwłokę w tej mierze wobec poprzednich poprawek przypisuje się podobno oczekiwaniu na zakończenie przez OSŻD trwających prac nad nowelizacją umowy SMGS.[7]

Wnioskując z informacji o nowelizacji umowy SMGS z dniem I lipca 2015 r., jaką zamieszczono wraz z jej nowym brzmieniem na stronach internetowych OSŻD, można było zatem oczekiwać, że ogłoszenie w rządowym organie promulgacyjnym (Monitor Polski) o wprowadzeniu w życie znowelizowanej umowy SMGS ukaże się w czasie pozostawiającym użytkownikom kolei co najmniej jeden miesiąc tzw. *vacatio legis*, czyli 1 czerwca 2015 r. Ponieważ tak się jednak nie stało i rzeczone ogłoszenie, do czasu oddania niniejszego numeru Biuletynu do druku, w ogóle nie nastąpiło można żywić uzasadnioną obawę, że i ta, szczególnie istotna zmiana (poprawka) umowy SMGS, bo nadająca umowie całkowicie znowelizowane brzmienie, dzieli los poprawek poprzednich, niewprowadzanych w życie i nieogłaszanych w Monitorze Polskim, jak wymaga tego przytoczona wyżej procedura. Skutki tego zaniechania są oczywiste: w miarę niewprowadzania w życie kolejnych (corocznych) poprawek, przekazywanych przez OSŻD, redukowano sukcesywnie skuteczność prawną odnośnych unormowań w umowie SMGS.

Z dniem 1 lipca 2015 r. umowę SMGS zastąpiono znowelizowanym brzmieniem, które zostanie włączone do krajowego systemu prawnego, jeżeli znowelizowaną umowę wprowadzi się w Polsce w życie. Należy przy tym przypomnieć, że krążące w obiegu między użytkownikami transportu kolejowego nieformalne tłumaczenia jej znowelizowanego tekstu na język polski nie mają charakteru normatywnego a tym samym, stosowane do odprawy przesyłek towarowych, są oczywiście pozbawione skuteczności prawnej.

Z braku oficjalnego tekstu polskiego znowelizowanej umowy SMGS nie wiadomo na ile zmieniły się w niej dotychczasowe regulacje prawnoprzewozowe. Jak donosi CIT NFO[8], podobno niektóre z nich merytorycznie zbliżyły się do ujednoliconych przepisów CIM[9]. W polskich wydawnictwach profesjonalnych z dziedziny transportu tematowi prawa przewozowego nie poświęca się zbytniej uwagi, z wyjątkiem Biuletynu PISiL, wydawanego przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki, mającą spory dorobek edytorski w dziedzinie podręczników o tematyce kolejowej i w którym to biuletynie niniejszy artykuł się ukazuje.

W artykule na temat usytuowania Konwencji COTIF w polskim porządku prawnym [10] niżej podpisany, odnosząc się do miejsca umowy SMGS w polskim systemie prawnym zaistniałym po transformacji ustrojowej, pisał: „….usytuowanie umowy międzynarodowej nieratyfikowanej w polskim systemie prawnym i brak jednoznaczności w interpretacji przez sądy jej skuteczności prawnej w sprawach z umowy o przewóz w komunikacji międzynarodowej, zmusza do zastanowienia się nad sensem utrzymywania w Polsce obowiązku stosowania dwóch odmiennych systemów międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego. W świetle obowiązujących odnośnych norm konstytucyjnych oraz znowelizowanej Konwencji COTIF, nie można się dopatrzyć żadnych przeszkód dla powrotu w tym względzie do obowiązywania jednego, ujednoliconego dla 47 państw stron Konwencji COTIF, międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego, stosowanego w Polsce od 1922 r. Tym samym z przepisów prawa przewozowego zostałaby wyeliminowana, pozostająca poza krajowym porządkiem prawnym, kontrowersyjna umowa międzynarodowa oraz towarzyszące jej przepisy, nieprzystające dziś do realiów integrowanego w ramach Unii Europejskiej rynku transportowego.”

W uzupełnieniu powyższego trzeba dodać, że wprowadzenie do komunikacji z państwami Europy Wschodniej alternatywnego międzynarodowego listu przewozowego CIM/SMGS, pozwalającego na bezpośrednie (tj. bez zmiany listu przewozowego na styku dwóch odrębnych systemów prawnych) przewozy przesyłek towarowych, podważyło argumentację ongiś racjonalną i przemawiającą za dalszym tolerowaniem w polskim systemie prawnym trwającego od 1951 r. dualizmu w międzynarodowym prawie przewozowym.[11]

6 Uwaga na precyzję sformułowania – nie mylić z porządkiem prawnym, do którego umowy międzynarodowe nieratyfikowane nie wchodzą.
7 Decyzję o rozpoczęciu prac nad rewizją umowy SMGS podjęto w OSŻD na szczeblu ministrów w 2005 r.
8 Biuletyn Informacyjny Międzynarodowego Komitetu Przewozów Kolejowych (CIT).
9 Załącznik B do Konwencji o międzynarodowych przewozach kolejowych (COTIF).
10 Jerzy Godlewski, Międzynarodowe kolejowe prawo przewozowe COTIF w porządku prawnym Rzeczypospolitej, Biuletyn Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, nr 9-10/2013, s. 21.

Przyjęcie w 1951 r. do polskiego ustawodawstwa umowy SMGS, sformułowanej w oparciu o obcy polskiej kulturze prawnej system prawodawstwa wschodniego, budził od samego początku obowiązywania wiele wątpliwości a jej charakter prawny pozostaje niezmiennie kontrowersyjny wśród polskiej judykatury i ekspertów międzynarodowego prawa przewozowego. Ten osobliwy charakter umowy SMGS, odbiegający ponadto swą treścią oraz strukturą od Konwencji COTIF/CIM, spełniającej w tej mierze wymogi Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów, stał się kłopotliwy również dla polskiej strony administrującej wykonawstwem umowy. Okazuje się bowiem, że spełnienie warunków wymaganych przy wprowadzaniu umowy w życie, w przewidzianym do tego trybie oraz w wyznaczonym terminie, stało się – jak wykazuje dotychczasowa praktyka – problematyczne. Znamienne przy tym, że odnosi się to tylko do umowy SMGS, bowiem wprowadzenie w życie znowelizowanej Konwencji COTIF/CIM z 1 czerwca 2006 r. tudzież wcześniejszych poprawek do niej, nie licząc jedynie pewnego opóźnienia, odbywało się bezproblemowo.

Postępowanie czynników odpowiedzialnych za merytoryczną poprawność prawa przewozowego i jego prawidłowe funkcjonowanie w państwie, a raczej brak odpowiedniego tu postępowania, pozwala przypuszczać, że rozważa się jednak celowość dalszego stosowania, obecnie nieprawomocnych, przepisów SMGS. Jak bowiem inaczej można tłumaczyć wykazany przez odnośne czynniki brak zainteresowania dla bieżącego aktualizowania umowy SMGS, wyrażane zaniechaniem od 14 lat formalnego ogłaszania zmian jej stanu prawnego. Ale nie można też wykluczyć, że to zaniechanie powodowane jest przyczyną obiektywną (np. ewentualnym zastrzeżeniem RCL[12] co do merytorycznego kryterium umowy międzynarodowej), na której usunięcie polska strona umowy SMGS wpływu nie ma.

Tak czy inaczej, bezprecedensowa sytuacja, jaka zaistniała w polskim systemie międzynarodowego prawa przewozowego, w której sygnowaną przez stronę polską umowę międzynarodową utrzymuje się z nieznanych powodów w stanie nieprawomocnym, oczekuje ingerencji porządkującej ten stan rzeczy. Trzeba bowiem mieć na uwadze, że niezależnie od implikacji prawno przewozowych, nie pozostaje on bez wpływu na użytkowników transportu kolejowego, m.in. podważając ich zaufanie do przepisów regulujących w umowie SMGS proces międzynarodowego przewozu kiedy te, także w znowelizowanym ujęciu, pozbawione są charakteru normatywnego.

Według zachodniego piśmiennictwa nowelizacja SMGS z 1 lipca 2015 r. wprowadza w dotychczasowym stanie prawnym umowy zasadnicze zmiany, podobno niepozbawione wątków nawiązujących do aktualnych realiów rynkowych i niektórych rozwiązań prawnoprzewozowych z Konwencji COTIF/CIM. Jednakże z oceną wprowadzonych tu merytorycznych zmian trzeba się wstrzymać do czasu ewentualnego wprowadzenia znowelizowanej umowy w życie, w przypadku zdecydowania o dalszym utrzymaniu w mocy panującego w Polsce od 1951 r. dualizmu prawnego w dziedzinie międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego.

Natomiast dzisiejszy brak aktu prawnego wprowadzającego w Polsce znowelizowaną umowę SMGS w życie, ciśnie na usta strawestowany okrzyk Greka Zorby: jaka piękna niekonsekwencja! Strona polska widnieje niezmiennie na liście sygnatariuszy umowy SMGS, także tej znowelizowanej, tymczasem owej umowy w systemie polskiego prawodawstwa formalnie nie ma! W Państwie prawa?

Jerzy Godlewski

[11] Obszerniej na ten temat czytaj: Jerzy Godlewski, Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM). Wydawnictwo Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Gdynia 2007, s. 38.
[12] RCL – Rządowe Centrum Legislacyjne.

MiLoG – wynik pierwszej kontroli w Polsce

W dniu 05.10.2015r. zakończona została jedna z pierwszych kontroli MiLoG dotyczących polskiego przewoźnika, wykonującego transport drogowy pojazdami ciężarowymi na terenie Niemiec, przeprowadzona przez niemiecki Urząd Celny.

Wobec mnogości interpretacji dotyczących sposobu wyliczania dopłat do wynagrodzenia za pracę kierowcy na terenie Niemiec środowisko transportowe z zainteresowaniem czekało na wyniki postępowania niemieckiego Urzędu Celnego.

Część ekspertów twierdziła, iż dodatki właściwe delegacji pracownika, tj. diety czy ryczałty noclegowe, znacząco zawyżając w ten sposób wartość wyrównania do płacy minimalnej w Niemczech, nie mogą zostać uznane jako składnik płacy minimalnej. Wynik kontroli MiLoG. potwierdził, że obawy przed zaliczeniem tychże składników były bezpodstawne, a stanowisko Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców prezentowane od początku roku znalazło potwierdzenie. Na stronie internetowej zoll.de znajdują się jasne, uszczegółowione wytyczne, które przedstawiają sposób rozliczenia płacy minimalnej w sposób proponowany przez OCRK. Niemiecki Urząd Celny w pełni zaakceptował praktykę wliczania do płacy minimalnej ryczałtu noclegowego oraz diety pomniejszonej stosownie wg. wytycznych niemieckiego ministerstwa finansów, zakańczając kontrolę bez nakładania kary finansowej na polskiego przewoźnika.

Wynikiem potwierdzonego przez Niemiecki Urząd Celny sposobu rozliczenia jest brak dodatkowych kosztów pracowniczych dla firm, które wypłacały pełen ryczałt noclegowy i odpowiednio dostosowaną dietę (co od września 2014r. stało się powszechną praktyką firm transportowych).

Jedynym bezwzględnie koniecznym elementem pozostaje comiesięczne prawidłowe rozliczenie godzin pracy na terenie Niemiec i skonfrontowanie tych wyliczeń z wynagro-

dzeniem wynikającym z umowy o pracę oraz należnościami wypłaconymi z tytułu podróży służbowych. Jeżeli wynik porównania wyka-

że, że dopłaty do MiLoG nie wystąpiły, firma transportowa nie jest zobligowana do wypłaty dodatkowego wynagrodzenia za pracę na

terenie Niemiec.(źr. www.pspdgdynia.pl – za www.ocrk.pl – DA)

Państwowy system opłat drogowych w Rosji

Od listopada 2015 Rosja zamierza uruchomić państwowy system opłat drogowych. System działać będzie w technologii GPS, zliczającej przejechane kilometry. Opłaty pobierane będą

od pojazdów powyżej 12 ton Operatorem systemu został RT Invest Transportnye Systemy (RTITS), który podpisał kontrakt na obsługę z państwem rosyjskim na 13 lat. Elektroniczne

opłaty obejmą 50 774 km dróg federalnych (cała sieć dróg w Rosji to 984 000 km). (Źr. www. info-myto.pl-K.O.)

Weryfikacja wagi kontenera w eksporcie

W listopadzie 2014 r. International Maritime Organization (IMO) zaakceptowała obligatoryjne zmiany do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS – Rozdział VI, Część A, Regulacja 2 - Cargo Information.

Zmiany wchodzą w życie 1 lipca 2016 r. w odniesieniu do pełnych kontenerów eksportowych przeznaczonych do przewozu drogą morską. Nakładają one na załadowcę pełnego kontenera (niezależnie kto fizycznie napełniał kontener) obowiązek zweryfikowania wagi kontenera i zadeklarowania zweryfikowanej wagi brutto kontenera przewoźnikowi morskiemu i terminalowi przed załadunkiem towaru na burtę. Podanie zweryfikowanej wagi kontenera jest warunkiem przyjęcia kontenera do załadunku w relacji eksportowej. Operatorzy statków i terminali zobowiązani są do uwzględnienia zweryfikowanej wagi kontenerów w sztauplanie i odmowy załadunku w przypadkach, gdy waga kontenera nie została zweryfikowana.

I..

Konwencja SOLAS przewiduje dwie metody, których stosowanie daje możliwość uzyskania zweryfikowanej wagi pełnego kontenera:

Metoda nr 1

- Po napełnieniu kontenera i jego zaplombowaniu kontener może zostać zważony przez załadowcę przy użyciu certyfikowanych urządzeń własnych lub obcych. Urządzenia w postaci wag, wag pomostowych, urządzeń do podnoszenia i innych muszą odpowiadać stosownym standardom i wymogom danego kraju, w którym są użytkowane (urządzenia legalizowane).
- Metoda ta jest właściwa dla wszystkich pełnych kontenerów i wszystkich rodzajów ładunku.

Metoda nr 2

- Załadowca (albo osoba trzecia na jego zlecenie) waży wszystkie pojedyncze opakowania towaru, włącznie z paletami, materiałami sztauerskimi, ew. innymi materiałami opakowaniowymi i zabezpieczającymi przeznaczonymi do obładowania kontenera i dodaje wagę tary kontenera do sumy pojedynczych wag zawartości kontenera.
- Urządzenia służące ważeniu zawartości kontenera muszą odpowiadać standardom kraju, w którym są eksploatowane (urządzenia legalizowane).
- Podmiot zajmujący się formowaniem kontenera nie może bazować na wadze innego podmiotu za wyjątkiem określonych sytuacji, gdy towar został wcześniej zważony, a dane odnośnie wagi w sposób trwały umieszczone na opakowaniu.
- Metoda ta nie jest właściwa i praktyczna przy niektórych ładunkach jak np. złom metali, zboże luzem czy inne towary luzem podobnie jak w przypadku kontenerów „flexitank", dla których jedyną metodą pozostaje Metoda nr 1.
- Ustalanie wagi Metodą nr 2 wymaga certyfikowania i aprobaty ze strony właściwych instytucji danego kraju, w którym dokonywane jest napełnianie kontenera i jego zaplombowanie. Załadowcy są zobligowani do poddania się wszelkim wymogom certyfikacji ustalonym przez dany kraj, w przypadku zaś wielu miejsc obładunku poddaniu się certyfikacji zgodnie z zasadami ustalonymi przez kraj, w którym zostanie załadowana do kontenera ostatnia przesyłka.

II.

- Niezależnie od wyboru Metody 1 czy Metody 2 w celu uzyskania zweryfikowanej wagi kontenera odpowiedzialność za deklarację zweryfikowanej wagi brutto ponosi załadowca (shipper) wskazany w konosamencie oceanicznym. W wytycznych WSC jako przykład podano sytuację, gdy spedytor/NVOCC konsoliduje przesyłki pochodzące od innych spedytorów – w tym przypadku spedytor - konsolidator widniejący na konosamencie oceanicznym jest podmiotem odpowiedzialnym za zgodność wagi wszystkich konsolidowanych przesyłek oraz ich materiałów opakowaniowych/zabezpieczających.
- Przewoźnik i operator terminalu mogą uznać deklarację zweryfikowanej wagi podpisaną przez załadowcę za wiarygodną

i nie są zobowiązani do weryfikacji wagi zadeklarowanej przez załadowcę. Zarówno konwencja SOLAS jak i wytyczne IMO nie wymagają od przewoźnika czy operatora terminalu weryfikacji, czy Metoda nr 2, wg. której załadowca deklaruje zweryfikowaną wagę jest metodą certyfikowaną i zaaprobowaną przez odnośną instytucję certyfikującą. Aby weryfikacja wagi pozostawała w zgodzie z konwencją SOLAS, określenie „podpisana" („signed") oznacza wymienienie z nazwiska konkretnej osoby reprezentującej załadowcę jako tej, która zweryfikowała zgodność kalkulacji wagi w imieniu załadowcy.

- Wagi uzyskane w wyniku ważenia całego kontenera wg. Metody nr 1 czy w wyniku ważenia zawartości kontenera i dodanie do tych wag tary kontenera przy stosowaniu Metody nr 2 muszą być podane z taką dokładnością, jaką wskazuje użyte urządzenie, które musi odpowiadać standardom i wymogom danego kraju. Przy niektórych towarach mogą pojawiać się niewielkie różnice w wadze pomiędzy momentem ich zapakowania a momentem dostawy (np. jako efekt parowania, zmiany wilgotności, topienia się lodu przy przewozie świeżej żywności) podobnie jak i może w okresie eksploatacji ulegać zmianie tara kontenera w stosunku do oznaczeń oryginalnych, ale we wszystkich tych przypadkach zmiany te nie powinny wpłynąć na kwestie bezpieczeństwa.
- Podmioty zaangażowane w pakowanie kontenerów winny stosować zasady IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code).

III. Dokumentacja

Konwencja SOLAS nakładając obowiązek zweryfikowania wagi brutto pełnego kontenera obliguje do zadeklarowania tej wagi w dokumentacji („shipping document"). Dokument ten może stanowić część instrukcji dla linii żeglugowej albo stanowić oddzielny dokument (np. deklarację w tym certyfikat z ważenia przy użyciu legalizowanych urządzeń znajdujących się w miejscu napełnienia kontenera, na trasie dostawy z miejsca obładunku do terminalu portowego). Dokument ten winien wyraźnie stwierdzać, że podana w nim waga jest wagą zweryfikowaną oraz zawierać podpis osoby upoważnionej do tej czynności przez załadowcę. Podpis może mieć formę podpisu elektronicznego lub podania drukowanymi literami imienia i nazwiska osoby upoważnionej.

W związku ze zmianami wprowadzonymi do konwencji SOLAS nakładającymi obowiązek wdrożenia zapisów konwencji w poszczególnych krajach, a także ustanowienia zasad certyfikacji w zakresie stosowania Metody nr 2, Polska Izba Spedycji i Logistyki (PISiL) zwróciła się w maju br. do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju prosząc o informacje, czy i w jakim zakresie podjęte zostały na szczeblu ministerialnym prace na temat praktycznego wdrożenia regulacji konwencji SOLAS.

W dniu 14 lipca br. w siedzibie Urzędu Morskiego w Gdyni odbyło się spotkanie przedstawicieli Ministerstwa z przedstawicielami zarządów portów Gdyni i Gdańska, terminali kontenerowych oraz PISiL. Dyskusja potwierdziła obawy Izby, iż ważeniu pełnych kontenerów na terminalach portowych Gdańska i Gdyni będzie mogła być poddana stosunkowo niewielka ilość kontenerów, zaś operacja ważenia w portach Szczecina/Świnoujścia jest niewykonalna z uwagi na brak wag. Oznacza to, że w zdecydowanej większości przypadków proces weryfikacji wagi kontenerów eksportowych będzie musiał być dokonany w głębi kraju przy zastosowaniu Metody nr 1 lub Metody nr 2.

Problem weryfikacji wagi kontenerów, w tym sprawa Metody nr 2 i certyfikacji podmiotów ją stosujących będzie przedmiotem kolejnego potkania w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju przy sugerowanym przez PISiL współudziale nie tylko terminali kontenerowych, ale także eksporterów.

Ze swej strony PISiL udostępnił Ministerstwu materiały na temat działań wywołanych zmianą Konwencji SOLAS w Wielkiej Brytanii i Królestwie Niderlandów wnioskując o pragmatyczne podejście do tematu w analogii do rozwiązań jakie przyjęto w wymienionych krajach.

W miarę napływu dalszych informacji, w tym także informacji o działaniach ze strony resortu infrastruktury dotyczących implementacji zmian konwencji SOLAS w Polsce, będziemy je Państwu na bieżąco przekazywać. Zdajemy sobie sprawę, że pozostaje jeszcze do wyjaśnienia wiele wątpliwości, w tym także wynikających z różnic w samych wytycznych WSC i IMO. Jako przykład podajemy chociażby różne definicje „załadowcy" („shipper"):

- wg. IMO – „Shipper means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. through bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company",
- wg. WSC - „Shipper means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. through bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company. The shipper may also be known as the sender".

Nie mniej jednak zdecydowaliśmy się na obecnym etapie zasygnalizować problem, przekazując wymienione na wstępie dokumenty, które winny umożliwić Państwu jak i też Państwa zleceniodawcom zapoznanie się z problematyką i podjęcie działań w celu odpowiedniego przygotowania się na czas wprowadzenia zmian. Przy niniejszej informacji przekazujemy do wiadomości i wykorzystania:

1. Tekst zmienionego fragmentu konwencji SOLAS
2. Wytyczne IMO - MSC. 1/Circ. 1475 z 9 czerwca 2014 r. - GUIDELINES REGARDING THE VERIFIED GROSS MASS OF A CONTAINER CARRYING CARGO
3. Wytyczne World Shipping Council (WSC) z 1 lipca 2015 r. – GUIDELINES FOR IMPROVING SAFETY AND IMPLEMENTING SOLAS CONTAINER WEIGHT VERIFICATION REQUIREMENTS (D.A.)

SOLAS CHAPTER VI

CARRIAGE OF CARGOES AND OIL FUELS

Part A

General Provisions

Regulation 2 – Cargo information

The following new paragraphs 4 to 6 are added after existing paragraph 3:

"4 In the case of cargo carried in a container*, except for containers carried on a chassis or a trailer when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages as defined in regulation III/3, the gross mass according to paragraph 2.1 of this regulation shall be verified by the shipper, either by:

.1 weighing the packed container using calibrated and certified equipment; or

.2 weighing all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other securing material to be packed in the container and adding the tare mass of the container to the sum of the single masses, using a certified method approved by the competent authority of the State in which packing of the container was completed.

5 The shipper of a container shall ensure the verified gross mass** is stated in the shipping document. The shipping document shall be:

.1 signed by a person duly authorized by the shipper;

.2 submitted to the master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance, as required by the master or his representative, to be used in the preparation of the ship stowage plan***.

6 If the shipping document, with regard to a packed container, does not provide the verified gross mass and the master or his representative and the terminal representative have not obtained the verified gross mass of the packed container, it shall not be loaded on to the ship."

* The term "container" should be considered as having has the same meaning as defined and applied in the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended, taking into account the *Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas* (MSC/Circ.860) and the *Revised Recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended* (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

** Refer to the *Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo* (MSC.1/Circ.1475).

*** This document may be presented by means of EDP or EDI transmission techniques. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name, in capitals, of the person authorized to sign."

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1475
9 June 2014

GUIDELINES REGARDING THE VERIFIED GROSS MASS OF A CONTAINER CARRYING CARGO

1 The Maritime Safety Committee, at its ninety-third session (14 to 23 May 2014), having considered the proposal by the Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers, at its eighteenth session (16 to 20 September 2013), approved the *Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo*, as set out in the annex.

2 The Guidelines are intended to establish a common approach for the implementation and enforcement of the SOLAS requirements regarding the verification of the gross mass of packed containers.

3 Member Governments are invited to bring the annexed Guidelines to the attention of all parties concerned.

***

IMO CONVENTIONS EFFECTIVE IMPLEMENTATION

ANNEX

GUIDELINES REGARDING THE VERIFIED GROSS MASS OF A CONTAINER CARRYING CARGO

1 Introduction

1.1 To ensure the safety of the ship, the safety of workers both aboard ships and ashore, the safety of cargo and overall safety at sea, the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), as amended, requires in chapter VI, part A, regulation 2 that packed containers' gross mass are verified prior to stowage aboard ship. The shipper is responsible for the verification of the gross mass of a container carrying cargo (hereinafter "a packed container"). The shipper is also responsible for ensuring that the verified gross mass is communicated in the shipping documents sufficiently in advance to be used by the ship's master or his representative and the terminal representative in the preparation of the ship stowage plan. In the absence of the shipper providing the verified gross mass of the packed container, the container should not be loaded on to the ship unless the master or his representative and the terminal representative have obtained the verified gross mass through other means.

1.2 The purpose of these Guidelines is to establish a common approach for the implementation and enforcement of the SOLAS requirements regarding the verification of the gross mass of packed containers. The Guidelines provide recommendations on how to interpret and apply the provisions of the SOLAS requirements. They also identify issues that may arise from the application of these requirements and provide guidance for how such issues should be resolved. Adherence to these Guidelines will facilitate compliance with the SOLAS requirements by shippers of containerized shipments, and they will assist other parties in international containerized supply chains, including shipping companies and port terminal facilities and their employees, in understanding their respective roles in accomplishing the enhancement of the safe handling, stowage and transport of containers.

2 Definitions

2.1 For the purpose of these Guidelines:

2.1.1 *Administration* means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

2.1.2 *Calibrated and certified equipment* means a scale, weighbridge, lifting equipment or any other device, capable of determining the actual gross mass of a packed container or of packages and cargo items, pallets, dunnage and other packing and securing material, that meets the accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used.

2.1.3 *Cargo items* has the same general meaning as the term "cargo" in the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (hereinafter referred to as "the CSC"), and means any goods, wares, merchandise, liquids, gases, solids and articles of every kind whatsoever carried in containers pursuant to a contract of carriage. However, ship's equipment and ship's supplies[1], including ship's spare parts and stores, carried in containers are not regarded as cargo.

[1] Refer to the *Revised recommendations on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port areas* (MSC.1/Circ.1216).

2.1.4 *Container* has the same meaning as the term "container" in the CSC and means an article of transport equipment:

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

(b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;

(c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes; and

(d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either:

(i) at least 14 m^2 (150 sq. ft.); or

(ii) at least 7 m^2 (75 sq. ft.) if it is fitted with top corner fittings.

2.1.5 *Contract of carriage* means a contract in which a shipping company, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract may take the form of, or be evidenced by a document such as sea waybill, a bill of lading, or multi-modal transport document.

2.1.6 *Gross mass* means the combined mass of a container's tare mass and the masses of all packages and cargo items, including pallets, dunnage and other packing material and securing materials packed into the container (see also *"Verified gross mass"*).

2.1.7 *Package* means one or more cargo items that are tied together, packed, wrapped, boxed or parcelled for transportation. Examples of packages include, but are not limited to, parcels, boxes, packets and cartons.

2.1.8 *Packed container* means a container, as previously defined, loaded ("stuffed" or "filled") with liquids, gases, solids, packages and cargo items, including pallets, dunnage, and other packing material and securing materials.

2.1.9 *Packing material* means any material used or for use with packages and cargo items to prevent damage, including, but not limited to, crates, packing blocks, drums, cases, boxes, barrels, and skids. Excluded from the definition is any material within individual sealed packages to protect the cargo item(s) inside the package.

2.1.10 *Securing material* means all dunnage, lashing and other equipment used to block, brace, and secure packed cargo items in a container.

2.1.11 *Ship* means any vessel to which SOLAS chapter VI applies. Excluded from this definition are roll-on/roll-off (ro-ro) ships engaged on short international voyages[2] where the containers are carried on a chassis or trailer and are loaded and unloaded by being driven on and off such a ship.

[2] SOLAS regulation III/2 defines "short international voyage" as an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.

2.1.12 *Shipper* means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. "through" bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company.

2.1.13 *Shipping document* means a document used by the shipper to communicate the verified gross mass of the packed container. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g. a declaration including a weight certificate produced by a weigh station).

2.1.14 *Tare mass* means the mass of an empty container that does not contain any packages, cargo items, pallets, dunnage, or any other packing material or securing material.

2.1.15 *Terminal representative* means a person acting on behalf of a legal entity or person engaged in the business of providing wharfage, dock, stowage, warehouse, or other cargo handling services in connection with a ship.

2.1.16 *Verified gross mass* means the total gross mass of a packed container as obtained by one of the methods described in paragraph 5.1 of these Guidelines. (see also *"gross mass").*

3 Scope of applicability

3.1 The SOLAS requirements to verify the gross mass of a packed container apply to all containers to which the CSC applies, and which are to be stowed onto a ship determined by the Administration to be subject to SOLAS chapter VI.

3.2 For example (but not limited to), a packed container on a chassis or trailer to be driven on a ro-ro ship is subject to the SOLAS requirements, if the ship has been determined by the Administration to be subject to SOLAS chapter VI and is not engaged on short international voyages. However, cargo items tendered by a shipper to the master for packing into a container already on board the ship are not subject to these SOLAS requirements.

3.3 The term container includes tank-containers, flat-racks, bulk containers etc. Also included are containers carried on a chassis or a trailer except when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages (see definition of ship). Excluded from the definition is any type of vehicle[3]. Also excluded from the definition are "offshore containers" to which the CSC, according to the *Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas* (MSC/Circ.860) and the *Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended* (CSC.1/Circ.138/Rev.1), does not apply.

4 Main principles

4.1 The responsibility for obtaining and documenting the verified gross mass of a packed container lies with the shipper.

4.2 A container packed with packages and cargo items should not be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply unless the master or his representative and the terminal representative have obtained, in advance of vessel loading, the verified actual gross mass of the container.

[3] Refer to the *Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended* (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

5 Methods for obtaining the verified gross mass of a packed container

5.1 The SOLAS regulations prescribe two methods by which the shipper may obtain the verified gross mass of a packed container:

5.1.1 Method No.1: Upon the conclusion of packing and sealing a container, the shipper may weigh, or have arranged that a third party weighs, the packed container.

5.1.2 Method No.2: The shipper (*or, by arrangement of the shipper, a third party*), may weigh all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other packing and securing material to be packed in the container, and add the tare mass of the container to the sum of the single masses using a certified method as described in paragraphs 5.1.2.3 and 5.1.2.3.1. Any third party that has performed some or all of the packing of the container should inform the shipper of the mass of the cargo items and packing and securing material that the party has packed into the container in order to facilitate the shipper's verification of the gross mass of the packed container under Method No.2. As required by SOLAS VI/2 and paragraph 5, the shipper should ensure that the verified gross mass of the container is provided sufficiently in advance of vessel loading. How such information is to be communicated between the shipper and any third party should be agreed between the commercial parties involved.

5.1.2.1 Individual, original sealed packages that have the accurate mass of the packages and cargo items (including any other material such as packing material and refrigerants inside the packages) clearly and permanently marked on their surfaces, do not need to be weighed again when they are packed into the container.

5.1.2.2 Certain types of cargo items (e.g. scrap metal, unbagged grain and other cargo in bulk) do not easily lend themselves to individual weighing of the items to be packed in the container. In such cases, usage of Method No.2 would be inappropriate and impractical, and Method No.1 should be used instead.

5.1.2.3 The method used for weighing the container's contents under Method No.2 is subject to certification and approval as determined by the competent authority of the State in which the packing and sealing of the container was completed.[4]

5.1.2.3.1 How the certification is to be done will be up to the State concerned, and could pertain to either the procedure for the weighing or to the party performing the weighing or both.

5.1.3 If a container is packed by multiple parties or contains cargo from multiple parties, the shipper as defined in paragraph 2.1 is responsible for obtaining and documenting the verified gross mass of the packed container. If the shipper chooses Method No.2 to obtain the verified gross mass, the shipper is then subject to all the conditions given in paragraphs 5.1.2, 5.1.2.1, 5.1.2.2, and 5.1.2.3.

6 Documentation

6.1 The SOLAS regulations require the shipper to verify the gross mass of the packed container using Method No.1 or Method No.2 and to communicate the verified gross mass in a shipping document. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g. a declaration including a weight certificate produced by a weigh station utilizing calibrated and certified equipment on the route between the shipper's origin and the port terminal). In either case, the document should clearly highlight that the gross mass provided is the "verified gross mass" as defined in paragraph 2.1.

[4] Reference to the relevant MSC Circular regarding contact information for the competent authority.

6.2 Irrespective of its form, the document declaring the verified gross mass of the packed container should be signed by a person duly authorized by the shipper. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name in capitals of the person authorized to sign it.

6.3 It is a condition for loading onto a ship to which the SOLAS regulations apply that the verified gross mass of a packed container be provided, preferably by electronic means such as Electronic Data Interchange (EDI) or Electronic Data Processing (EDP), to the ship's master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance of ship loading to be used in the preparation and implementation of the ship stowage plan.

6.3.1 Because the contract of carriage is between the shipper and the shipping company, not between the shipper and the port terminal facility, the shipper may meet its obligation under the SOLAS regulations by submitting the verified gross mass to the shipping company. It is then the responsibility of the shipping company to provide information regarding the verified gross mass of the packed container to the terminal representative in advance of ship loading. Similarly, the shipper may also submit the verified gross mass to the port terminal facility representative upon delivery of the container to the port facility in advance of loading.

6.3.1.1 The master or his representative and the terminal representative should enter into arrangements to ensure the prompt sharing of verified container gross mass information provided by shippers. Existing communication systems may be used for the transmission and sharing of such verified container gross mass information.

6.3.1.2 At the time a packed container is delivered to a port terminal facility, the terminal representative should have been informed by the shipping company whether the shipper has provided the verified gross mass of the packed container and what that gross mass is.

6.3.2 There is no SOLAS prescribed time deadline for the shipper's submission of the verified gross mass other than such information is to be received in time to be used by the master and the terminal representative in the ship stowage plan. The finalization of the ship stowage plan will depend on ship type and size, local port loading procedures, trade lane and other operational factors. It is the responsibility of the shipping company with whom the shipper enters into a contract of carriage to inform the shipper, following prior discussions with the port terminal, of any specific time deadline for submitting the information.

7 Equipment

7.1 The scale, weighbridge, lifting equipment or other devices used to verify the gross mass of the container, in accordance with either Method No.1 or Method No.2 discussed above, should meet the applicable accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used.

8 Intermodal container movements and transhipments

8.1 The verified gross mass of a packed container should be provided to the next party taking custody of the container.

8.1.1 If a packed container is transported by road, rail or a vessel to which the SOLAS regulations do not apply and delivered to a port terminal facility without its verified gross mass, it may not be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply unless the master or his representative and the terminal representative have obtained the verified gross mass of the container on behalf of the shipper (see also paragraph 13.1).

8.1.2 If a packed container is delivered to a port terminal facility by a ship to which the SOLAS regulations apply for transhipment onto a ship to which the SOLAS regulations also apply, each container being delivered is required by the SOLAS regulations to have had a verified gross mass before loading onto the delivering ship. All packed containers discharged in the transhipment port should therefore already have a verified gross mass and further weighing in the transhipment port facility is not required. The delivering ship should inform the port terminal facility in the transhipment port of the verified gross mass of each delivered packed container. The master of the ship onto which the transhipped, packed containers are to be loaded and the port terminal facility in the transhipment port may rely on the information provided by the delivering vessel. Existing ship-port communication systems may be used for the provision of such information in agreement between the commercial parties involved.

9 Discrepancies in gross mass

9.1 Any discrepancy between a packed container's gross mass declared prior to the verification of its gross mass and its verified gross mass should be resolved by use of the verified gross mass.

9.2 Any discrepancy between a verified gross mass of a packed container obtained prior to the container's delivery to the port terminal facility and a verified gross mass of that container obtained by that port facility's weighing of the container should be resolved by use of the latter verified gross mass obtained by the port terminal facility.

10 Containers exceeding their maximum gross mass

10.1 SOLAS regulation VI/5 requires that a container not be packed to more than the maximum gross mass indicated on the Safety Approval Plate under the International Convention for Safe Containers (CSC), as amended. A container with a gross mass exceeding its maximum permitted gross mass may not be loaded onto a ship.

11 Containers on road vehicles

11.1 If the verified gross mass of a packed container is obtained by weighing the container while it is on a road vehicle, (e.g. chassis or trailer), the tare mass of the road vehicle (and, where applicable, the tractor) should be subtracted to obtain the verified gross mass of the packed container. The subtraction should reflect the tare mass of the road vehicle (and, where applicable, the tractor) as indicated in their registration documents as issued by the competent authority of the State where these assets are registered. The mass of any fuel in the tank of the tractor should also be subtracted.

11.2 If two packed containers on a road vehicle are to be weighed, their gross mass should be determined by weighing each container separately. Simply dividing the total gross mass of the two containers by two after subtracting the mass of the road vehicle and the tractor, where applicable, would not produce an accurate verified gross mass for each container, and should not be allowed.

12 Empty containers

12.1 Shippers of empty containers and operators of empty containers are encouraged to have practices and arrangements in place to ensure that they are empty. The tare weight will visually appear on the container in accordance with the International Organization for Standardization (ISO) standard for container marking and identification[5]) and should be used.

[5] Refer to standard ISO 6346 – Freight containers – Coding, identification and marking.

13 Contingencies for containers received without a verified gross mass

13.1 Notwithstanding that the shipper is responsible for obtaining and documenting the verified gross mass of a packed container, situations may occur where a packed container is delivered to a port terminal facility without the shipper having provided the required verified gross mass of the container. Such a container should not be loaded onto the ship until its verified gross mass has been obtained. In order to allow the continued efficient onward movement of such containers, the master or his representative and the terminal representative may obtain the verified gross mass of the packed container on behalf of the shipper. This may be done by weighing the packed container in the terminal or elsewhere. The verified gross mass so obtained should be used in the preparation of the ship loading plan. Whether and how to do this should be agreed between the commercial parties, including the apportionment of the costs involved.

14 Master's ultimate decision whether to stow a packed container

14.1 Ultimately, and in conformance with the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing[6], the ship's master should accept the cargo on board his ship only if he is satisfied that it can be safely transported. Nothing in the SOLAS regulations limit the principle that the master retains ultimate discretion in deciding whether to accept a packed container for loading onto his ship. Availability to both the terminal representative and to the master or his representative of the verified gross mass of a packed container sufficiently in advance to be used in the ship stowage plan is a prerequisite for the container to be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply. It does, however, not constitute an entitlement for loading.

15 Enforcement

15.1 Like other SOLAS provisions, the enforcement of the SOLAS requirements regarding the verified gross mass of packed containers falls within the competence and is the responsibility of the SOLAS Contracting Governments. Contracting Governments acting as port States should verify compliance with these SOLAS requirements. Any incidence of non-compliance with the SOLAS requirements is enforceable according to national legislation.

15.2 The ultimate effectiveness and enforcement of the SOLAS container gross mass verification requirement is that a packed container, for which the verified gross mass has not been obtained sufficiently in advance to be used in the ship stowage plan, will be denied loading onto a ship to which the SOLAS regulations apply. Any costs associated with the non-loading, storage, demurrage or eventual return of the container to the tendering shipper of the container should be subject to contractual arrangements between the commercial parties.

16 Effective date of the SOLAS requirements regarding verified gross mass of a container carrying cargo

16.1 The SOLAS requirements regarding verified gross mass of a container carrying cargo (SOLAS regulation VI/2) are expected to enter into force in July 2016.

---

6 Refer to the *Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing* (resolution A.714(17)) and subsequent amendments.

Guidelines for Improving Safety and Implementing the SOLAS Container Weight Verification Requirements

July 1, 2015

Summary

In November 2014, the International Maritime Organization (IMO) adopted mandatory amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) Chapter VI, Part A, Regulation 2 - Cargo information. The SOLAS convention is applicable global law. The SOLAS amendments become effective on 1 July 2016 for packed containers received for transportation (gate-in or off-rail). They place a requirement on the shipper of a packed container, regardless of who packed the container, to verify and provide the container's gross verified weight to the ocean carrier and port terminal representative prior to it being loaded onto a ship. A verified container weight is a condition for loading a packed container aboard a vessel for export. The vessel operator and the terminal operator are required to use verified container weights in vessel stowage plans and are prohibited from loading a packed container aboard a vessel for export if the container does not have a verified container weight.

This document provides an outline of what the implementation of the SOLAS amendments requires of the various commercial parties.

Contents

1.	Introduction	Page	2
2.	Scope	Page	2
3.	Main Principles	Page	3
4.	Methods for obtaining the verified gross weight of a packed container	Page	4
5.	Documentation	Page	7
6.	Information flow: shipper, carrier, and terminal interfaces	Page	7
7.	Containers exceeding their maximum gross mass	Page	9
8.	Definitions	Page	9
9.	Supplemental reference and source material	Page	11

1. Introduction

1.1 In order to address safety problems at sea and on shore arising from container shipments that have incorrect weight declarations, the International Maritime Organization (IMO) adopted amendments to the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention, Chapter VI Regulation 2 – Cargo information regarding a mandatory container gross weight verification, together with associated guidelines published as MSC.1/Circ. 1475 (hereinafter referred to as the IMO Guidelines).[1]

1.2 The SOLAS amendments were adopted in November 2014 and will enter in to force on 1 July 2016. The intervening period should be considered to be the transition or planning period. All regulated parties need to be prepared to implement and abide by the container weight verification requirements by 1 July 2016. This period should also allow time for regulated parties to prepare for required process and documentation changes and to test information transmission enhancements in advance of the effective date.

1.3 The effect of these requirements on containerized supply chains is that the verification of the gross weight of a packed export container will be required before the container is loaded aboard a ship. To ensure compliance with the SOLAS amendments, participants within the supply chain (especially shippers, carriers, and terminal operators) will need to establish and implement processes to ensure that the verified container weights are provided to the necessary parties in a timely fashion and are used by the terminal operator and vessel operator in the vessel's container stowage plan.

1.4 These Guidelines have been drafted by the World Shipping Council, in consultation with its member companies, as advice on implementing the SOLAS amendments. These Guidelines identify elements both of the regulatory requirements and of a non-regulatory nature that companies with commercial roles and activities within the international containerized transport supply chain will need to consider.

2. Scope

2.1 Unless specified in paragraph 2.2, the SOLAS requirements to verify the gross weight of a packed export container apply to all packed containers to which the IMO's Convention for Safe Containers (CSC) applies and which are to be loaded onto any ship in international maritime traffic.

2.2 The provisions of SOLAS Chapter VI, Part A, Regulation 2 do not apply to:

[1] The text of both the SOLAS amendments and the IMO Guidelines Regarding the Verified Gross Mass of Container Carrying Cargo may be accessed via web links found in Section 10 below, page 10. The terms "gross mass" and "gross weight" are interchangeable.

(i) A packed container on a chassis or trailer to be driven on a ro-ro ship which is engaged on short international voyages;[2]

(ii) Cargo items tendered by a shipper to the master for packing into a container already on board the ship; or

(iii) "Offshore containers" to which the CSC, according to the IMO Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas (MSC/Circ.860) and the IMO Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC.1/Circ.138/Rev.1), does not apply.

2.3 No provision or agreement in a contract of sale, a transportation contract, or a stevedoring contract may override or conflict with the obligation to abide by the SOLAS requirements.

3. Main Principles

3.1 The purpose of the SOLAS amendments is to obtain an accurate gross weight of packed containers that are moved through the supply chain prior to loading aboard the ship.

3.2 The responsibility for obtaining and documenting the verified gross weight of a packed container lies with the shipper. *SOLAS Chapter VI, Regulation 2; IMO Guidelines, paragraph 4.1.*

3.3 Verified container weights are to be used by the terminal operator and the vessel operator in ship stowage planning.

3.4 A container packed with packages and cargo items shall not be loaded onto a ship to which the SOLAS amendments apply unless the vessel master or his representative and the terminal representative have obtained, in advance of vessel loading, the verified gross weight of the container. *SOLAS Chapter VI, Regulation 2, paragraph 6*; *IMO Guidelines, paragraph 4.2.* Availability to both the terminal representative and to the master or his representative of the verified gross mass of a packed container sufficiently in advance to be used in the ship stowage plan is a prerequisite for the container to be loaded onto a ship to which the SOLAS regulations apply. *IMO Guidelines, paragraph 14.1*

3.5 If a packed container is received at a port facility for export without a verified gross weight, it shall not be loaded on a vessel until a verified gross weight is obtained. The measures that may be taken to obtain such a verified weight for such a container are for the commercial parties to determine. Any costs incurred by the vessel operator or terminal

[2] SOLAS regulation III/2 defines "short international voyage" as an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.

operator for obtaining a verified gross weight if a shipper has failed to provide one in a timely manner and any recovery of those costs are also commercial matters for the parties to determine. *IMO Guidelines, paragraph 13.1.*

3.6 The gross weight of a packed inbound container being delivered by a SOLAS vessel to a port facility (i.e., an import or transhipped container) will be the verified container weight used by the vessel operator and port facility at the vessel's loading port. A port facility and a vessel operator do not need to re-weigh a packed inbound container that is to be transshipped if that container has been delivered by a SOLAS vessel with a verified weight from the previous leg of the voyage. *IMO Guidelines, paragraph* 8.1.2.

4. Methods for obtaining the verified gross mass of a packed container

4.1 The SOLAS regulations prescribe two methods by which the shipper may obtain the verified gross mass of a packed container.

4.1.1 ***Method No. 1****:*

- Upon the conclusion of packing and sealing a container and using calibrated and certified equipment, the shipper may weigh, or have arranged that a third party weigh, the packed container. *SOLAS Regulation, paragraph 4.1; IMO Guidelines, paragraph 5.1.1.* The scale, weighbridge, lifting equipment or other devices used to verify the gross mass of the container must meet the applicable accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used. *IMO Guidelines, paragraph 7.1.*

- Method No. 1 is appropriate to use for any packed container and any kind of goods.

4.1.2 ***Method No. 2***:

- The shipper (or, by arrangement of the shipper, a third party) may weigh all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage and other packing and securing material to be packed in the container, and add the tare mass of the container to the sum of the single masses of the container's contents. *IMO Guidelines, paragraph 5.1.2.*

- The weighing equipment used to weigh the contents of the container must meet the applicable accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used. *IMO Guidelines, paragraph 7.1.*

- The tare mass of the particular container is visible on the exterior of the container and should be used. *IMO Guidelines, paragraph 12.1.*

- Estimating the weight of a container's contents is not permitted.

- The party packing the container cannot use the weight somebody else has provided, except in one specific set of defined circumstances where the cargo has been

previously weighed and that weight is clearly and permanently marked on the surface of the goods.[3]

- Method No. 2 is "inappropriate and impractical" for "certain types of cargo items (e.g., scrap metal, unbagged grain and other cargo in bulk)" that "do not easily lend themselves to individual weighing of the items to be packed in the container." *IMO Guidelines, paragraph 5.1.2.2.* Method No. 2 is also inappropriate for "flexitanks". For such cargoes, Method No. 1 must be used.

- The method used for weighing the container's contents under Method No. 2 is subject to certification and approval as determined by the competent authority of the State in which the packing and sealing of the container was completed. *IMO Guidelines, paragraph 5.1.2.3.* Shippers are responsible for complying with any certification and approval requirements that may be established by the State in which the container packing is done, or, in a case where a container is packed in multiple places, any certification and approval requirements that may be established by the State where the last contents were packed into the container.

4.2 Regardless of whether Method No. 1 or Method No. 2 is used to obtain the verified weight of the container --

- The SOLAS amendments and the IMO Guidelines are clear that the shipper named on the ocean carrier's bill of lading is the party responsible for providing the packed container's verified gross mass. *IMO Guidelines, paragraph 5.1.3*. Thus, for example, if a freight forwarder/NVOCC is co-loading the cargo shipments of other freight forwarders in a container, the "master" forwarder named on the ocean carrier's bill of lading is the party responsible for the accurate cargo weight verification of all the cargo and all packing or securing material from all the co-loading forwarders using the container.

- The carrier and terminal operator may rely on a shipper's signed container weight verification to be accurate. The carrier and the terminal operator are not responsible

[3] The exception is as follows: "Individual, original sealed packages that have the accurate mass of the packages and cargo items (including any other material such as packing material and refrigerants inside the packages) clearly and permanently marked on their surfaces, do not need to be weighed again when they are packed into the container." *IMO Guidelines, paragraph 5.1.2.1 (underlining added).* This does not permit estimating the cargo weight, but permits using accurate weights that have been previously derived from weighing the product and that are clearly and permanently marked on individual, original sealed packages. For example, a shipper of identical television sets whose individual cartons are marked by the manufacturer with the shipping weight could calculate the shipment's weight by multiplying the number of television sets in the container by the weight of an individual set, and then adding that weight to the combined calculated weight of the packaging, pallets, packing and bracing material used and the container's tare weight. This approach has four required elements. It only applies to: 1) original, sealed packages, 2) that have been previously weighed, 3) with the accurate mass clearly and permanently marked on their surfaces, and, 4) such weights being added to the calculated weight of all packing, securing and other material that may have been used in the packing of the container.

for verifying the shipper's weight verification. Nor do the SOLAS amendments or IMO Guidelines require a carrier or terminal operator to verify that a shipper providing a verified weight according to Method 2 has used a method which has been certified and approved by the competent authority of the jurisdiction in which the packing and sealing of the container was completed. However, for the shipper's weight verification to be compliant with the SOLAS requirements, it must be "signed", meaning a specific person representing the shipper must be named and identified as having verified the accuracy of the weight calculation on behalf of the shipper.[4]

- Weights obtained by weighing the entire packed container under Method 1 or by weighing the contents of the container and adding those weights to the container tare weight under Method 2 are to be as accurate as the scales or weighing devices used, which must meet the applicable accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used. Some cargo products may incur normal, minor changes in weight from the time of packing until delivery (e.g., due to evaporation, humidity changes, ice melt from fresh food products packed in ice, etc.) and some containers' tare weight may change over time and vary somewhat from the tare weight painted on the container; however, these variations should not present safety concerns.

- The party or parties packing the container should follow the provisions of the IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code) in relation to load distribution and safe packing of the container. (*See*, page 11 for a link to the CTU Code and CTU Code Informative Materials.)

4.3 A shipper's participation or approval under a Customs authority's Authorized Economic Operator (AEO) or similar program does not modify or exempt the shipper from required compliance with the SOLAS requirements. Such status might be a relevant factor in a State's certification and approval requirements for Method No. 2 shippers. Shippers should be aware of any such applicable national requirements.

4.4 If a carrier or terminal operator has reason to believe that the verified weight of the container provided by the shipper is significantly in error, they may take such steps as may be appropriate in the interest of safety to determine what the accurate weight is. The terms of such arrangements and the recovery of the costs involved in any steps for obtaining an accurate weight are commercial matters for the parties to address.

[4] "The shipping document shall be: .1 signed by a person duly authorized by the shipper; and .2 submitted to the master or his representative …." *SOLAS Chapter VI, Regulation 2, paragraph 5.* "This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g., a declaration including a weight certificate produced by a weigh station)." *IMO Guidelines, paragraph 2.1.13.* "[T]he document should clearly highlight that the gross mass provided is the "verified gross mass" as defined in paragraph 2.1." *IMO Guidelines, paragraph 6.1.* "Irrespective of its form, the document declaring the verified gross mass of the packed container should be signed by a person duly authorized by the shipper. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name in capitals of the person authorized to sign it." *IMO Guidelines, paragraph6.2.*

5. Documentation

5.1 The SOLAS regulations require the shipper to verify the gross mass of the packed container using Method No. 1 or Method No. 2 and to communicate the verified gross mass in a shipping document. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g., a declaration including a weight certificate produced by a weigh station using calibrated and certified equipment on the route between the shipper's origin and the port terminal). In either case, the document should clearly highlight that the gross mass provided is the "verified gross mass". The verified weight should be expressed in kilograms or pounds, depending on which measure is used in that jurisdiction. Electronic methods of transmission such as Electronic Data Interchange (EDI) or Electronic Data Processing (EDP) may be used. *IMO Guidelines, paragraph 6.3.*

5.2 Irrespective of its form, the document declaring the verified gross mass of the packed container must be signed by a person duly authorised by the shipper. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name in capitals of the person authorised to sign it. *IMO Guidelines, paragraph 6.2.*

5.3 Any discrepancy between a packed container's gross mass provided to a carrier by a shipper prior to the container's weight verification and its verified gross mass should be resolved by use of the verified gross mass. *IMO Guidelines, paragraph 9.1.* If a port terminal addresses an uncertainty about the gross mass of a packed container by weighing the container, the weight obtained by the port facility should be used for vessel stowage planning. *IMO Guidelines, paragraph 9.2 and 13.1.*

5.4 The shipper's container weight verification shall be made available to the terminal operator and to the master and to appropriate government officials upon request.

6. Information flow: Shipper, carrier and terminal interfaces

6.1 The SOLAS amendments are clear in assigning shippers', carriers' and terminal operators' responsibilities. The shipper is responsible for providing an accurate "verified gross mass" for each packed container it tenders to the carrier or its terminal representative, regardless of who actually packs the container. The vessel operator and the terminal operator are responsible for using verified gross weights in vessel stow planning and must not load a packed container aboard a vessel for export without a verified gross weight. These are regulatory obligations.

6.2 In order to implement the SOLAS regulatory obligations and to ensure the efficient and smooth flow of commerce, the parties in the supply chain will need to make arrangements for the timely transmission and exchange of verified container weight information. These are commercial and operational requirements, not regulatory requirements.

6.3 SOLAS requires that the container weight verification information be submitted sufficiently in advance of vessel loading to be used in the preparation of the ship stowage

plan. *IMO Guidelines, paragraph 6.3.2.* It is essential that the container's verified gross weight be obtained by the vessel operator and the terminal operator before a packed export container is physically loaded on to a ship.

6.4 Carriers will provide shippers with "cut-off times" within which the carrier must receive the required container weight verification from the shipper for ship stowage planning. These cut-off times may vary by carrier, may vary depending on the operational procedures or requirements of different terminal operators, and may vary from port to port. Shippers should learn of such documentation cut-off times from the carrier with whom they are doing business.

6.5 Where container weight verification is performed outside a container terminal, carriers shall transmit shippers' container weight verifications to the terminal operator, per agreed formats and standards, in a timely manner so that the terminal operator has this information upon the arrival of the packed container at the terminal.

6.6 Terminal operators will need to transmit to the carrier, per agreed formats and standards, in a timely manner any shipper provided container weight verification that the shipper provides to the terminal upon delivery of the packed container to the terminal operator, as well as weight verifications that occur when a terminal operator weighs a packed container on behalf of the shipper. *See,* Section 6.7 below.

6.7 Terminal operators and carriers will need to jointly decide in advance how they intend to handle packed containers that are received by a terminal operator for export when: a) the carrier has not informed the terminal operator of the container's verified weight, or b) when the shipper has not provided the carrier or terminal operator with the packed container's verified container weight.

6.8 If a terminal operator makes arrangements for determining the verified gross mass of a packed container that is delivered to the port by a shipper without a verified gross mass, the cost for such service will have to be borne according to the terms of the commercial arrangements among the affected parties, with the recognition that the SOLAS amendments place the obligation on the shipper to provide the verified weight in the first instance. A shipper should recognize that, if it fails to provide a verified container weight as called for by the SOLAS amendments and such failure requires a terminal operator to use Method No. 1 to obtain a verified container weight, there will be a cost for such services that the affected parties will need to address.

6.9 With respect to vessel sharing arrangements (VSAs) where more than one ocean carrier is using the vessel to transport goods, the vessel operator is responsible for the vessel stowage and for the vessel's compliance with SOLAS requirements. Each VSA partner is responsible for timely transmission of verified container weights for all packed containers to be loaded to the terminal operator and to the vessel operator.

6.10 The final vessel stow plan should include a check mark or notation that allows the master to see that each packed container in the stow plan has a verified weight, and the stow plan shall include the verified weights for every packed container aboard.[5]

7. Containers exceeding their maximum gross mass

SOLAS regulation VI/5 requires that a container not be packed to more than the maximum gross mass indicated on the Safety Approval Plate under the IMO's Convention for Safe Containers (CSC), as amended. A container with a gross mass exceeding its maximum permitted gross mass may not be loaded onto a ship.

In addition to not packing a container beyond its maximum gross mass, the party packing a container should be aware of and abide by cargo weight distribution and cargo securing requirements for the particular type(-s) of cargo packed into the container. *See*, CTU Code referred to in Section 9 below.

8. Definitions

For the purpose of these Guidelines:

Calibrated and certified equipment: means a scale, weighbridge, lifting equipment or any other device, capable of determining the actual gross mass of a packed container or of packages and cargo items, pallets, dunnage and other packing and securing material, that meets the accuracy standards and requirements of the State in which the equipment is being used.

Cargo items: has the same general meaning as the term "cargo" in the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (hereinafter referred to as "the CSC"), and means any goods, wares, merchandise, liquids, gases, solids and articles of every kind whatsoever carried in containers pursuant to a contract of carriage. However, ship's equipment and ship's supplies, including ship's spare parts and stores, carried in containers are not regarded as cargo.

Carrier: The party who, in a contract of carriage, undertakes to perform or to procure the performance of carriage by sea.

Container: has the same meaning as the term "container" in the CSC and means an article of transport equipment:

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

(b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;

[5] There may be a limited period of time after July 1, 2016 when electronic messaging software (EDI) changes to implement this capability will be in transition.

(c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes; and

(d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either:

(i) at least 14 m^2 (150 sq. ft.); or

(ii) at least 7 m^2 (75 sq. ft.) if it is fitted with top corner fittings.

Contract of carriage: means a contract in which a shipping company, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract may take the form of, or be evidenced by a document such as sea waybill, a bill of lading, or multi-modal transport document.

Gross weight or gross mass: means the combined weight of a container's tare weight and the weights of all packages and cargo items, including pallets, dunnage and other packing material and securing materials packed into the container (see also *"Verified gross mass"*).

Package: means one or more cargo items that are tied together, packed, wrapped, boxed or parcelled for transportation. Examples of packages include, but are not limited to, parcels, boxes, packets and cartons.

Packed container: means a container, as previously defined, loaded ("stuffed" or "filled") with liquids, gases, solids, packages and cargo items, including pallets, dunnage, and other packing material and securing materials.

Packing material: means any material used or for use with packages and cargo items to prevent damage, including, but not limited to, crates, packing blocks, drums, cases, boxes, barrels, and skids. Excluded from the definition is any material within individual sealed packages to protect the cargo item(s) inside the package.

Securing material: means all dunnage, lashing and other equipment used to block, brace, and secure packed cargo items in a container.

Ship: means any vessel to which SOLAS chapter VI applies. Excluded from this definition are roll-on/roll-off (ro-ro) ships engaged on short international voyages where the containers are carried on a chassis or trailer and are loaded and unloaded by being driven on and off the ship.

Shipper: means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g., a "through" bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company. The shipper may also be known as the sender.

Shipping document: means a document used by the shipper to communicate the verified gross weight of the packed container. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g., a declaration including a weight certificate produced by a weigh station).

Tare weight: means the weight of an empty container that does not contain any packages, cargo items, pallets, dunnage, or any other packing material or securing material.

Terminal representative: means a person acting on behalf of a legal entity or person engaged in the business of providing wharfage, dock, stowage, warehouse, or other cargo handling.

Verified gross mass: means the total gross weight of a packed container as obtained by one of the methods described in Section 4 of these Guidelines.

9. Supplemental reference and source material

- The full text of the SOLAS regulations and the IMO Guidelines Regarding the Verified Gross Mass of Container Carrying Cargo (MSC.1/Circ.1474, 9 June 2014) can be found at: http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/cargo-weight

- The IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code) and the CTU Code Informative Materials can be found at: http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/containers

###

Globalizacja i jej wpływ na gospodarkę światową i sektor transportu morskiego. Jej implikacje dla Polski i polskich portów morskich

1. Wprowadzenie

Procesy globalizacji, które z różną dynamiką od ponad 50 lat dokonują się w układzie gospodarki światowej, oddziałują z większą lub mniejszą siłą na wszystkie jej sektory i sfery działalności. Jednym z tych sektorów, który w największym stopniu poddany jest temu oddziaływaniu jest transport. Postępujące procesy deregulacji gospodarek i w konsekwencji liberalizacji wszystkich rodzajów rynków, a w szczególności – poza rynkami kapitałowymi – rynków towarowych i w ich następstwie transportowych, doprowadziły do globalizacji w relatywnie krótkim czasie dwu najbardziej umiędzynarodowionych, funkcjonujących w skali międzykontynentalnej gałęzi transportu, tj. transportu lotniczego i morskiego. Ten ostatni – ze względu na swoje właściwości techniczno-eksploatacyjne (głównie masowość) oraz cechy ekonomiczne (taniość) – odegrał szczególną rolę w obsłudze dynamicznie rosnącego światowego handlu, zapewniając sprawne, efektywne i bezpieczne przewozy lawinowo wzrastającej masy towarowej w relacjach morskich (oceanicznych).

Globalne rynki światowego transportu morskiego oddziałują także na sektor transportu morskiego w Polsce – tak żeglugi, jak i portów morskich. Ich wpływ jest tym większy, im bardziej umiędzynarodowiony jest dany segment rynku sektora żeglugi lub portów morskich. Z tego powodu w warunkach polskich siłę wpływu rynku globalnego na sferę swej działalności w największym stopniu odczuwa przewoźnik morski, jakim jest PŻM, spedytorzy międzynarodowi obsługujący strumienie masy towarowej przemieszczanej w relacjach morskich oraz porty morskie i operatorzy morskich terminali kontenerowych. Ci ostatni, poddawani silnej presji otoczenia międzynarodowego, głównie operatorów żeglugowych funkcjonujących w skali globalnej oraz operatorów globalnych logistycznych łańcuchów dostaw, podejmują szereg działań inwestycyjnych i organizacyjno-regulacyjnych niezbędnych do tego, by sprostać tym wymogom i utrzymać swoją pozycję konkurencyjną tak na regionalnym, jak i globalnym rynku obrotów kontenerowych. W opracowaniu tym skoncentrowano się, oprócz charakterystyki i analizy podstawowych tendencji rozwoju światowego transportu morskiego, na przedstawieniu miejsca i roli polskich portów morskich w międzynarodowym podziale pracy, jaki ukształtował się współcześnie w segmencie obrotów portowych w skali globalnej.

2. Globalizacja i jej skutki w obszarze międzynarodowego handlu i transportu morskiego

Globalizacja to termin, za pomocą którego próbuje się opisać złożone, wieloaspektowe zmiany zachodzące we współczesnym świecie. Zmiany te odnoszą się bezpośrednio tak do sfery gospodarczej, jak też politycznej, społecznej i kulturowej. W odniesieniu do sfery gospodarczej globalizacja traktowana jest jako proces stałego poszerzenia i pogłębienia się współzależności między krajami i regionami wskutek rosnących przepływów międzynarodowych oraz działalności korporacji transnarodowych, co prowadzi do jakościowo nowych powiązań między firmami, rynkami i gospodarkami. Procesy globalizacji, które mają dynamiczny charakter, dokonują się z różnym natężeniem w wielu obszarach gospodarki światowej i w gospodarkach poszczególnych krajów. Są one ze sobą ściśle powiązane, co prowadzi do rosnącej współzależności gospodarek narodowych, które integruje miedzy innymi handel i transport.

Komisja Europejska definiuje globalizację jako proces, w którym rynki i produkcja w różnych krajach stają się coraz bardziej współzależne w związku z dynamiką wymiany towarów i usług, przepływem kapitału i technologii. Globalizacja oznacza zmniejszenie barier między krajami i wzmocnienie ściślejszych powiązań ekonomicznych, politycznych i społecznych. Globalizację napędzają cztery podstawowe, powiązane wzajemnie czynniki, tj.: 1. rosnący handel międzynarodowy, 2. rozwój wielonarodowych korporacji, co widoczne jest także w szerokim zakresie w obszarze transportu morskiego 3. internacjonalizacja sfery finansów, 4. zastosowanie we wszystkich tych dziedzinach i sferach nowych technologii, zwłaszcza komputerowych, jak i innych z dziedziny informatyki (IT).

Globalizacja tworzy podwaliny rozwoju gospodarki globalnej, która ma zdolność funkcjonowania jako jeden układ, w czasie realnym. Gospodarkę globalną określa się jako system powiązań produkcyjnych, technologicznych, handlowych, finansowych i instytucjonalnych między gospodarkami narodowymi różnych krajów znajdujących się na różnym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, włączający je w ogólnoświatowy proces produkcji i wymiany. Ich sukcesywny rozwój sprawia, że gospodarka globalna w procesie swego wzrostu tworzy stopniowo wspólną, globalną przestrzeń transportową i logistyczną. W efekcie tego, gospodarka globalna postrzegana od strony transportowo-logistycznej, funkcjonuje również jako swoisty mega-układ różnego typu globalnych łańcuchów i sieci dostaw oraz logistycznych łańcuchów i sieci dostaw, wiążących z sobą rozproszone w tej przestrzeni główne ośrodki produkcji i konsumpcji. Łańcuchy te i sieci obejmują swym zakresem wszystkie rodzaje rynków funkcjonujących w wymiarze globalnym. Porządkują one jednocześnie wszystkie rodzaje przepływów dokonujących się w układzie tych rynków, optymalizując je w kategoriach czasu i kosztów. Czynnikiem wiążącym je w sensie fizycznym i zarazem integrującym przepływy jest transport – infrastruktura transportowa i logistyczna.

Rozwój globalnych logistycznych łańcuchów i sieci dostaw determinuje szereg różnorodnych czynników. Do najważniejszych z nich zalicza się: rozszerzenie struktury asortymentowej produktów inwestycyjnych i konsumpcyjnych, co jest przejawem dokonującego się w skali globalnej postępu techniczno-technologicznego i rozwoju innowacji oraz rosnących wymogów i potrzeb ośrodków produkcji i konsumpcji, wzrost udziału produktów o wyższej wartości jednostkowej

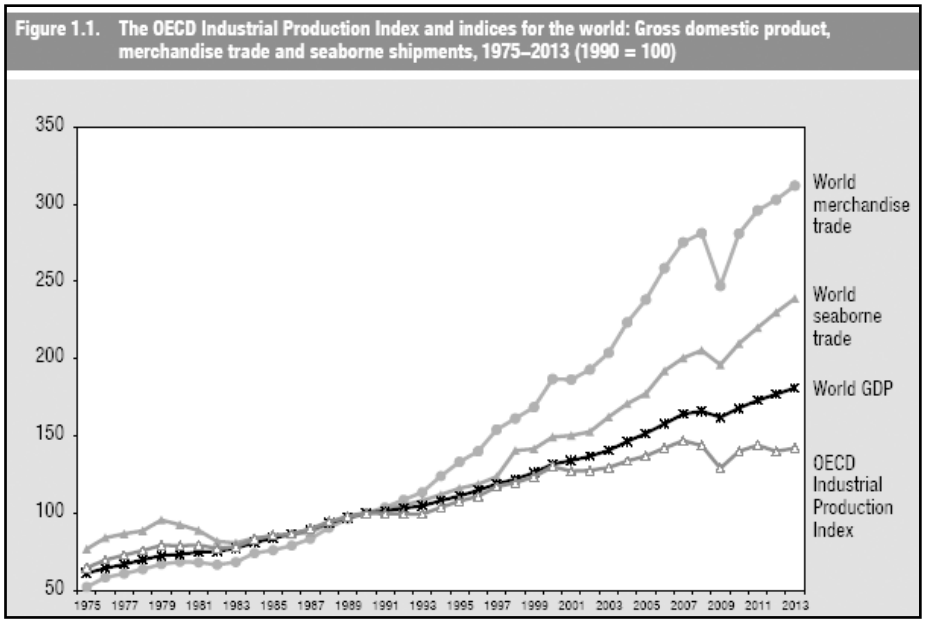
w handlu światowym (nowe produkty, innowacje produktowe) przy jednoczesnym skracaniu się cyklu życia produktów, obniżka w długim okresie cen towarów – głównie wysoko przetworzonych, co jest skutkiem globalizacji (efekty skali produkcji i otwartości rynków oraz ich liberalizacji, efekt naśladownictwa wzorców produkcji i konsumpcji), nasilenie zjawiska outsourcingu i offshoringu w skali globalnej wyzwala na niespotykaną dotychczas skalę wzrost transportochłonności, co dynamizuje silnie wzrost popytu na usługi transportowe i w konsekwencji spedycyjne i logistyczne, dynamiczny wzrost handlu światowego (wykreowanie nowych potrzeb, liberalizacja, deregulacja), który natrafia na bariery w zakresie efektywności obsługi lawinowo rosnących strumieni towarowych, cechujących się wysokim stopniem przestrzennej koncentracji, znaczna dynamika rynków towarowych i transportowych, jako skutek koniunkturalnych i strukturalnych wahań popytu w skali globalnej, co dynamizuje z kolei procesy koncentracji tak poziomej, jak i pionowej oraz konglomeratowej, dokonujące się w układzie tych rynków, presja na minimalizację zapasów i usprawnienie przepływu dóbr w skali globalnej, co generuje nowe wyzwania logistyczne, wiążące się z koniecznością uproszczenia struktur sieciowych i redukcji kosztów transportu (kosztów logistycznych w skali łańcucha dostaw), malejący udział ładunków masowych, a więc o niskiej relatywnie wartości jednostkowej w łącznych obrotach towarowych, a rosnący dóbr wysoko przetworzonych, jako skutek postępu techniczno-technologicznego, obniżki materiałochłonności i energochłonności produkcji, (realizacja strategii *lean production*), rosnąca relatywnie szybciej wartość przewożonych produktów niż ich ilość sprawia, iż w innym wymiarze kształtuje się kwestia tzw. wrażliwości kosztów transportu (*transport cost sensitivity*) – nie wzrasta bowiem proporcjonalnie do wzrostu przewozów poziom kosztów transportu i ich udział w wartości przemieszczanych dóbr (to tzw. *transport cost penalty)*, wzrost wydajności i produktywności w sektorze transportu, jako rezultat dokonujących się tam innowacji produktowych, organizacyjnych i marketingowo-rynkowych; innowacje te silnie wpływają na poziom wrażliwości kosztów transportu w skali globalnej, (de)regulacja sektora transportu w skali globalnej, która generuje nie tylko szereg pozytywnych zjawisk, ale również poważnych problemów w zakresie efektywności obsługi strumieni przepływu dóbr (w tym często wzrost stawek przewozowych – to skutek decyzji Międzynarodowej Komisji ds. Handlu, Federalnej Komisji Morskiej USA, KE i itp.).

Wszystkie te czynniki, aczkolwiek z różną siłą oddziaływały i oddziałują na sektor światowego transportu morskiego, kształtując zarówno jego sferę realną, jak również regulacyjną. Podstawowe procesy, tendencje i zjawiska, jakie dokonują się w tym zakresie powinny być zatem analizowane i charakteryzowane przez prymat zmian zachodzących w układzie gospodarki globalnej oraz w ramach jej przestrzeni transportowej i logistycznej.

3. Rozwój transportu morskiego w skali globalnej – podstawowe tendencje

W 2014 r światowe przewozy ładunków drogą morską przekroczyły po raz pierwszy w historii granicę 10 mld. ton (10,3 mld. t), co oznacza, że ok. 81 % wolumenu handlu światowego przemieszczono drogą morską (tzw. handel morski). Przy średniej odległości przewozu 5.000 Mm (w transporcie kontenerowym – 4.980 Mm) oznacza to, iż w jednostkach pracy przewozowej (tonomile), transport morski obsługuje 92 % światowej wymiany towarowej.

Transport morski jest także dominującą gałęzią transportu w obsłudze handlu światowego w jednostkach wartościowych. Szacuje się, uwzględniając handel wewnętrzny krajów UE, że w 2014 r. tzw. handel morski stanowił około 60 % wartości handlu globalnego, który wg. danych WTO osiągnął wartość 18, 95 bil. US $, tj. 11,4 bil. US $. Z kolei bez uwzględnienia wymiany wewnętrznej w ramach UE, jego udział ocenia się aż na 76 %. Drugą gałęzią transportu partycypującą w największym stopniu w obsłudze handlu światowego mierzonego w jednostkach pieniężnych jest transport lotniczy – jego udział szacuje się na ok. 12 %. Oznacza to, że pozostałe, lądowe gałęzie transportu przemieszczają jedynie 12% wartości masy towarowej będącej przedmiotem międzynarodowej wymiany towarowej. Dynamika rozwoju handlu morskiego w jednostkach wartościowych jest zdecydowanie wyższa od wzrostu światowego PKB oraz produkcji przemysłowej krajów grupy OECD, lecz nieco niższa, niż handlu światowego (rys.1). Od 2014 r tempo wzrostu handlu światowego wykazuje jednak wyraźne symptomy obniżki (spadek cen towarów) i kształtuje się poniżej poziomu handlu morskiego.



Rys. 1. Dynamika wzrostu handlu światowego i handlu morskiego oraz światowego PKB i produkcji przemysłowej krajów OECD (1990 r. = 100). Źródło: Review of maritime transport 2014, Geneva – New York, 2014.

Przeciętna wartość 1 t. ładunku przemieszczanego drogą morską (na bazie eksportu) wynosi obecnie około 1.135 US $ i pomimo rosnącego udziału ładunków wysokowartościowych w handlu światowym (ich udział szacuje się w 2014 r. na ok. 74 %, tj. 14, 1 bil. $) i w konsekwencji także morskim wykazuje w ostatnich 3 latach tendencję spadkową; w 2011 r. wyniosła ona bowiem już 1.180 $/1 t. Jest to rezultatem zmian relacji w zakresie wzrostu wartości handlu globalnego mierzonego na bazie USD oraz (rosnącego) wolumenu przewozów.

W 2014 r. 1 t. ładunku przemieszczanego drogą morską stanowiła ok. 82 % wartości 1 t. masy towarowej przewożonej w skali globalnej różnymi środkami transportu. Relacja jej wartości względem 1 t. ładunku przemieszczanego transportem lotniczym wynosi obecnie jak 1: 55, a jeszcze na początku minionej dekady kształtowała się jak 1: 77. Oznacza to, że transport morski staje się coraz bardziej konkurencyjny względem transportu lotniczego w segmencie przewozów towarowych, przejmując w coraz większym stopniu wysokowartościowe ładunki.

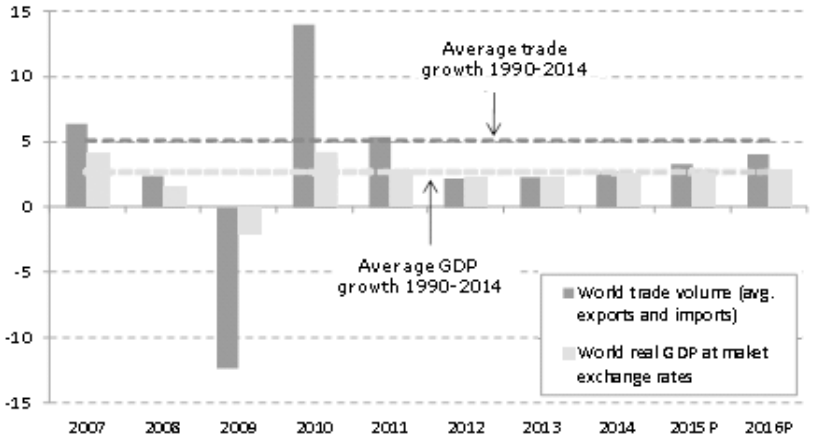
Na skutek wzrastającego udziału wysokowartościowych ładunków w handlu morskim rozwija się dynamicznie konteneryzacja i transport kontenerowy drogą morska. Kontenerowcami przewieziono masę towarową o wartości ok. 56% światowego handlu morskiego, tj. 6,4 bil. US $. W 2014 r. przemieszczono droga morską 170,6 mln TEU, odnotowując wzrost o 6,0% w stosunku do 2013 r. (161 mln TEU). Szacuje się w 2015 r wzrost przewozów kontenerów drogą morską o 6, 7 % w relacji do 2014 r.

W 2014 r. przewieziono w kontenerach ok. 17 % łącznego wolumenu masy towarowej globalnego handlu morskiego, tj. 1, 7 mld ton, co stanowiło ok. 2/3 wolumenu tzw. pozostałych ładunków masowych suchych, tj. ładunków zaliczanych wg. nomenklatury UNCTAD do grupy tzw. innych masowych i pozostałych suchych przewiezionych w 2014 r. Oznacza to, że:

1/ przeciętna wartość 1 tony ładunku przewożonego drogą morska w kontenerach wynosi obecnie ok. 3.764 US $/TEU; wartość ta spadła w relacji do 2013 r (wówczas 4.100 $),
2/ jest ona ponad 3,32 razy wyższa od przeciętnej wartości 1 t ładunku przemieszczanego drogą morską; w 2011 r. była ona 3,7 razy wyższa – to skutek zmiany struktury asortymentowej przewozów i cen przemieszczanych w kontenerach towarów,
3/ ma ona swój udział w wysokości 1,4 $ w każdych 15 $ wytworzonej produkcji światowej,
4/ przeciętnie w skali globalnej w 1 TEU przewozi się 10 t ładunku.

W 2014 r. przeładowano w portach morskich w skali globalnej 696,7 mln TEU. Co przy tym charakterystyczne, w segmencie obrotów portowych tak jak w żegludze następuje dalsza, silna koncentracja przeładunków, która sprawia przy realizowanej obecnej strategii morskich operatorów kontenerowych *(hub and spoke)*, że wzrasta liczba relacji dowozowo – odwozowych i w konsekwencji również liczba cykli obrotu jednego TEU w relacjach morskich.

Jak już wcześniej zaznaczono, rozwój globalnych rynków frachtowych i kontenerowych jest pochodną stanu koniunktury gospodarki światowej, a w tym głównie: dynamiki wzrostu globalnego PKB, handlu światowego, produkcji przemysłowej i konsumpcji dóbr inwestycyjnych i konsumpcyjnych, a także wahań poziomu cen towarów, kursów walutowych, stóp procentowych, itp. Wzrost wolumenu handlu światowego w latach 2007–2014 (z perspektywą do 2016) i realnego światowego PKB, liczony na bazie przyrostów rok/roku (wg. WTO Secretariat, 2015) przedstawiono na rys. 2. Dane WTO jednoznacznie wskazują na to, że od 2011 r. do 2013 spadała dynamika wzrostu światowego PKB i jednocześnie handlu; pewne symptomy wzrostu obserwuje się dopiero od 2014, oczekując umocnienia się tej tendencji w roku 2015 i 2016 r.



Rys. 2. Dynamika wzrostu światowego PKB i handlu (przyrosty rok/roku, 1990 r. = 100) Źródło: WTO Secretariat, 2015

Cechą charakterystyczną 2014 roku był silny spadek cen ropy naftowej; w okresie 15.07 – 31.12.2014 spadek cen wyniósł aż 47 %. Tendencja ta miała znaczny wpływ na sektor transportu morskiego, obniżając poziom kosztów eksploatacji statków, a w szczególności kosztów ładunkowych i ruchu. Niski był także poziom cen w innych grupach i kategoriach towarów będących przedmiotem obrotów handlu światowego i przewozów drogą morską, co silnie uderzyło w eksporterów, redukując jednocześnie w krajach eksportujących popyt na dobra importowane. Spowodowało to jednakże wzrost realnych dochodów i pobudziło import w grupie krajów „importerów".

Wskazane tendencje i zjawiska występujące w gospodarki światowej współkształtowały w znacznym stopniu zachowania i strategie operatorów żeglugowych. W największym stopniu oddziaływały one na sektor transportu kontenerowego, który ze względu na wysokie logistyczne standardy obowiązujące w tej dziedzinie, należy do najbardziej energochłonnych i wrażliwych sektorów transportu morskiego na wahania koniunkturalne zachodzące na wszystkich typach rynków. Nawet pozytywne tendencje w zakresie obniżki kosztów paliwa nie wyhamowały jednak morskich przewoźników kontenerowych od poszukiwania możliwości dalszej obniżki jednostkowych kosztów przewozu. Stosowane w tym zakresie przez operatorów kontenerowych strategie operacyjne i inwestycyjne wyrażały się przede wszystkim w:

1. zamawianiu i wprowadzaniu do eksploatacji coraz większych jednostek o pojemności 18.000 TEU i więcej, które generują znaczne oszczędności kosztów przewozu 1 TEU,
2. eksploatacji tonażu z zachowaniem strategii spowolnienia *(slow steaming)*,
3. podtrzymywaniu tendencji koncentracji tak kapitałowej, jak i produkcyjnej (fuzje, przejęcia, alianse), celem dokonania reorganizacji serwisów i optymalizacji kosztów obsługi poszczególnych relacji przewozowych i linii żeglugowych.

Te ostatnie rozwiązania, tj. głównie alianse i VSA (*vessel-sharing agreements*), stosowane zazwyczaj wraz z pozostałymi rodzajami działań antykryzysowych, umożliwiają wspólne wykorzystanie potencjału przewozowego (*pool capacity*) i redukcję kosztów operacyjnych, przy zachowaniu jednocześnie możliwości szerszej obsługi portów morskich. Do głównych aliansów funkcjonujących obecnie

w sektorze globalnego transportu kontenerowego należą:

I. 2M: 1/ Maersk, 2/ Mediterranean Shipping Co.,
II. Ocean 3: 1/ CMA CGM, 2/ United Arab Shipping Co., 3/ China Shipping Container Lines,
III. CKYHE: 1/ Cosco, 2/ "K" Line, 3/ Yang Ming, 4/ Hanjin Evergreen (Evergreen w pełni połączył się z aliansem, z którym od dawna współpracował),
IV. G6: 1/ APL, 2/ MOL, 3/ Hyundai Merchant Marine, 4/ OOCL, 5/ NYK Line, 6/ Hapag-Lloyd.
V. UASC i Hamburg Süd (od 04.2015) – umowa o wspólnej obsłudze relacji Płd. Ameryki w ramach globalnego serwisu East-West Trade.
VI. North Atlantic Trade Vessel Sharing Agreement [NAT VSA]: 1/ United Arab Shipping Co., 2/ CMA CGM, 3/ Hamburg Süd (od 15.05.2015); dla UASC jest to już trzecia umowa o takim charakterze zawarta w ostatnich miesiącach.

Istniejąca sytuacja w segmencie globalnej żeglugi kontenerowej, którą w znacznej mierze wywołał lawinowy wzrost potencjału przewozowego (i co więcej kaskadowo narastający), wymusza dalsze procesy koncentracji w tej dziedzinie. W konsekwencji tego nadal trwają fuzje i przejęcia w segmencie żeglugi kontenerowej, np. Hamburg Süd przejmuje CCNI (Compania Chilena de Navegation Interoceanica), drugiego co do wielkości armatora chilijskiego. Wcześniej Hapag Lloyd przejął CSAV. Kolejnym przygotowywanym projektem o takim charakterze jest uzgodniona już między zainteresowanymi stronami i rządem Chin fuzja mających bardzo poważne problemy finansowe armatorów Cosco i CSCL. Należą oni do dużych, będących własnością skarbu państwa ChRL korporacji państwowych, które są spółkami giełdowymi mającymi swoje siedziby w Szanghaju. Cosco (Container Lines) jest spółką należącą do grupy logistycznej COSCO, a CSCL (China Shipping Container Lines) wchodzi w skład China Shipping Group. Cosco, które wg. stanu na 19.09.2015 (Alphaliner – TOP 100 operated fleets) jest szóstym co do wielkości armatorem floty kontenerowej na świecie z 4,3 % udziałem w jej pojemności, dysponowało 164 statkami (w tym 85 własnymi) o pojemności 858 tys. TEU. CSCL z kolei, to siódmy co do wielkości armator na świecie z udziałem 3,5 %, posiadający 136 kontenerowców (w tym 65 własnych) o pojemności 700 tys. TEU.

W rezultacie fuzji obu chińskich armatorów, powstanie nowy przewoźnik – armator kontenerowy z czwartą pod względem pojemności flotą na świecie (1,58 mln. TEU), uzyskując 7,8 % udział w globalnym rynku kontenerowym. Tym samym Evergreen Line przesunie się na pozycje piątą, a Hapag-Lloyd na szóstą. Fuzja ta, która jest praktycznie przesądzona i oczekiwana, gdyż powinna przyczynić się do wzrostu efektywności funkcjonowania nowego podmiotu dzięki uzyskanemu efektowi synergii i spodziewanej obniżce kosztów eksploatacji tonażu, poprawiając pozycję konkurencyjną nowego armatora, mieć będzie poważny wpływ na stronę podażową światowego rynku morskich przewozów kontenerowych.

Jej skutki odczują przede wszystkim dwa duże funkcjonujące globalne alianse kontenerowe, do których należą chińscy armatorzy, tj. Ocean 3, w skład którego wchodzi obecnie CSCL oraz CKHYE, liderem którego jest Cosco. Struktura podmiotowa jednego z nich ulegnie zapewne zmianie, co spowoduje istotne następstwa organizacyjn0-logistyczne i rynkowe. Odczują je wszystkie pozostałe alianse, zaangażowane w przewozach w relacjach Wschód – Zachód, a najbardziej United Arab Shipping Co. (UASC). Ponadto, ze względu na trudną sytuację finansową przewoźników kontenerowych, przykład fuzji chińskiej może na zasadzie efektu naśladownictwa wywołać presję innych krajów azjatyckich (Japonii, Tajwanu, Korei Płd.) na konsolidację krajowych przewoźników, co wyzwoliłoby kolejną falę procesów koncentracji kapitału i produkcji w transporcie morskim w skali globalnej.

W wyniku i tak silnie postępującej koncentracji strony podażowej rynku globalnych przewozów kontenerowych, poszczególne alianse przejęły kontrolę nad znacznymi udziałami rynku na głównych relacjach przewozowych. I tak w relacji:

I/ Europa – Daleki Wschód udziały te wynoszą: 1/ 34 % – 2M, 2/ 23 % – CKYHE, 3/ 20 % – O3, 4/ 20 % – G6, 5/ 3 % – inni,
II/ Wschód – Zachód (East – West): 1/ 28 % – G6, 2/ 27 % – 2M, 3/ 25 % – CKYHE, 4/ 15 % – O3, 5/ 5 % – inni,
III/ Transatlantycka: 1/ 40 % – 2 M, 2/ 38 % – G6, 3/ 12 % – inni, 4/ 6 % – O3, 5/ 4 % – CKHE.

Przedstawione zestawienie wskazuje na szczególnie silną pozycję aliansu 2M na głównych szlakach żeglugowych oraz aliansu G6. Oba te ugrupowania na wszystkich trzech relacjach żeglugowych uzyskują ponad 50 % udziały, przy czym w relacji transatlantyckiej posiadają ponad ¾ rynku. Stopień tej koncentracji budzi uzasadnione obawy nie tylko załadowców i ich związków regionalnych, ale również urzędów antymonopolowych w UE, USA i w ChRL Podejmują one zarówno same, jak również z inicjatywy stowarzyszeń załadowców (np. European Shippers' Council), działania o charakterze sprawdzającym i wyjaśniającym wobec wielu armatorów kontenerowych; np. KE bada postępowania 13 armatorów podejrzanych o naruszenie ustalonych reguł konkurencji rynkowej i wykorzystywanie posiadanej pozycji dominującej. Konkretnych wniosków i decyzji nadal jednak nie ma. Skutkiem tego jest dalsza tolerancja antyrynkowych, oligopolistycznych praktyk globalnych operatorów kontenerowych, którzy w obecnych warunkach zdominowali układ logistycznych łańcuchów dostaw.

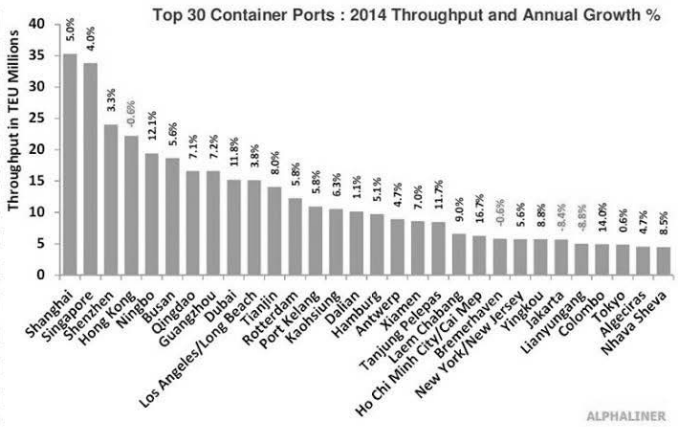
4. Porty morskie w warunkach globalizacji

Zjawisko postępującej koncentracji strony podażowej rynku morskich przewozów kontenerowych silnie oddziałuje również na dalszą koncentrację obrotów kontenerowych w największych portach morskich świata. W 2014 r. przeładowano w portach morskich w skali globalnej 696,7 mln TEU. Pięć największych pod względem wielkości przeładunków portów koncentruje obecnie 19,4 % obrotów kontenerowych (w 2013 r. było to jednak już 20,2%), dziesięć aż 31,0 % (w 2013 r. – 31,8), 20 natomiast portów o największych obrotach kontenerowych przeładowało 44,5 % (w 2013 r. – 44,7 %). Zjawisko to prezentuje poniższe zestawienie (tab. 1 i rys. 3, wg. Alphaliner, 2015).

Gros największych portowych terminali kontenerowych usytuowanych jest w Chinach, a Szanghaj z przeładunkami przekraczającymi niewyobrażalną jeszcze kilka lat temu granicę 35 mln. TEU posiada niezmiennie od 5 lat pozycję lidera. W pierwszej 30-tce największych portów kontenerowych świata znajduje się też 5 portów europejskich (UE). Z portów tych Rotterdam zajmuje 12 pozycję, Hamburg 16-tą, Antwerpia 17-tą, Bremerhaven 22-gą, a Algeciras 29-tą. Jedynym portem USA na tej liście, który zajmuje 23-cią pozycję jest New York/ New Jersey.

Przyczyn analizowanego zjawiska jest wiele. Jedną z nich, o istotnym znaczeniu dla tego procesu, jest forma relacji prawno-własnościowych istniejących między morskimi globalnymi operatorami kontenerowymi

1	(1)	Shanghai	35.29	33.62
2	(2)	Singapore	33.87	32.58
3	(3)	Shenzhen	24.04	23.28
4	(4)	Hong Kong	22.23	22.35
5	(6)	Ningbo	19.45	17.35
6	(5)	Busan	18.68	17.69
7	(7)	Qingdao	16.62	15.52
8	(8)	Guangzhou	16.63	15.50
9	(10)	Dubai	15.25	13.64
10	(9)	LA/LB	15.16	14.60
11	(11)	Tianjin	14.05	13.01
12	(12)	Rotterdam	12.30	11.62
13	(13)	Port Kelang	10.95	10.35
14	(14)	Kaohsiung	10.56	9.94
15	(15)	Dalian	10.13	10.02
16	(16)	Hamburg	9.78	9.30
17	(17)	Antwerp	8.98	8.58
18	(18)	Xiamen	8.57	8.01
19	(19)	Tg. Pelepas	8.52	7.63
20	(21)	Laem Chabang	6.58	6.04
21	(25)	HCMC/Cai Mep	6.29	5.39
22	(22)	Bremerhaven	5.80	5.83
23	(24)	NY/NJ	5.77	5.47
24	(26)	Yingkou	5.77	5.30
25	(20)	Jakarta	5.69	6.21
26	(23)	Lianyungang	5.01	5.49
27	(31)	Colombo	4.91	4.31
28	(27)	Tokyo	4.89	4.86
29	(29)	Algeciras	4.55	4.35
30	(32)	Nhava Sheva	4.47	4.12



a terminalami portowymi. Główne huby kontenerowe o znaczeniu globalnym są bowiem własnością lub w wyłącznym posiadaniu (średnio lub długookresowa dzierżawa) albo operatora należącego do grupy kapitałowej dużego globalnego:

1. operatora portowego działającego na zasadzie kartelu (pozioma forma integracji kapitału i produkcji), jak np. HPH (posiada 319 nabrzeży w 52 portach świata), DP Word (65 terminali na wszystkich kontynentach), APM Terminals (183 terminale, nabrzeża, etc.) w 62 krajach, czy ICTSI – 29 terminali w 21 krajach), itd., albo
2. operatora żeglugowego, który działa w formule typowej dla pionowej formy integracji łańcucha dostaw (struktura typu koncernowego), jak: Maersk Line (poprzez APM Terminals), CMA CGM (poprzez Terminal Link jako operator, deweloper i inwestor – 14 terminali i CMA Terminals (rozwój, budowa, akwizycja i eksploatacja) – 13 terminali), Cosco – 23 terminale, Hanjin Shipping – 13 terminali w portach morskich.
3. Niektórzy jednak globalni operatorzy, jak np. MSC, czy też Hapag Lloyd nie posiadają własnych terminali ani nie zarządzają nimi, korzystając z ogólnodostępnych terminali kontenerowych w portach, które obsługują.

Cechą charakterystyczną analizowanych procesów koncentracji obrotów kontenerowych w portach morskich na świecie jest również nasilenie koncentracji przeładunku nie tylko w samych portach, ale także w wybranych, największych terminalach kontenerowych, zarządzanych przez globalnych operatorów portowych. Jeszcze do 2001 r. globalni operatorzy portowych terminali kontenerowych kontrolowali nie więcej niż 35% przeładowywanych kontenerów, a operatorzy żeglugowi byli właścicielami 19% tego typu terminali. Obecnie ich udziały kształtują się na poziomie (odpowiednio) 54 % i 38 %, wykazując dalszą tendencję wzrostu.

W miarę bowiem upływu czasu, na skutek dokonujących się w skali globalnej procesów tak poziomej, jak i pionowej koncentracji kapitału, a także integracji konglomeracyjnej i koncentrycznej, struktura własności największych portowych terminali kontenerowych stawała się coraz bardziej złożona. W rezultacie realizacji strategii maksymalizacji zysku (do 2008 r), a następnie od 2009 r. dywersyfikacji działalności i minimalizacji ryzyka, globalni operatorzy koncentrujący się na przejmowaniu kontroli i zarządzaniu tego rodzaju terminalami portowymi, pozyskiwali coraz większe udziały w światowym rynku obrotów kontenerowych, nabywając już funkcjonujące, jak również nowo powstające obiekty, często angażując się kapitałowo (formuła PPP) w ich budowę. Skutkiem tego, obecnie w światowych rankingach ocenia się pozycję poszczególnych globalnych operatorów kontenerowych oraz ich udziały rynkowe nie tylko na podstawie wielkości ich obrotów mierzonych w TEU, ale również wskaźnika udziału danego operatora w kapitale akcyjnym spółki zarządzającej terminalem (tzw. *equity-based throughput*).

Istota tej metody (skorygowany prosty wskaźnik ilościowy) polega na tym, że jeśli dwu operatorów terminali portowych ma udziały w określonym terminalu w wysokości odpowiednio 75% i 25%, a terminal ten w skali roku przeładował 100 tys. TEU, to pierwszemu z nich przypisuje się obrót w wysokości 75 tys. TEU, a drugiemu 25 tys. TEU. Posługując się tą metodą przyjmuje się, że PSA zajmuje w tym rankingu pierwszą pozycję, nawet jeśli HPH, DPW i APM posiadają większą liczbę terminali w swoim portfolio i przeładowują większą liczbę kontenerów. PSA ma bowiem 20 % udział w HPH, co z punktu widzenia przyjętej metody obliczeń oznacza, że w tej proporcji przejmuje obroty wszystkich terminali zarządzanych przez HPH. [Jean-Paul Rodrigue, Dep. of Global Studies & Geography, Hofstra University, USA, New York]. Zgodnie z tą metodą pomiaru wielkości obrotów kontenerowych, udziały 10 największych globalnych operatorów kontenerowych (GCPO) – tak z segmentu portów (PSA, HPH, DPW, APMT, Modern Terminals), jak i żeglugi (China Merchants, Cosco, MSC, SSA Marine/Carrix [23 terminale] i inni) – w łącznych przeładunkach kontenerów na świecie, kształtowały się już w 2010 r. w wysokości 42%, a obecnie wynoszą ponad 62 %.

Do grupy największych globalnych operatorów terminali portowych klasyfikowanych z kolei według wielkości przeładowywanej masy towarowej należą: Hutchison Port Holdings (HPH, Hongkong), PSA International (Singapur), DP World (Dubaj, ZEA), APM Terminals (Haga, Holandia), COSCO (Szanghaj, ChRL), MSC, Evergreen, SSA Marine/Carrix, EUROGATE (Brema, Niemcy), CMA-CGM, HHLA i APL. 20 największych operatorów terminali kontenerowych, wśród których znajduje się też ICTSI, obsłużyło łącznie w 2011 r. prawie 65% portowych obrotów kontenerowych na świecie. W 2014 r. według wstępnych szacunków ich udział w globalnych obrotach kontenerowych wynosił już około 75%.

Analizując procesy koncentracji przeładunku kontenerów w portach morskich w skali globalnej, zauważa się istniejące nadal znaczne regionalne różnice w udziale globalnych operatorów portowych w łącznych przeładunkach terminali kontenerowych danego regionu świata. I tak np. w Europie Zachodniej i Płd. Azji ich udział wynosi obecnie nawet ponad 80% obrotów, podczas gdy w Europie Wschodniej już tylko 35 %, a w Ameryce Płd. mniej niż 25 %. Ponadto, analizując to zjawisko należy wziąć pod uwagę fakt, iż współcześnie na skutek rozwoju globalnych łańcuchów i sieci dostaw opartych na bazie logistycznej, tj. przepływowej formule transferu dóbr, dokonuje się nie tylko koncentracja pozioma, tj. horyzontalna integracja kapitału i produkcji, tak widoczna w segmencie żeglugowym (fuzje i przejęcia operatorów, tworzenie konsorcjów żeglugowych i aliansów), jak i portowym, ale również w coraz większym stopniu koncentracja pionowa w ramach zarówno łańcucha transportowego, obejmująca jego elementy zarówno morskie, jak i lądowe, jak też łańcucha dostaw w relacjach lądowo – morskich. Ma to daleko idące implikacje dla dynamiki procesów koncentracji w segmencie żeglugi

morskiej oraz sprawności funkcjonowania globalnych logistycznych łańcuchów dostaw.

Wzrost wielkości światowych morskich przewozów kontenerowych oraz ich przeładunków w portach morskich, gdzie obserwuje się zjawisko silnej koncentracji obrotów dokonującej się w warunkach realizowanego obecnie przez morskich operatorów kontenerowych operacyjno – logistycznego modelu obsługi portów typu *hub and spoke* sprawia bowiem, że wzrasta liczba relacji dowozowo – odwozowych i w konsekwencji także liczba cykli obrotu jednego TEU w relacjach morskich. Tendencje występujące w tym zakresie określić można za pomocą tzw. p*rzeciętnego wskaźnika rotacji 1 kontenera (TEU) w obrotach morskich,* który odzwierciedla liczbę cykli przeładunkowych tej jednostki intermodalnej w terminalach kontenerowych w jego pełnym łańcuchu transportowym. W 2013 r. wskaźnik ten wynosił 3,98, wykazując nieznaczny wzrost w stosunku do 2012 r. W 2014 r. wzrósł on już do poziomu 4,1. Wskaźnik ten odzwierciedla wzrastającą pracochłonność przewozów kontenerowych drogą morską, która jest następstwem rosnącej koncentracji obrotów oraz zmiany modelu obsługi głównych hubów kontenerowych przez morskich globalnych przewoźników (wzrost połączeń feederowych), a także zapleczy terminali kontenerowych, funkcjonujących jako globalne platformy logistyczne.

Charakteryzując podstawowe zjawiska i tendencje występujące w segmencie globalnych obrotów kontenerowych wskazać należy, iż są one następstwem dynamicznych zmian dokonujących się w otoczeniu globalnym, gdzie uwidacznia się silny wpływ koniunktury gospodarczej i w związku z tym nie mają one (i nigdy nie miały) charakteru trwałego. Brak tej stabilności procesów wzrostu w tej dziedzinie uwidacznia się od 2013 r. Od bez mała trzech lat bowiem dynamika wzrostu obrotów kontenerowych w portach świata sukcesywnie maleje. W efekcie, przy nieznacznych często różnicach w wielkości obrotów kontenerowych między portami określonego regionu, nasila się między nimi konkurencja i to we wszystkich obszarach. Jeśli ta tendencja – widoczna również od 2015 r. w największych polskich terminalach kontenerowych – się utrzyma w kolejnych latach, to w 2017 r. porty kontenerowe świata mogą nie osiągnąć planowanych wielkości przeładunków na poziomie 731 mln TEU. [Report by Global Industry Analysts Inc. 2013]. Co przy tym charakterystyczne w odniesieniu do Polski, udział polskich portów morskich w łącznych przeładunkach kontenerów na świecie wynoszący w 2013 r. zaledwie 0,31 %, mimo ich znacznego wzrostu w 2014 r. obniżył się do poziomu 0,28 % (przeładowano w skali globalnej ogółem 696,7 mln TEU) i będzie niewątpliwie nadal spadał.

Analogiczne procesy, jakie obserwuje się w segmencie obrotów kontenerowych, występują także w obrotach ogółem portów morskich świata. Tendencję istniejącą w tym zakresie odzwierciedla poniższe zestawienie (por. z poniższą tab.) [Shanghai International Shipping Centre Releases. The Global Port Development Report (2014)].

Zjawisko koncentracji przeładunków portowych nasiliło się szczególnie na Dalekim Wschodzie, głównie jednak w Chinach. To w tym regionie świata dynamika wzrostu przeładunków tak w 2013, jak i w 2014 r. była największa. Należy się spodziewać, jeśli Chiny po symptomach kryzysu z połowy 2015 r. wejdą ponownie na ścieżkę szybszego wzrostu, iż czołowy kompleks portowy Ningbo – Zhoushan w perspektywie najbliższych 4-5 lat przekroczy poziom 1 mld. ton przeładowywanej masy towarowej w skali roku. Główny port europejski – Rotterdam, znajduje się dopiero na 9 pozycji na liście 20 największych pod względem wielkości obrotów towarowych portów świata i poza nim nie ma w tym rankingu żadnego innego portu z kontynentu europejskiego. Udział polskich portów morskich z przeładunkami 75,1 mln ton w 2014 r. w obrotach światowych szacuje się na ok. 0,36 %.

5. Polska i polskie porty morskie w strukturze gospodarki globalnej

Jak już wcześniej zaznaczono, procesy globalizacji dokonujące się w układzie gospodarki światowej oddziałują z różna siłą na poszczególne regiony i kraje. Wpływ ten mierzyć można za pomocą wielu parametrów, wśród których dominują zazwyczaj te, pozwalające na porównanie pozycji każdego kraju w globalnym handlu światowym oraz w opracowywanych przez organizacje międzynarodowe rankingach konkurencyjności. Uwzględniają one również szereg kryteriów współokreślających ich wartości finalne, a w tym w szerokim niekiedy zakresie czynniki transportowe i logistyczne. Za ich pomocą określić można miejsce Polski w systemie gospodarki globalnej oraz ocenić poziom rozwoju polskiego sektora transportu (por. tab. 2).

Z przedstawionego zestawienia wynika, iż relatywnie wysoka pozycja Polski w handlu światowym (wg. WTO – 27 miejsce na bazie wartości globalnego eksportu i 26 importu) nie znajduje niestety odzwierciedlenia w innych rankingach, określających miejsce naszego kraju w gospodarce globalnej. I tak: 1/ pod względem konkurencyjności plasujemy się na 43 pozycji w rankingu światowym, 2/ w zakresie tworzania ułatwień w dziedzinie rozwoju handlu międzynarodowego – 45, 3/ w dziedzinie zaś sprawności logistycznej – 31. Istniejące różnice między pozycją Polski w handlu globalnym a pozostałymi wymiarami jej globalnej wydajności wynikają z jednej strony w dużym stopniu z charakteru i struktury rodzajowej oraz kierunkowej polskiego handlu zagranicznego, a z drugiej, realnie, niskiego nadal poziomu konkurencyjności jej gospodarki. Eksport Polski wysokowartościowych towarów to bowiem w dużym stopniu zmontowane z zachodnich podzespołów gotowe produkty, kierowane w większości na rynek innych krajów UE, a więc droga lądową. Eksport ten nie generuje też gospodarce Polski wysokich dochodów, gdyż w większości są to produkty wytworzone w specjalnych strefach ekonomicznych, gdzie podatek CIT jest zerowy, a działające tam firmy z kapitałem zagranicznym zwolnione są też z podatku od nieruchomości. Jedyna korzyścią, nie w pełni satysfakcjonującą z makroekonomicznego punktu widzenia, jest tworzenie miejsc pracy, które ze względu na generalnie niski poziom płac nie zawsze jednak generują wysoki popyt konsumpcyjny.

Istniejąca sfera realna gospodarki polskiej, w której infrastruktura techniczna tworząca materialna bazę przemysłów sieciowych kraju, a w tym przede wszystkim infrastruktura transportu odgrywa istotną rolę, odbiega także znacznie od poziomu czołówki światowej. Pod względem oceny jakości infrastruktury transportu i oferowanych przez nią usług sieciowych oraz innych usług transportowych, Polska plasuje się w rankingach światowych w przedziale od 49 do 76 miejsca. Przekłada się to na wszystkie obszary aktywności gospodarczej kraju i jego ocenę w wymiarze międzynarodowym, współokreślając poziom rozwoju i sprawność funkcjonowania systemu transportowego i logistycznego Polski – jej sektora TSL. Skutki te widoczne są również w sektorze transportu morskiego, a w tym portów morskich, uznawanych powszechnie za sprawne ogniwa tego sektora i systemu logistycznego kraju.

Table 1 Cargo Throughput Ranking at World's Top 20 Ports in 2014

Ranking			Port name	2014 (in 10,000 tons)	2013 (in 10,000 tons)	Growth rate
2014	2013	Trend				
1	1		Ningbo - Zhoushan	87347	80978	7.86%
2	2		Shanghai	75529	77600	-2.67%
3	3		Singapore	58127	56089	3.63%
4	4		Tianjin	54000	50100	7.78%
5	8	↑	Tangshan	50080	44600	12.29%
6	5	↓	Guangzhou	48000	45500	5.49%
7	6	↓	Suzhou	47900	45400	5.51%
8	7	↓	Qingdao	47700	45000	6.00%
9	9		Rotterdam	44473	44046	0.97%
10	10		Dalian	42300	40700	3.93%
11	12	↑	Hedland	42129	32549	29.43%
12	13	↑	Busan	34610	32486	6.54%
13	14	↑	Rizhao	33500	30900	8.41%
14	11	↓	Yingkou	33400	32000	4.38%
15	16	↑	Hong Kong	29592	27606	7.20%
16	17	↑	South Louisiana	29183	26632	9.58%
17	15	↓	Qinhuangdao	27400	27300	0.37%
18	18		Gwangyang	25115	23955	4.84%
19	20	↑	Yantai	23700	22200	6.76%
20	19	↓	Shenzhen	22300	23400	4.70%

Data source: Port authority websites at various ports and the website of the Ministry of Transport (MOT) of China

Kraj	HG	GCI	GCI-Inf.	ETI	ETI-Inf.	ETI-JDI	LPI	LPI –Inf
Chiny	1	28	> 50	> 50	36	16	28	9
USA	2	3	11	15	8	8	9	4
Niemcy	3	5	7	10	6	5	1	1
Japonia	4	6	6	13	5	7	10	5
Holandia	5	8	4	3	3	9	2	3
Francja	6	23	8	21	9	4	13	7
Korea P.	7	26	17	30	8	7	21	8
W. Bryt.	8	9	10	6	4	10	4	6
Hong-Kong	9	7	1	2	2	3	15	7
Singapur	14	1	2	1	1	2	5	2
Polska	27	43	> 50	45	49	76	31	> 50
Źródło: Opracowanie własne na podst. danych WTO, WEF, WB, UNCTAD, OECD;								

Tab. 2. Ranking głównych globalnych lokomotyw wzrostu w kategoriach konkurencyjności oraz wydajności transportowej **i** *logistycznej – w tym Polski w 2014 r.*

Legenda: HG –pozycja w handlu globalnym, GCI – Global Competitiveness Index, ETI – Enabling Trade Index, LPI – Logistics Performance Index; GCI-Inf. – ocena poziomu rozwoju infrastruktury w aspekcie jej wpływu na konkurencyjność kraju, ETI-Inf. – stan infrastruktury transportu, jako czynnik określający poziom wskaźnika ułatwień handlu, ETI-JDI – jakość usług infrastruktury transportu, LPI–Inf – infrastruktura transportu, jako czynnik określający poziom sprawności/ wydajności logistycznej kraju.

Przyjmując, iż wartość eksportu Polski w 2014 r. wynosiła 682,4 mld zł (218,9 mld USD) a importu 692,6 mld zł (222,2 mld USD) oraz zakładając, że 30 % wartości polskiego handlu zagranicznego przemieszczono droga morską, a wartość towarów przeładowanych w polskich portach morskich w 2014 r. wynosiła 110 mld zł, można oszacować, iż:

1. Przy nieznacznym udziale ładunków tranzytowych, jedynie 8,0 % ogólnej wartości polskiego handlu zagranicznego przemieszczana jest przez polskie porty morskie; oznacza to, że około 22 % phz w ujęciu wartościowym obsługują obce porty morskie, głównie basenu M. Północnego (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam), a więc 2,75 razy więcej, niż polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej,
2. Przy przeładunkach towarów w polskich portach morskich w wysokości 75,1 mln t. w 2014 r. i wartości przeładowanych towarów wynoszącej 110 mld zł, przeciętna wartość 1 tony ładunku przemieszczonego w polskich portach morskich wynosiła zaledwie 1464,7 zł, tj. 471 USD/tonę; oznacza to, przy przeciętnej wartości 1 tony ładunku przemieszczanego droga morską w skali globalnej, wynoszącej obecnie na bazie eksportu około 1.135 USD, że jest ona 2,4 razy niższa od niej, stanowiąc zaledwie 41,5 % jej przeciętnej wartości.

6. Uwagi końcowe i wnioski

1. Uzyskane na podstawie przeprowadzonej analizy wyniki wskazują, iż rozwój polskich portów morskich dokonuje się z relatywnie wysoką dynamiką jedynie w kategoriach ilościowych, mierzonych wielkością przeładowanej masy towarowej. W kategoriach wartościowych dynamika ta jest już jednak zdecydowanie mniejsza i wyraźnie odbiega od przeciętnej światowej.
2. Oznacza to, że polskie porty morskie nie generują wysokiej wartości dodanej dla kraju, regionów nadmorskich i miast portowych. Jest ona zdecydowanie niższa, niż można byłoby oczekiwać tego na podstawie oceny ich efektów produkcyjnych postrzeganych w kategoriach ilościowych. Aby relacje te między wymiarem ilościowym i wartościowym ich efektów działalności transportowej mogły ulec zdecydowanej poprawie, konieczna jest przede wszystkim dalsza intensywna rozbudowa sektora działalności logistycznej w portach morskich Polski, a w tym szczególnie reorientacja w kierunku rozwoju usług o wysokiej wartości dodanej.
3. Bez podjęcia tego wyzwania i szerszego niż do tej pory włączenia się polskich portów morskich w sferę globalnej morskiej przestrzeni logistycznej, sektor ten, kontynuując jedynie dotychczasowa ścieżkę rozwoju, nie będzie należał do grupy beneficjentów procesu globalizacji, tracąc stopniowo posiadane przewagi konkurencyjne i udziały rynkowe tak w skali globalnej, jak i regionalnej.

4. Skutki tego byłyby dotkliwe nie tylko dla samych portów, ale również sektora spedycji portowo-morskiej i szerzej postrzeganego sektora logistyki morskiej, a także TSL w Polsce. Podstawowym wyzwaniem staje się zatem potrzeba zasadniczej pro logistycznej przebudowy obecnie realizowanej formy rozwoju polskich portów morskich, wyrażająca się w konieczności szerszego niż do tej pory włączenia ich w sferę funkcjonowania globalnych logistycznych łańcuchów dostaw.
5. Proces ten powinien być realizowany tak poprzez forsowanie określonych działań inwestycyjnych, w tym w sferze IT, jak również regulacyjnych, odnoszących się między innymi do sfery zarządzania infrastrukturą i budowy nowych form partnerstwa publiczno-prywatnego w ramach istniejącego modelu zarządzania portami morskimi. (AG).

Chiny planują integrację pięciu głównych portów

Chiny planują włączenie do jednej grupy pięciu głównych portów – Ningbo, Zhoushan, Jiaxing, Taizhou i Wenzhou pod zarządem nowo powołanej firmy Zhejiang Port Investment Operation Group. W pierwszej kolejności połączenie obejmie Ningbo i Zhoshan. (źr. Port Strategy Newsletter 4.09.2015 – DA)

Procedura wyrażania zgody na tranzyt wewnątrz kraju- zmiana stanowiska PGIS w Gdyni

W komunikacie opublikowanym na stronie internetowej Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdyni znalazła się informacja o zmianie stanowiska PGIS w Gdyni, w sprawie procedury wyrażania zgody na tranzyt wewnątrz kraju. Zgodnie z komunikatem PGIS tylko w trzech przypadkach może zezwolić na dokonanie granicznej kontroli sanitarnej przez Powiatowego Inspektora Sanitarnego właściwego ze względu na siedzibę odbiorcy lub miejsce złożenia towaru gdy:

1. stwierdzi konieczność przeprowadzenia kontroli bezpośrednich,
2. poweźmie podejrzenie niezgodności towaru z wymaganiami zdrowotnymi,
3. poweźmie wątpliwości odnośnie do identyfikacji towaru.

Importer został pozbawiony możliwości wyboru miejsca dokonania kontroli granicznej pomiędzy kontrolą w porcie, a kontrolą w Powiatowym Inspektoracie Sanitarnym właściwym ze względu na siedzibę odbiorcy lub miejsce złożenia towaru. Ponieważ zmiana procedury nie wynika ze zmiany podstawy prawnej PISiL wystosowała do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni pismo z prośbą o przywrócenie dotychczasowej praktyki. Poniżej załączamy treść pisma.

Państwowy Graniczny
Inspektor Sanitarny w Gdyni

Graniczna Stacja
Sanitarno-Epidemiologiczna w Gdyni
ul. Kontenerowa 69, 81-155 Gdynia

Niniejszym wystąpieniem Polska Izba Spedycji i Logistyki, działając w imieniu firm członkowskich, pragnie zwrócić uwagę na problem związany ze zmianą stanowiska PGIS w Gdyni, w sprawie procedury wyrażania zgody na tranzyt wewnątrz kraju, zawartą w komunikacie opublikowanym na stronie internetowej Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdyni.

Zgodnie z komunikatem od 1.10.2015 roku zmienia się procedura wyrażania zgody na tranzyt wewnątrz kraju (Zawiadomienie) przez Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego(PGIS) w Gdyni.

Powołując się na paragraf 10 Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 16 lutego 2008 r. w sprawie współpracy organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej z organami celnymi w zakresie granicznych kontroli sanitarnych wymieniono trzy sytuacje, w których PGIS może wyrazić zgodę na przeprowadzenie granicznej kontroli sanitarnej przez Powiatowego Inspektora Sanitarnego właściwego ze względu na siedzibę odbiorcy lub miejsce złożenia towaru, gdy:

1. stwierdzi konieczność przeprowadzenia kontroli bezpośrednich,
2. poweźmie podejrzenie niezgodności towaru z wymaganiami zdrowotnymi,
3. poweźmie wątpliwości odnośnie do identyfikacji towaru.

Tym samym została zmieniona wieloletnia, nie budząca wcześniej żadnych wątpliwości praktyka w analogii do zasad wypracowanych w innych państwach UE. Jesteśmy zaskoczeni zmianą procedury, tym bardziej, ze nie wynika ona ze zmiany podstawy prawnej.

W przypadku tranzytu dotychczas importer miał możliwość wyboru miejsca dokonania kontroli granicznej pomiędzy kontrolą w porcie a kontrolą w Powiatowym Inspektoracie Sanitarnym właściwym ze względu na siedzibę odbiorcy lub miejsce złożenia towaru. Konieczność dokonania kontroli granicznej w Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdyni powoduje wydłużenie czasu dostawy, a także wzrost kosztów manipulacji na terminalu(wystawienie kontenera w pole manipulacyjne,

kontrola, wstawienie w blok) oraz wydatków związanych z koniecznością dłuższego pozostawania towaru w kontenerze i na terminalu (dodatkowe opłaty tytułem składowania, opłaty demurrage i detention). Dodatkowo obawiamy się, że zmiana praktyki zgłaszania do kontroli ładunków w tranzycie może spowodować spiętrzenie kontroli w stacjach granicznych i dalsze wydłużanie czasu trwania kontroli, a tym samym dostawy towaru do klienta oraz jeszcze wyższe koszty- co stoi w sprzeczności z ideą Porty 24 h.

W naszej opinii, akurat przypadki wymienione w pkt 2 i 3 komunikatu winny raczej skłaniać inspekcję do przeprowadzenia kontroli w inspektoracie granicznym, blokując w przypadku stwierdzenia wątpliwości i podejrzeń wwóz towaru w głąb kraju.

Nieprecyzyjne i nieuwzględniające uwarunkowań gospodarczych regulacje prawne w zakresie kontroli sanitarnych stały się jedną z przyczyn, dla których polscy importerzy korzystają z możliwości dokonywania odpraw celnych w portach Europy zachodniej, a nie w portach polskich.

Zwracamy się zatem z prośbą o rozpatrzenie możliwości stosowania dotychczasowej, wypracowanej dobrej praktyki , dającej możliwość wyboru miejsca dokonania kontroli granicznej w Powiatowym Inspektoracie Sanitarnym właściwym ze względu na siedzibę odbiorcy lub miejsce złożenia towaru.(K.O.)

Interpretacja ogólna Ministra Finansów z dnia 28 września 2015 r., sygn. PT2.8101.1.2015.SJK.20 – w zakresie kosztów dodatkowych wliczanych do podstawy opodatkowania podatkiem od towarów i usług z tytułu importu towarów, o których mowa w art. 30b ust. 4 ustawy o podatku od towarów i usług.

Jak już informowaliśmy w poprzednich Biuletynach w ubiegłym roku nastąpiła zmiana stanowiska Ministerstwa Finansów co do zakresu kosztów dodatkowych wliczanych do podstawy opodatkowania VAT z tytułu importu towarów. Stanowisko dotyczące nieuzasadnionej, w opinii PISiL, zmiany wykładni przepisów przez organy celno-podatkowe przedstawiliśmy Ministerstwu Finansów w pismach z dnia 14 października 2014 roku i z 29 stycznia 2015 r. oraz na spotkaniu w dniu 22.12.2014 r. w Departamencie Podatku od Towarów i Usług.

15 maja 2015 roku Departament Podatku od Towarów i Usług Ministerstwa Finansów przesłał do PISiL projekt interpretacji ogólnej dotyczącej kosztów dodatkowych wliczanych do podstawy opodatkowania w podatku od towarów i usług z tytułu importu towarów

Ministerstwo Finansów w przesłanym projekcie interpretacji nie uwzględniło argumentów przedstawionych przez PISiL i podtrzymało swoje stanowiskowo co do katalogu kosztów dodatkowych wymienionych w art.. 30b ust. 4 ustawy o VAT.

PISiL nie zgodził się ze stanowiskiem Ministerstwa zawartym w tym piśmie. Pod koniec sierpnia br. przedstawiciele PISiL wzięli udział wspólnie z Przewodniczącym Rady Interesantów Portu Gdynia w spotkaniu w Ministerstwie Finansów, gdzie ponownie przedstawiono argumenty przemawiające za ścisłym określeniem kosztów związanych z transportem do kolejnego miejsca przeznaczenia, o ile jest ono znane w chwili dokonania importu. Po spotkaniu Ministerstwo przesłało do PISIL pytanie dotyczące kosztów będących odpowiednikiem kosztów THC w przypadku towarów nieskonteneryzowanych. PISiL udzielił odpowiedzi wyjaśniając, że odpowiednikiem THC w przypadku towarów masowych i drobnicy konwencjonalnej jest przeładunek, załadunek i wyładunek. Przesłanie kolejnej wersji interpretacji miało miejsce 16 września (projekt interpretacji ogólnej dnia 16.09.2015r.) W odpowiedzi do MF z dnia 22 września 2015 r PISIL wniósł kolejne uwagi do niektórych zapisów. Ministerstwo uwzględniło część naszych sugestii i w dniu 28 września wydało interpretację ogólną, którą zamieściło na swojej stronie internetowej www.finanse.mf.gov.pl/vat/wyjasnienia-i-komunikaty) Interpretacja ta powstała po długotrwałych uzgodnieniach, w wyniku kompromisu dotyczącego szeregu przeciwstawnych opinii na temat konieczności doliczania i zakresu kosztów dodatkowych , które powinny być doliczane do podstawy opodatkowania w imporcie towarów.

Poniżej cytujemy treść obowiązującej interpretacji ogólnej, przesłanej również do dyrektorów izb celnych, urzędów skarbowych i urzędów kontroli skarbowej.

Interpretacja ogólna Ministra Finansów z dnia 28 września 2015 r., sygn. PT2.8101.1.2015.SJK.20 – w zakresie kosztów dodatkowych wliczanych do podstawy opodatkowania podatkiem od towarów i usług z tytułu importu towarów, o których mowa w art. 30b ust. 4 ustawy o podatku od towarów i usług.

Działając na podstawie art. 14a § 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa1, w celu zapewnienia jednolitego stosowania prawa podatkowego przez organy podatkowe oraz organy kontroli skarbowej

w kwestii dotyczącej kosztów dodatkowych wliczanych do podstawy opodatkowania podatkiem od towarów i usług z tytułu importu towarów, o których mowa w art. 30b ust. 4 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług2 – zwanej dalej „ustawą o VAT", wyjaśniam, co następuje.

Zgodnie z art. 30b ust. 4 ustawy o VAT podstawa opodatkowania z tytułu importu towarów obejmuje koszty dodatkowe, takie jak koszty prowizji, opakowania, transportu i ubezpieczenia – o ile nie zostały włączone do wartości celnej – ponoszone do pierwszego miejsca przeznaczenia na terytorium kraju, jak również wynikające z transportu do innego miejsca przeznaczenia znajdującego się na terytorium Unii Europejskiej, jeżeli miejsce to jest znane w momencie dokonania importu. Brzmienie tego przepisu jest analogiczne do brzmienia art. 86 ust. 1 lit. b dyrektywy 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej3.

Z uwagi na to, że doprecyzowanie przepisu art. 30b ust. 4 ustawy o VAT nowelą z dnia 7 grudnia 2012 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw4, dokonane w celu właściwszego odwzorowania obowiązujących przepisów unijnych w tym zakresie, spowodowało wątpliwości interpretacyjne, jakie koszty dodatkowe powinny być uwzględnione przy określaniu podstawy opodatkowania dla potrzeb podatku od towarów i usług, niezbędne stało się niniejsze wyjaśnienie.

Brzmienie art. 30b ust. 4 ustawy o VAT, obowiązujące od 1 stycznia 2014 r. wskazuje, iż nie tylko wymienione jako przykładowe w tym przepisie koszty prowizji, opakowania, transportu i ubezpieczenia powinny być uwzględnione przy określaniu podstawy opodatkowania dla potrzeb VAT, lecz również inne koszty, o ile nie zostały włączone do wartości celnej a są ponoszone do określonego miejsca przeznaczenia. Na takie rozumienie przepisu unijnego (art. 86 ust. 1 lit. b przywołanej dyrektywy), który został odwzorowany w ustawie o VAT wskazywał również Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 8 czerwca 2011 r. sygn. akt I FSK 668/10.

Mając na uwadze wskazany w omawianym przepisie przykładowy katalog kosztów dodatkowych należy dojść do konkluzji, że do podstawy opodatkowania powinny być wliczone te koszty dodatkowe, które związane są przede wszystkim bezpośrednio z transportem sprowadzanych towarów. Do kosztów tych zaliczyć należy załadunek, przeładunek lub wyładunek. W przypadku kosztów portowych/terminalowych takimi kosztami byłyby opłaty THC (Terminal Handling Charges).

W przypadku, gdy w chwili przywozu towarów znane jest tylko pierwsze miejsce przeznaczenia, do podstawy opodatkowania powinny być wliczane tylko te koszty dodatkowe, które ponoszone są do tego miejsca przeznaczenia, a które nie zostały wliczone do wartości celnej.

W sytuacji, gdy w momencie dokonania importu znane jest inne miejsce przeznaczenia znajdujące się na terytorium Unii Europejskiej, w podstawie opodatkowania powinny być uwzględnione koszty, o których mowa powyżej, poniesione również w pierwszym miejscu przeznaczenia. Są to bowiem koszty wynikające z transportu do tego innego miejsca przeznaczenia.

Interpretację podpisał Podsekretarz Stanu Jarosław Neneman .(K.O.)

1 Dz. U. z 2012 r. poz. 749, z późn. zm.
2 Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054, z późn. zm.
3 Dz. Urz. UE L 347 z 11.12.2006, str. 1, z późn. zm.
4 Dz. U. z 2013 r. poz. 35

Wspólna Infolinia Podatkowa i Celna

Od 14 września 2015 roku funkcjonuje wspólna Infolinia Podatkowa i Celna.

Połączenie usług pomiędzy Krajową Informacją Podatkową oraz Centrum Informacji Służby Celnej związane jest z wdrożeniem „Systemu Informacji Telefonicznej" (SIT), który pozwoli klientom na wygodny dostęp do kompleksowej informacji z zakresu podatków i ceł, w jednym miejscu i pod jednym numerem telefonu.

Nowy numer dla informacji celnej to:
- z telefonów stacjonarnych 801 055 055
- z telefonów komórkowych (22) 330 03 30
- z zagranicy +48 22 330 03 30

Dotychczasowy czas pracy infolinii w sprawach celnych pozostaje bez zmian - będzie dostępna dla klientów w dni robocze od 8:00 do 16:00 (źr. www.mf.gov.pl/ES)

Koszty przelewów zagranicznych objęte tajemnicą bankową?

Polska Izba Spedycji i Logistyki wystosowała do Związku Banków Polskich pismo z prośbą o wyjaśnienie zdumiewającej praktyki stosowanej przez banki przy realizacji przelewów zagranicznych i podjęcie działań zmierzających do rozwiązania problemu. Podmiot dokonujący przelewu poza Unię Europejską i EOG nie uzyskuje od banku informacji przez kogo konkretnie pobierane są niezwykle wysokie koszty przelewów zagranicznych, potrącane przy ich realizacji przez banki pośredniczące w transakcji . Polski nadawca przelewu chcąc

uzyskać informację na temat tych opłat musi ponieść dodatkowe koszty (opłata dla banku nadawcy plus ewentualnie zwrot kosztów , którymi zostanie obciążony ten bank przez banki pośredniczące). Poniżej prezentujemy treść naszego wystąpienia.

Związek Banków Polskich
ul. Kruczkowskiego 8
00-380 Warszawa

W imieniu członków Polskiej Izby Spedycji i Logistyki prosimy o wyjaśnienie kwestii podziału kosztów przelewów zagranicznych poza Unię Europejską i EOG pobieranych przy ich realizacji przez banki pośredniczące i podjęcie działań zmierzających do rozwiązania problemu występującego przy realizacji tych przelewów.

Nasi członkowie to firmy prowadzące działalność gospodarczą na rynku międzynarodowym ,dokonujące licznych płatności zagranicznych za pośrednictwem banków, także poza Europejskim Obszarem Gospodarczym. Wysokość kosztów za wykonanie przelewu, które obciążą strony transakcji uzależniona jest od umowy wiążącej strony, a w praktyce od opcji, którą zaznaczy zleceniodawca przelewu. Jak Państwu wiadomo mamy do wyboru opcje:

„OUR", gdy wszystkie koszty ponosi zleceniodawca płatności, a do odbiorcy dociera pełna kwota płatności,

„BEN", gdy wszystkie koszty ponosi beneficjent, a dociera do niego kwota o te koszty pomniejszona,

„SHA", gdy koszty są dzielone pomiędzy nadawcę, a odbiorcę przelewu i zazwyczaj płatność do beneficjenta dociera w mniejszej kwocie.

Dla przykładu np. w BGŻ nadawca przelewu może zaznaczyć jedną z opcji :" kto pokrywa koszty BGŻ" oraz „kto pokrywa koszty banku beneficjenta". Nie ma zatem możliwości wskazania, że koszty banków pośredniczących pokryje nadawca, a odbiorca zapłaci tylko za koszty swojego banku.

Tylko w pierwszym przypadku(„**OUR**") nadawca dowie się po pewnym czasie ile wynosiły koszty banków pośredniczących, o ile bank nie pobierze taryfowej opłaty zryczałtowanej za przelew. Banki nie informują przy tym klienta kto i w jakiej wysokości pobrał opłaty.

W przypadku zaznaczenia opcji „**BEN**" i „**SHA**" beneficjent poniesie te opłaty (w całości lub w części) również nie mając informacji o tym kto pieniądze pobrał. Bywa tak, że beneficjent powątpiewa czy nadawca zaznaczył opcję „SHA", a zatem czy faktycznie został dokonany podział kosztów, prosi o wyjaśnienia lub wręcz o uzupełnienie brakującej kwoty .

Polski nadawca chcąc uzyskać informację na ten temat musi ponieść dodatkowe koszty (opłata dla banku nadawcy plus ewentualnie zwrot kosztów , którymi zostanie obciążony ten bank przez banki pośredniczące).Opłaty te mogą przewyższać kwotę niedopłaty dla beneficjenta.

Na stronach internetowych banków trudno znaleźć precyzyjne informacje na temat wysokości kosztów jakie będą pobrane. Niezwykle trudno zrozumieć, że wysokości tych kosztów, w dobie powszechnej komputeryzacji, banki nie są w stanie dokładnie podać. Powyższe umożliwiłoby kalkulację kosztów przelewów bankowych gwarantując tym samym prawidłowość rozliczeń z kontrahentem, bez konieczności dodatkowych wyjaśnień i ponoszenia dodatkowych kosztów. Dokonujący przelewu powinien znać te koszty chociażby po to aby uzyskać od swojego zleceniodawcy usługi odpowiednią cenę.

Większość banków przy wysyłce płatności z opcją „OUR" z opóźnieniem obciąża rachunki zleceniodawców rzeczywistymi kwotami kosztów, których klienci z reguły wcześniej nie znają. Niektóre banki pobierają jednak zryczałtowane prowizje, a zatem istnieje możliwość ich określenia.

Związek Banków Polskich na swojej stronie internetowej informuje o „pomysłowych" metodach wyłudzania informacji i pieniędzy z kont bankowych. Jeśli bank realizujący przelew zagraniczny nie weryfikuje potrącanych kwot i nie jest w stanie określić kto i za co obciążył klienta, to nie można wykluczyć, że stwarza możliwości wyłudzenia opłat za przelew. Zgodnie z Zasadami Dobrej Praktyki Bankowej „... przy wykonywaniu czynności na rzecz klienta bank powinien działać zgodne z zawartymi umowami, w granicach dobrze pojętego interesu własnego i z uwzględnieniem interesu klientów". Tego ostatniego elementu trudno się doszukać jeśli bank realizujący przelew nie analizuje pobieranych kwot jednocześnie potrącając lwią część przelewu. Klient powinien znać koszty przelewu , a w wyciągu bankowym każdorazowo winna być podana informacja za co i kto potrącił koszty. Prosimy również o informację czy istnieje możliwość takiego podziału kosztów przelewu, aby beneficjenta obciążyły tylko i wyłącznie koszty jego banku.

Liczymy na pomoc ZBP w rozwiązaniu tego problemu w ramach kształtowania zasad dobrej praktyki bankowej.(K.O.)

WSPÓLNA, CZY DZIELONA POLITYKA TRANSPORTOWA UNII EUROPEJSKIEJ?

(Referat wygłoszony na seminarium naukowym z okazji 40-lecia działalności naukowej i dydaktycznej dra Mariana Banacha)

Wstęp

Traktat Lizboński[1] (TL) jako traktat rewizyjny, reformujący Unię Europejską (UE) jest od ponad pięciu lat obowiązującym aktem prawnym najwyższej rangi w UE[2]. Po Traktach Rzymskich (wejście w życie w 1958 r.), Jednolitym Akcie Europejskim (1987 r.), Traktacie

[1] Niektórzy autorzy, zwłaszcza polscy prawnicy, używają także pojęcia „Traktat z Lizbony". Pełna jego urzędowa nazwa brzmi: Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską.
[2] J. Barcz – „Poznaj Traktat z Lizbony", Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 2009, s. 2.

o Unii Europejskiej, zwanym także Traktatem z Maastricht (1993 r.), Traktacie Amsterdamskim (1999 r.) i Traktacie Nicejskim (2004 r.) jest on szóstym traktatem, na którym opiera się działalność Unii Europejskiej (UE), zwłaszcza w aspekcie podejmowania decyzji na szczeblu unijnym oraz podmiotów te decyzje podejmujących. Został on podpisany w Lizbonie w dniu 13 grudnia 2007 r. i miał wejść w życie 1 stycznia 2009 r. po jego ratyfikacji przez ówczesne 27 państw członkowskich. Data ta była zsynchronizowana z wyborami do Parlamentu Europejskiego nowej kadencji, ale negatywny wynik referendum w Irlandii oraz opóźnienie ratyfikacji przez parlamenty Polski i Czech sprawiły, że wszedł on w życie dopiero z dniem 1 grudnia 2009 r.[3]. Jest on traktatem nietypowym, gdyż jego skonsolidowana wersja – obok napisanych artykułów – zawiera inkorporowane do jego treści artykuły pochodzące z traktatów: o Unii Europejskiej (w tekście TL zaznaczono to zapisem przykładowo – *d. art. 1 TUE*; takich artykułów jest w sumie 28 na ogółem 55 artykułów w tej części TL) oraz o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (przykładowy zapis w TL – *d. art. 3 ust. 2 TWE*; takich artykułów jest w sumie 298 na ogółem 358 artykułów w tej części TL). Z owego faktu inkorporacji wynikają pewne niedoskonałości treści traktatu, o których będzie jeszcze mowa w dalszej części niniejszego referatu.

1. Podejście do polityk gospodarczych w Traktacie Lizbońskim i przyczyny dokonanych zmian

Traktat Lizboński w części tekstu zatytułowanego „Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej", w Tytule I „Kategorie i dziedziny kompetencji Unii", w art. 3 wymienia wyłączne kompetencje (exclusive competences)[4] UE w następujących dziedzinach:

a. unia celna (customs union);
b. ustanawianie reguł konkurencji niezbędnych do funkcjonowania rynku wewnętrznego (the establishing of competition rules necessary for the functioning of the internal market);
c. polityka pieniężna w odniesieniu do Państw Członkowskich, których walutą jest euro (monetary policy for the Member States whose currency is the euro);
d. zachowanie morskich zasobów biologicznych w ramach wspólnej polityki rybołówstwa (the conservation of marine biological resources under the common fisheries policy);
e. wspólna polityka handlowa (common commercial policy).

Jak widać, jest to 5 wspólnych polityk (common policies), z których tylko jedna, a mianowicie „wspólną polityka handlowa" pochodzi – bez żadnych zmian – z Traktatów Rzymskich. Nie ma już natomiast „wspólnej polityki rolnej", która była zapisana w Traktatach Rzymskich. Pozostała jedynie jej część w postaci wspólnej polityki rybołówstwa w zakresie zachowania morskich zasobów biologicznych, co w praktyce oznacza, że Komisja Europejska (KE) będzie nadal ustalała kwoty połowowe dla pięciu mórz „unijnych" oraz dla poszczególnych gatunków ryb i tu nic się nie zmienia w stosunku do stanu sprzed wejścia w życie TL.

Z polityk wspólnych całkowicie usunięta została – szczególnie nas interesująca w tym referacie – „wspólna polityka transportowa" i przesunięto ją do polityk (kompetencji) dzielonych (shared competences)[5], które wyszczególniono w art. 4 TL i obejmują one następujące dziedziny:

a. rynek wewnętrzny (internal market);
b. polityka społeczna w odniesieniu do aspektów określonych w niniejszym Traktacie (social policy for the aspects defined in this Treaty);
c. spójność gospodarcza, społeczna i terytorialna (economic, social and territorial cohesion);
d. rolnictwo i rybołówstwo, z wyłączeniem zachowania morskich zasobów biologicznych (agriculture and fisheries, excluding the conservation of marine biological resources);
e. środowisko naturalne (environment);
f. ochrona konsumentów (consumer protection);
g. transport (transport);
h. sieci transeuropejskie (trans-European networks);
i. energia (energy);
j. przestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości (area of freedom, security and justice);
k. wspólne problemy bezpieczeństwa w zakresie zdrowia publicznego w odniesieniu do aspektów określonych w niniejszym Traktacie (common safety concerns in public health matters for the aspects defined in this Treaty).

Jak z powyższego wynika, kompetencje dzielone w TL dotyczą 11 obszarów, w tym 10 – *par excellence* gospodarczych.

Z kolei art. 6 TL wymienia dziedziny, w których UE ma kompetencje do prowadzenia działań mających na celu wspieranie, koordynowanie lub uzupełnianie działań państw członkowskich (support, coordinate or supplement competences)[6]. Są to następujące dziedziny:

a. ochrona i poprawa zdrowia ludzkiego (protection and improvement of human health);
b. przemysł (industry);
c. kultura (culture);
d. turystyka (tourism);
e. edukacja, kształcenie zawodowe, młodzież i sport (education, vocational training, youth and sport);
f. ochrona ludności (civil protection);
g. współpraca administracyjna (administrative cooperation).

Przedstawiony powyżej katalog podziału kompetencji w TL obejmuje najszerszy zakres dziedzin, którymi zajmuje się UE, ze wszystkich dotychczasowych traktatów i w znacznie zmienionym układzie. W tej sytuacji jawi się przynajmniej kilka ważnych pytań, a mianowicie:

1. dlaczego przesunięto pewne dziedziny z polityk wspólnych do polityk dzielonych?
2. dlaczego rozszerzono znacznie liczbę dziedzin objętych politykami unijnymi?
3. jakie były przyczyny dokonanych zmian?
4. kto stoi za tymi zmianami i dlaczego?
5. czy zmiany te były w pełni przemyślane i z góry zaplanowane przez głównych graczy UE, a następnie narzucone pozostałym członkom, czy też pojawiły się *ad hoc* dopiero w trakcie negocjowania TL w wyniku dogłębnej dyskusji na te tematy?

Udzielenie pełnych i kompetentnych odpowiedzi na powyższe pytania nie jest możliwe przez osobę niebiorącą bezpośredniego udziału w negocjowaniu TL oraz nie znającą kierunków myślenia głównych graczy UE, jeśli chodzi o perspektywy rozwoju integracji europejskiej, a będącą jedynie uczestnikiem negocjacji akcesyjnych Polski oraz śledzącą pilnie literaturę na temat integracji gospodarczej. Dlatego też próbę odpowiedzi autora na

[3] J. Sozański – „Wprowadzenie do Traktatu Lizbońskiego", w: „Traktat Lizboński", Polskie Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa-Poznań 2010, s. 16 i 17.
[4] R. Baldwin, C. Wyplosz – „The Economics of European Integration", McGraw-Hill Higher Education, Maidenhead 2012, s. 92
[5] Tamże.
[6] Tamże.

te pytania w niniejszym referacie należy traktować wyłącznie jako uwagi wstępne i niepełne o charakterze przyczynkarskim, a być może czasami nawet błędne, zwłaszcza że brak jest jeszcze pogłębionych analiz i merytorycznej dyskusji na te tematy w literaturze przedmiotu. W tej sytuacji autor będzie wdzięczny za wszelkie uwagi uzupełniające, a także i korygujące jego wnioskowanie, pomocne w dotarciu do prawdy obiektywnej.

Wracając do nowego układu kompetencji wspólnych, dzielonych i wspieranych zapisanych w TL, zacznijmy od „wspólnej polityki dotyczącej unii celnej", której wpisanie do treści traktatu, wydaje się być dość oczywiste. Polityka celna została wydzielona ze wspólnej polityki handlowej – chociaż jak wiadomo unię celną w EWG wdrożono przed planowanym terminem już w dniu 1 lipca 1968 r. (początkowo planowano zrealizować to bardzo ważne przedsięwzięcie integracyjne dopiero z dniem 1 stycznia 1970 r.) – głównie z uwagi na ciągle rozszerzającą się terytorialnie UE oraz konieczność zapewnienia pełnej szczelności granic zewnętrznych Unii i przestrzegania wszystkich, czasami dość rygorystycznych przepisów, dotyczących odpraw celnych, dokumentacji, reguł pochodzenia, kontrabandy, precyzyjnego stosowania wspólnej taryfy celnej, przekazywania należności celnych do Brukseli i innych zagadnień z zakresu techniki procedur celnych, a jednocześnie zapewnienie sprawnych i jednolitych odpraw celnych na wszystkich zewnętrznych granicach UE.

Reguły konkurencji były dotychczas zaliczane do polityk dzielonych, a ich włączenie w części dotyczącej reguł niezbędnych do funkcjonowania rynku wewnętrznego, wiąże się prawdopodobnie z koniecznością doprowadzenia do pełnej liberalizacji wewnętrznego rynku usług, gdyż rynek dóbr rzeczowych został już dawno w pełni zliberalizowany i funkcjonuje on bez większych zakłóceń.

Wspólna polityka pieniężna w odniesieniu do państw członkowskich UE, których walutą jest euro jest zabiegiem dość oczywistym, niewymagającym komentarza.

O wspólnej polityce rybołówstwa była już wyżej mowa, ale należy wrócić do przesunięcia „wspólnej polityki rolnej" do tzw. polityk dzielonych, ponieważ w Tytule II TL zatytułowanym „Rolnictwo i rybołówstwo" art. 38, pkt 1 stwierdza, co następuje: „Unia określa i realizuje *wspólną* (podkreślenie moje – W. J.) politykę rolną i rybołówstwa". Nie wierząc własnym oczom sprawdziłem – zgodnie z sugestiami prawników – jak przedstawia się tekst art. 38, pkt 1 w wersji angielskiej, francuskiej i niemieckiej. I okazuję się, że w tekście angielskim TL również występuje fraza „*common* agricultural and fisheries policy", w tekście francuskim – „une politique *commune* de l'agriculture et de la pêche", a w tekście niemieckim – „*gemeinsame* Landwirschaft und Fischerei Politik". Powstaje więc – moim zdaniem – istotne pytanie, czy istnieje nadal wspólna polityka rolna (z wyjątkiem wspólnej polityki rybołówstwa), czy też jest to polityka dzielona, co zapisano w cytowanym już art. 4 TL? Otóż, sytuacja ta wynika albo z faktu owej inkorporacji tekstu jednego traktatu do drugiego (o czym pisałem już we Wstępie do niniejszego referatu) i powstała przez niechlujność redagujących TL, albo też jest zamierzonym działaniem twórców TL, bądź też stało się coś innego, o czym nie wiem. Tym nie mniej stan prawny jest więc obecnie taki, że zwolennicy wspólnej polityki rolnej mogą się powoływać na jej dalsze istnienie zgodnie z art. 38, pkt 1 TL (*d. art. 31 TWE*), a jej przeciwnicy – mogą twierdzić, że taka wspólna polityka już nie istnieje zgodnie z art. 4 TL. Tak więc w tej sytuacji, trudno jest prowadzić odpowiedzialny dyskurs odnośnie do konsekwencji zamian w podejściu do polityk gospodarczych w TL dla funkcjonowania UE.

Analogicznie sytuacja przedstawia się w przypadku wspólnej polityki transportowej, której nie ma już w art. 3 TL, ale art. 90 (*d. art. 70 TWE*) w Tytule VI zatytułowanym „Transport" stwierdza, co następuje: „Cele Traktatów, w odniesieniu do kwestii uregulowanych w niniejszym tytule, są realizowane w ramach *wspólnej* (podkreślenie moje – W. J.) polityki transportowej" (ang. „*common* transport policy" i niem. "*gemeinsame* Transport Politik"; jedynie w tekście francuskim TL w rozdziale zatytułowanym „Transports" nie udało mi się znaleźć zapisu „une politique *commune* des transports").

W tym miejscu należałoby się zastanowić, dlaczego twórcy TL przesunęli politykę transportową do tzw. polityk dzielonych. Otóż, najbardziej oczywistym powodem takiej zmiany może być fakt, iż doszli oni do wniosku, że główne cele wspólnej polityki transportowej zapisane w Traktacie Rzymskim zostały już przez te 50 lat osiągnięte. Skoro tak, to można przyznać obecnie większe uprawnienia państwom członkowskim w tej dziedzinie. Nie udało się jeszcze – co prawda – stworzyć w pełni jednolitego rynku transportowego na terenie całej UE, ale jego zasady funkcjonowania zostały w całości określone i są wcielane sukcesywnie w życie, chociaż w pewnymi opóźnieniami i oporami ze strony niektórych państw członkowskich. Analogiczne rozumowanie można by zastosować w odniesieniu do tzw. sieci transeuropejskich, gdzie wytyczono tzw. europejskie korytarze transportowe oraz przebieg sieci energetycznych i informatycznych na terenie UE, a także zidentyfikowano i zlikwidowano praktycznie wszystkie tzw. wąskie gardła na unijnych granicach wewnętrznych, co można uznać za zrealizowanie celów wspólnych w tej dziedzinie.

Podobnie rzecz mogła się mieć ze wspólną polityką rolną, gdzie – jak wiadomo – pracuje się obecnie w UE nad ograniczeniem lub całkowitą likwidacją dopłat bezpośrednich dla rolników, które były jedną z najważniejszych kompetencji KE w ramach wspólnej polityki rolnej.

Dla pełnej precyzji należy – reasumując powyższe rozważania – stwierdzić, że art. 3 i 4 TL mówią o wyłącznych i dzielonych „kompetencjach", a nie „politykach"? Czym jednak w praktyce podejmowania decyzji różnią się wyłączne i dzielone kompetencje od wspólnych i dzielonych polityk gospodarczych? Czyż wspólne polityki nie oznaczają przekazania przez państwa członkowskie kompetencji w danej dziedzinie do Brukseli, która tę politykę kreuje, a następnie kontroluje jej precyzyjne stosowanie w praktyce przez wszystkie państwa członkowskie? Na tak postawione pytania jako nie prawnik, nie jestem w stanie udzielić jednoznacznej odpowiedzi. Wydaje mi się jednak jako ekonomiście, że w odniesieniu do funkcjonowania UE w sferze gospodarczej można traktować powyższe terminy jako tożsame.

Przyjmując jednakże powyższe założenie jako słuszne, możemy w kolejnym rozdziale niniejszego referatu zastanawiać się nad skutkami dokonanych zmian traktatowych w analizowanej kwestii.

2. Konsekwencje nowych zapisów w Traktacie Lizbońskim

To, czy *de facto* KE ma wyłączne kompetencje, czy też dzielone wpływa na możliwość podejmowania przez nią decyzji samodzielnie (zachowując oczywiście wszystkie procedury przewidziane w TL), czy też państwa członkowskie mogą w danej dziedzinie prowadzić w określonym zakresie

własną, autonomiczną politykę. Stałą taktyką KE jest dążenie do maksymalnej kumulacji decyzji we własnym ręku, co jest zrozumiałe w organizacji międzynarodowym o charakterze ponadnarodowej. Przejawem takiego podejścia KE może być przykładowo fakt wyolbrzymiania podejmowanych przez nią decyzji (analogicznie czynią niektórzy nasi politycy, na czele z poprzednim Premierem Rządu RP – o czym poniżej) i określanie ich najczęściej mianem „europejskie" (wszystko co robi Unia jest europejskie, np. polityka europejska, europejska polityka transportowa, dyrektywa europejska, rząd europejski, prezydent Europy itp.). Polski, były już Premier, a obecnie przewodniczący Rady Europejskiej, w informacji wygłoszonej w Sejmie w dniu 27.08.2014 r. mówił m. in. o: funduszach europejskich, środkach europejskich, pieniądzach europejskich, budżecie europejskim, nowej perspektywie europejskiej, rynku europejskim, wspólnocie europejskiej, instytucjach europejskich, europejskim torcie do podziału itp., a dziennikarze i politycy dywagowali, czy zostanie on „Prezydentem" Europy i czy pojedzie do Europy, zamiast do Brukseli. Jednakże póki co UE ma tylko 28 członków, a w Europie jest ponad 40 dużych i średnich państw, nie licząc mikropaństw.

Znaczne zwiększenie liczby dziedzin objętych polityką wspólną i dzieloną oraz wspierającą, koordynowaną i uzupełniającą działania państw członkowskich może świadczyć o zmierzaniu integracji europejskiej w kierunku ostatniego etapu integracji, jaką jest integracja polityczna, aczkolwiek w chwili obecnej brak jeszcze zgody politycznej większości państw członkowskich na takie przyspieszenie integracji[7], co nie oznacza, że nastąpiła już całkowita rezygnacja ze stworzenia – być może w dalszej perspektywie – unii politycznej. E. Kawecka-Wyrzykowska wyraża w tym względzie pogląd – jednakże ze znakiem zapytania – czy „enhanced economic governance"[8] może stanowić alternatywę dla przyszłej unii politycznej.

Dodatkowym faktem przemawiającym za takim kierunkiem dalszego rozwoju integracji europejskiej jest wybór na nowego przewodniczącego KE Jean-Claude'a Junckera, który jest zdecydowanym zwolennikiem pogłębiania i posuwania do przodu procesów integracyjnych. Jednocześnie jest on zdecydowanym przeciwnikiem przyjmowania nowych członków do UE przynajmniej do roku 2019, aby nie opóźniać procesów integracyjnych, gdyż każdy nowy członek, to kolejne okresy przejściowe, nowe problemy finansowe, większa biurokracja itp. Można nawet zaryzykować tezę mówiącą, iż im większa liczba członków ugrupowania integracyjnego, tym wolniejsze tempo pogłębiania integracji gospodarczej i politycznej w ramach tego ugrupowania.

Wszystko to będzie rzutowało na funkcjonowanie UE w nowej perspektywie finansowej na lata 2014 – 2020 i będzie miało określone konsekwencje dla Polski jako największego biorcy funduszy unijnych. Z naszego punktu widzenia jest to niezwykle istotne, gdyż jest to ostatnia perspektywa, w której Polska będzie netto biorcą środków unijnych.

Jak wiadomo, UE dokonała pewnych zmian w procesie akceptacji projektów finansowanych, w tym także w dziedzinie transportu, z jej środków. Zmiany te wydają się iść w kierunku większych wymagań zarówno merytorycznych, jak i formalnych (w porównaniu w perspektywą finansową 2007 – 2013) pod adresem zgłaszanych przez państwa członkowskie do KE projektów do finansowania unijnego. Dodatkowo nagradzane finansowo będę te państwa i regiony, które najlepiej będą realizowały w praktyce Strategię Europa 2020. Będą one mianowicie mogły ubiegać się o dodatkowe środki unijne, pochodzące z 5% rezerwy środków przyznanych danemu państwu w budżecie UE[9].

Nie mamy jeszcze praktycznych doświadczeń z zakresu przyznawania funduszy w nowej perspektywie i trudno jednoznacznie ocenić, czy będzie to bardziej wymagające i trudniejsze dla Polski w procesie ubiegania się o środki finansowe. Wydaje się jednak, że będzie to oznaczało zaostrzenie warunków, które może spowodować odrzucanie przez KE większej liczby projektów niż dotychczas. Projekty będą musiały w pełni mieścić się w priorytetach unijnych i wykazywać się innowacyjnością, gdyż wiele z nich będzie musiało skutecznie konkurować z projektami zgłaszanymi przez inne państwa w danej dziedzinie. Będzie to więc z całą pewnością wymagało większego wysiłku intelektualnego, pomysłowości i determinacji od osób przygotowujących projekty.

Bardzo poważny problem przy wykorzystywaniu środków unijnych w Polsce stanowi korupcja i tzw. przekręty. Wielu osobom także z polskiego rządu wydaje się, że środków tych jest tyle, że można część z nich pozyskać dla siebie. Dlatego też budujemy najdroższe autostrady na świecie! UE jest traktowana w Polsce bez żadnej żenady jako „dojna krowa". Nie należy się więc dziwić, że Polak jest w Europie postrzegany jako: cwaniak, pijak i złodziej, a ostatnio także „*wulgarus*". Sami zapracowaliśmy na taki stereotyp. Na szczęście nie dotyczy on wszystkich Polaków, gdyż zdarzają się bardzo liczne wyjątki. Jako przykład potwierdzający istnienie wielu przypadków korupcji można przytoczyć chociażby prowadzone śledztwo przez policjantów z wydziału do walki korupcją katowickiej komendy wojewódzkiej pod nadzorem gliwickiej prokuratury w sprawie korupcji określanej na ok. 450 tys. PLN przy budowie autostrady A1 na odcinku Świerklany – Gorzyczki, do której doszło o w latach 2008 – 2009. Prokuratura postawiła już 177 zarzutów kilkunastu podejrzanym, którzy wręczali i przyjmowali łapówki w zamian za nadużywanie udzielonych im uprawnień, nieuczciwą konkurencję oraz preferowanie wybranych podmiotów uczestniczących w przetargach[10].

Przykładów korupcji związanych z wykorzystywaniem środków unijnych w projektach dotyczących transportu mógłbym podać oczywiście znacznie więcej, ale nie o to tu przecież chodzi.

3. Wnioski

Traktat Lizboński wprowadził wyraźny podział kompetencji[11], obejmujący największy zakres dziedzin ze wszystkich dotychczasowych traktatów. Ten nowy podział, obejmuje 23 dziedziny. Do tych dziedzin należy jeszcze dodać zapis art. 5 TFUE, który stwierdza wyraźnie, że państwa UE koordynują swoje polityki gospodarcze w ramach Unii i podejmuje

7 E. Kawecka-Wyrzykowska – „Enhanced economic governance in the EU: Alternative to a political union?", Zeszyty Naukowe Kolegium Gospodarki Światowej (International Journal of Management and Economics) nr 37/2013, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, s. 11.
8 Tamże, s. 10.
9 M. Greta – „Euroregiony polskie w procesie integracji europejskiej oraz w przezwyciężaniu peryferyjności i dysproporcji regionalnych", Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2013, s.101.
10 „Policja zatrzymuje za korupcję przy budowie A1", Puls Biznesu nr 117/2014.
11 E. Kawecka-Wyrzykowska – op. cit., s. 21.
12 Tamże, s. 20

w tym celu tzw. ogólne wytyczne w odniesieniu do tych polityk (dotyczy to przykładowo polityki zatrudnienia) [12].

W tej sytuacji jest rzeczą oczywistą, że powyższe zmiany wpłynęły na funkcjonowanie UE w nowej perspektywie finansowej na lata 2014 – 2020 i będzie to miało również konsekwencje dla Polski jako największego biorcy funduszy unijnych. Ważne jest więc, aby jak najszybciej dookreślić, jakie to mogą być konsekwencje i starać się ograniczyć ich ewentualny negatywny wpływ na pozyskiwanie środków unijnych przez Polskę. Dotychczas stosowane procedury muszą ulec pewnym modyfikacjom, aby wszyscy zaangażowani w opracowywanie wniosków, dotyczących konkretnych projektów byli tego świadomi i nie popełniali błędów formalnych, które następnie będą musiały być korygowane, co opóźniałoby proces pozyskiwania środków unijnych, a w niektórych przypadkach (przykładowo, gdy konkurujemy z wnioskami z innych państw członkowskich) mogłoby doprowadzać do niezaakceptowania naszych projektów, w tym także transportowych.

Bibliografia

1. R. Baldwin, C. Wyplosz – „ The Economics of European Integration", McGraw-Hill Higher Education, Maidenhead 2012
2. A. M. El-Agraa – „The European Union. Economics and Policies", Cambridge University Press, New York 2011
3. J. Barcz – „Poznaj Traktat z Lizbony", Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 2009
4. J. Barcz – „Traktat Lizboński dla leniwych (skrócony przegląd)", listopad – grudzień 2009, wersja elektroniczna
5. J. Barcz – „Unia Europejska na rozstajach. Traktat z Lizbony. Główne kierunki reformy ustrojowej", wyd. II, Instytut Wydawniczy EuroPrawo, Warszawa 2009
6. J. Barcz, E. Kawecka-Wyrzykowska, K. Michałowska-Gorywoda – „Integracja europejska w świetle Traktatu z Lizbony", PWE, Warszawa 2012
7. ec.europa.eu/about/ds._pl.htm
8. M. Greta – „Euroregiony polskie w procesie integracji europejskiej oraz w przezwyciężaniu peryferyjności i dysproporcji regionalnych", Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2013
9. „How the European Union works", Publications Office of the European Union, Luxembourg 2013
10. E. Kawecka-Wyrzykowska – „Enhanced economic governance in the EU: Alternative to a political union?", Zeszyty Naukowe Kolegium Gospodarki Światowej (International Journal of Management and Economics) nr 37/2013, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie
11. E. Kawecka-Wyrzykowska –"Perspektywy ustanawiania nowych wspólnych polityk UE: wnioski dla Polski", Zeszyty Naukowe Kolegium Gospodarki Światowej (International Journal of Management and Economics) nr 33/2012, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie
12. S. Ładyka – „Z teorii integracji gospodarczej", Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2000
13. „Policja zatrzymuje za korupcję przy budowie A1", Puls Biznesu nr 117/2014
14. „Prawo UE. Wybór dokumentów. Traktat z Lizbony. Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu UE. Teksty skonsolidowane", Instytut Wydawniczy EuroPrawo, Warszawa 2009
15. „Protokół o sprostowaniu", D. U. Unii Europejskiej nr C 290 z 30 listopada 2009 r.
16. J. Sozański – „Wprowadzenie do Traktatu Lizbońskiego", w: „Traktat Lizboński", Polskie Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa-Poznań 2010
17. „Traktat Lizboński", Polskie Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa-Poznań 2010
18. „Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej", D. U. Unii Europejskiej nr C 115/01 z 9 maja 2008 r.
19. www.europa.eu.int

Włodzimierz Januszkiewicz
Instytut Handlu Zagranicznego i Studiów Europejskich
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Śródokresowy przegląd Białej Księgi w sprawie transportu

W przyjętej w 2011 r. Białej Księdze w sprawie transportu Komisja Europejska ustanowiła działania na rzecz konkurencyjnego transportu w UE, jakie mają być podjęte w dziedzinie polityki transportowej w latach 2011 – 2020.

W marcu 2015 r. Komisja rozpoczęła otwarte konsultacje z okazji śródokresowego przeglądu Białej Księgi w sprawie transportu, Sprawozdanie przygotowane przez europosła-sprawozdawcę zostało przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 9 września br. W raporcie zwrócono się do Komisji o zaproponowanie konkretnych środków i inicjatyw na rzecz sprawniejszej realizacji strategii, wezwano do utrzymania ambitnych celów ustanowionych w 2011 r. podkreślając znaczenie transportu dla gospodarki i mobilności obywateli a także konieczność inwestowania w infrastrukturę. Warunkiem wstępnym utworzenia zrównoważonego i efektywnego systemu transportowego UE wspieranego takimi instrumentami jak „Łącząc Europę" i Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych jest ukończenie budowy transeuropejskiej sieci transportowej. Europejski system transportowy musi być konkurencyjny na szczeblu międzynarodowym opierając się na zasadzie skutecznej i zrównoważonej współmodalności.

Raport nawołuje do zwiększenia ilości towarów przewożonych koleją i transportem śródlądowym (udział tego ostatniego przez kolejne 20 lat utrzymuje się na niezmienionym poziomie 6,5%). Dla osiągnięcia celów redukcji emisji, konieczne są bardziej zdecydowane działania na rzecz dekarbonizacji transportu – obniżenie emisji o 60% do 2050 roku. (źr. CLECAT Newsletter 2015/32 – DA)

Europejski System Modułowy – EMS w Niemczech

Od wielu lat organizacja CLECAT optuje za szerszym wprowadzeniem Europejskiego Systemu Modułowego – EMS, który jest już dobrze znany w Skandynawii.(długość zestawu drogowego 25,25 m i masa całkowita 60 ton) Z tego też względu z zadowoleniem przyjęto informację o rozszerzeniu w Niemczech sieci dróg, na których będą przeprowadzane testy z udziałem pojazdów EMS. Testowanie w landach Badenia-Wirtenbergia i Nadrenia Północna-Westfalia potrwają do końca 2016 r., a udział w nich bierze aktualnie 45 firm i 119 pojazdów. (źr. CLECAT Newsletter 2015/32 – DA)

VAT – Komisja Europejska nalega na kraje członkowskie na walkę z uchylaniem się od płacenia podatku i oszustw

Komisja Europejska opublikowała roczny raport na temat deficytu w podatku VAT, z którego wynika, że pobór tego podatku w krajach członkowskich nie wykazuje znaczącej poprawy. Wg. danych za rok 2013, różnica między spodziewanym przychodem z VAT a faktycznie pobranym nie uległa poprawie w stosunku do roku 2012. 15 krajów, w tym Łotwa, Malta i Słowacja odnotowało poprawę danych, jednak w 11 krajach, w tym w Estonii i w Polsce sytuacja uległa pogorszeniu. Zgodnie z raportem straty w podatku VAT wyniosły ogółem EUR 168 mld, co stanowi 15,2% strat przychodów wskutek oszustw, uchylania się od płacenia podatku, bankructw, finansowej niewypłacalności w 26 krajach unijnych. Raport wskazuje na konieczność dalszych reform w systemie poboru VAT i podjęcia przez kraje członkowskie walki z uchylaniem się od płacenia podatków i podatkowymi oszustwami. (źr. CLECAT Newsletter 2015/32 – DA)

Import przedmiotów użytku mających kontakt z żywnością – koniec okresu przejściowego

31.12.2015 r kończy się okres przejściowy dotyczący badania migracji specyficznej: politlenku, przedmiotów użytku mających kontakt z żywnością na płyn modelowy E imitujący żywność suchą (załącznik III tabela 2 do rozporządzenia), objętych rozporządzeniem Komisji (WE) nr 10/2011 z dnia 14 stycznia 2011 r. w sprawie materiałów i wyrobów z tworzyw sztucznych przeznaczonych do kontaktu z żywnością. Powyższe wynika z art. 22 Rozporządzenia - Przepisy przejściowe, które cytujemy poniżej.

Artykuł 22

Przepisy przejściowe

1. Do dnia 31 grudnia 2012 r. dokumenty uzupełniające, o których mowa w art. 16, są oparte na podstawowych zasadach dotyczących badania migracji specyficznej i globalnej określonych w załączniku do dyrektywy 82/711/EWG.
2. Od dnia 1 stycznia 2013 r. dokumenty uzupełniające, o których mowa w art. 16, w odniesieniu do materiałów, wyrobów i substancji wprowadzonych do obrotu do dnia 31 grudnia 2015 r. mogą być oparte na: zasadach dotyczących badania migracji określonych w art. 18 niniejszego rozporządzenia; lub podstawowych zasadach badania migracji specyficznej i globalnej określonych w załączniku do dyrektywy 82/711/EWG.
3. Od dnia 1 stycznia 2016 r. dokumenty uzupełniające, o których mowa w art. 16, są oparte na zasadach dotyczących badania migracji określonych w art. 18, nie naruszając przepisów ust. 2 niniejszego artykułu.
4. Do dnia 31 grudnia 2015 r. dodatki stosowane w apreturze nici szklanych używanych w do wzmacniania tworzyw sztucznych, niewymienionych w załączniku I, muszą być zgodne z przepisami dotyczącymi oceny ryzyka określonymi w art. 19.
5. Materiały i wyroby, które zgodnie z prawem zostały wprowadzone do obrotu przed dniem 1 maja 2011 r. mogą być wprowadzane na obrotu do dnia 31 grudnia 2012 r.

W związku z powyższym od dnia 01.01.2016 przy imporcie przedmiotów użytku mających kontakt z żywnością suchą będą wymagane badania migracji specyficznej: politlenek.

Rozporządzenie opublikowane jest w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej L 12/1 z 15 stycznia 2011 r. Z treścią Rozporządzenia można się także zapoznać na stronie Państwowej Inspekcji Sanitarnej www.gis.gov.pl

W celu przygotowania się na nadchodzące zmiany sugerujemy przekazanie niniejszej informacji importerom - Państwa klientom. (D.A.)

Konferencja Komisji Europejskiej poświęcona bezpieczeństwu

W dniach 6-7 października br. CLECAT uczestniczył w konferencji zorganizowanej przez Komisję Europejską poświęconej problematyce bezpieczeństwa w transporcie lądowym, w trakcie której omawiano m.in. kwestie zgłaszania incydentów przy wykorzystaniu już istniejących baz danych w różnych krajach, łączących branżę z instytucjami stojącymi na straży prawa. Konferencję zakończono wnioskiem o stworzeniu europejskiej platformy służącej zgłaszaniu przypadków, która pozwoliłaby na współpracę z różnymi bazami danych już istniejącymi względnie takimi, które dopiero mogą powstać. KE podejmie kolejne kroki, w tym uruchomi projekt pilotażowy, a efekty wstępnych prac ogłosi na spotkaniu w dniu 4 listopada br. (źr. CLECAT Newsletter 2015/36 – DA)

Odznaczenie państwowe dla wiceprzewodniczącego Rady PISiL

Decyzją Prezydenta RP w dniu 3 sierpnia 2015 roku Wiceprzewodniczący Rady PISiL pan Jerzy Wójtowicz odznaczony został KRZYŻEM KAWALERSKIM ORDERU ODRODZENIA POLSKI.

Wniosek o odznaczenie skierowała Polska Izba Spedycji i Logistyki mając na względzie wieloletni wkład pana Jerzego Wójtowicza w rozwój branży TSL w Polsce i jej wizerunek w Europie i na świecie.

Cieszymy się, że Prezydent RP uhonorował pana Jerzego Wójtowicza państwowym odznaczeniem i serdecznie gratulujemy!!!

Jerzy Wójtowicz

Absolwent Politechniki Szczecińskiej Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu w zakresie: ekonomiki i organizacji transportu morskiego. Od 1.09.1964 zatrudniony w C. Hartwig Szczecin, od 1.01.2000 pełni funkcję Prezesa Zarządu – Dyrektora Naczelnego spółki. W latach 1998-2008 wdrożył i przeprowadził proces prywatyzacji przedsiębiorstwa C. Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o., które corocznie jest laureatem nagród za wzorowe przestrzeganie przepisów prawa pracy oraz za wyniki działalności (m.in. Gazela Biznesu(2007,2012), Spedytor Roku (2002,2004,2005,2006,2012,2013), dla C. Hartwig odznaka Honorowa Gryfa Pomorskiego w uznaniu zasług dla rozwoju regionu 2008.

Firma kierowana przez J. Wójtowicza poprzez współpracę z Akademią Morską w Szczecinie i Uniwersytetem Szczecińskim wspiera czynnie kształcenie przyszłej kadry spedytorów .

Od 2001 roku wiceprzewodniczący Rady PISiL. Współinicjator i współautor opracowania PISiL „Priorytety w rozwoju infrastruktury transportu w Polsce" skierowanego w 2003 r do Premiera RP, autor interwencji pod adresem rządu i władz samorządowych w sprawie budowy drogi S-3.

W 2004 roku, jako pierwszy Polak, wybrany w skład Zarządu European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services "CLECAT" z siedzibą w Brukseli, funkcję członka Zarządu CLECAT pełnił przez trzy kadencje, tj. do 2014 roku. Pracując czynnie w organizacji podejmował zadania, które umocniły profesjonalny wizerunek polskiego sektora branży TSL, m.in.: inicjator i współautor zorganizowanej 11.01.2013 r. w Warszawie konferencji „Polityka Unii Europejskiej wobec branży TSL w Europie", z udziałem prezydenta CLECAT oraz przedstawicieli międzynarodowych zrzeszeń spedytorów z Czech, Słowacji, Słowenii i Litwy.

Od 2014 roku delegat Polski do prac Instytutu Morskiego w International Federation of Freight Forwarders Associations „FIATA" z siedzibą w Szwajcarii.

Funkcje w PISiL, CLECAT i FIATA pełni społecznie – bez wynagrodzenia. J.Wójtowicz posiada dorobek publicystyczny, m.in. „Administracyjne bariery rozwoju rynku frachtowego w ocenie środowisk spedycyjnych" – 2006 r – Wyd. Nauk.US – ISBN 83-7241-553-6; „Firmy spedycyjne na europejskim rynku transportowo-logistycznym" – 2007 r. Wydawnictwo Kreos, ISBN 978-83-60585-03-0.

– Współzałożyciel i Członek Zarządu wielu kadencji polskiego Biura Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu (2001-2011); – Wspiera działania Ligi Morskiej i Rzecznej. Wielokrotny Członek Honorowy Komitetu „Flisów Odrzańskich" i Konkursów „Młodzież na Morzu"

Zdjęcia, które publikujemy pochodzą z Kancelarii Prezydenta RP, autor: Wojciech Olkuśnik-Fotograf Prezydenta RP, Biuro Prasowe. (E.S.)

Posiedzenie Rady PISiL

17 września 2015 roku w Gdyni odbyło się posiedzenie Rady Izby.

Obrady rozpoczęły gratulacje dla wiceprzewodniczącego Rady pana Jerzego Wójtowicza w związku z nadaniem przez Prezydenta RP Krzyża Kawalerskiego Orderu Odrodzenia Polski.

Następnie dyrektor biura poinformowała, że w wyniku udziału PISiL w projekcie ogłoszonym przez Ministerstwo Gospodarki „Wsparcie udziału organizacji przedsiębiorców w pracach międzynarodowych grup lub organizacji branżowych – 2015" Izba uzyskała częściowe dofinansowanie na pokrycie składek członkowskich wynikających z przynależności do międzynarodowych organizacji branżowych.

O dotację mogły ubiegać się organizacje, które zgodnie ze statutem nie działają w celu osiągnięcia zysku lub przeznaczają zysk na cele statutowe, dobrze znają problematykę sektora MSP, zrzeszają wśród członków minimum 60% przedsiębiorców zaliczanych do małych lub średnich przedsiębiorstw (MSP) zgodnie z definicją zawartą w ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej i funkcjonują na rynku minimum 2 lata.

Podsumowując obrady Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Członków Izby, które odbyło się w dniu 29 maja 2015 roku ustalono sposób realizacji przyjętych tam wniosków.

Wniosek nr 1 w sprawie rozpoznania zakresu szkolnictwa średniego i korelacji programów nauczania z oczekiwaniami firm branży TSL wymaga szczegółowego zapoznania się z programami nauczania zawodu obowiązującymi w szkołach średnich. Ustalono zatem, że po zapoznaniu się z nimi podjęte zostaną rozmowy z wybraną siecią szkół kształcących w zawodzie technika spedytora i logistyka na poziomie średnim celem nawiązania ewentualnej współpracy. Problem jest szerszy i wymaga przede wszystkim uzyskania wpływu na kształt programu, przygotowania kadry, a także zapewnienia praktyk dla przyszłych adeptów zawodu spedytora i logistyka.

Wniosek nr 2 w sprawie wsparcia przez PISiL działań Izby Gospodarczej Transportu Lądowego w zakresie Rozporządzenia Komisji Europejskiej dotyczącego realizacji inwestycji infrastrukturalnych w transporcie oraz wspieranie innych działań tej organizacji w tym zakresie będzię przedmiotem posiedzenia Rady po wpływie do Izby prośby o poparcie.

Wniosek nr 3 dotyczący działań PISiL w kwestii niemieckiej płacy minimalnej oraz ryczałtu za noclegi kierowców w kabinach jest przedmiotem bieżącego monitoringu, prowadzone są rozmowy i korespondencja z Ministerstwami Infrastruktury i Rozwoju oraz Gospodarki, przedstawiciel PISiL uczestniczy także w pracach Forum Transportu Drogowego.

Rada pozytywnie oceniła organizację i przebieg XVI Kongresu Spedytorów, który odbył się 28 maja 2015 roku w hotelu Belweder, Ustroń Śląski pod hasłem „ Kondycji branży TSL w Polsce".

Wydarzeniu patronowali: Ministerstwo Gospodarki, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Krajowa Izba Gospodarcza, PAN w Katowicach – Komisja Transportu, Politechnika Śląska-Wydział Transportu, Polska Gazeta Transportowa, Transport Manager i portal Spedycje.pl, zaś sponsorami konferencji Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A i DAF Trucks Polska Sp. z o.o.

Uczestnicy podjęli próbę oceny sytuacji w segmencie transportu morskiego, drogowego, kolejowego i lotniczego.

Wprowadzenie do dyskusji stanowiła „Ogólna ocena kondycji branży TSL w Polsce „którą przedstawił prof. dr hab. Wojciech Paprocki ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

Panel morski poprowadził prof. dr hab. Andrzej Grzelakowski z Akademii Morskiej w Gdyni, panele: kolejowy – prof. dr hab. Stanisław Krawiec, drogowy – prof. dr hab. Rafał Burdzik z Politechniki Śląskiej, panel lotniczy dr Tomasz Dziedzic ze Szkoły Głównej Turystyki i Rekreacji.

Dyskusja kongresowa, w której uczestniczyli: Dariusz Stefański (PCC Intermodal), Ireneusz Gójski (Izba Gospodarcza Transportu Lądowego), Artur Dutkowski (Rail Cargo Logistics), Adam Rams (Delta Trans), Jarosław Domin (JAS), Wojciech Miotke (Agroland Sp. z o.o.), Mariusz Kuczek (LOT Cargo), Artur Tomasik (GTL), Jarosław Jakubczak (Emirates) była bardzo ciekawa.

Dyrektor Izby Celnej w Gdyni pan Wiesław Struk omówił system koordynacji „Porty 24H".

Kongres zakończyło ogłoszenie wyników konkursu „Spedytor Roku 2014". Tytuł ten uzyskała firma JAS FBG S.A. z siedzibą w Katowicach, wyróżnienia zaś otrzymały: C.Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o. oraz DHL Global Forwarding Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

Wnioski wynikające z obrad skierowane zostały do: Wicepremiera – Ministra Gospodarki, Ministra Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwa Finansów – Podsekretarza Stanu – Szefa Służby Celnej, Sejmowej Komisji Infrastruktury oraz Europosłów – pana B.Liberadzki i D. Rosati. Komentarze do wniosków PISiL nadeszły od Posła do Parlamentu Europejskiego pana prof. zw. dr hab. B.Liberadzkiego oraz Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju.

Mając na względzie dojazd dogodny dla członków Izby z różnych stron kraju zebrani przegłosowali miejsce organizacji XVII Kongresu ustalając ponowną jego organizację w Toruniu w terminie koniec kwietnia/maj.

Omawiając sprawy członkowskie wykreślono z listy członków zwyczajnych firmy: Uboat Line S.A. z siedzibą w Warszawie oraz Ruger Expo Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach.

Rada przyjęła do wiadomości rezygnację z pracy w komisji rewizyjnej Izby jednego z członków.

Zgodnie ze Statutem PISiL § 12 pkt.12.6 „w przypadku wygaśnięcia mandatu Członka Komisji Rewizyjnej w czasie trwania kadencji, Komisja Rewizyjna dokooptuje nowego Członka zgodnie z protokołem Komisji Skrutacyjnej z ostatniego Wyborczego Zgromadzenia Członków Izby w kolejności według ilości uzyskanych głosów". Zatem w wyniku wyborów do komisji rewizyjnej na kadencję 2014-2018, które odbyły się na Walnym Zgromadzeniu PISiL w 30 maja 2014 roku – zgodnie z protokołem komisji skrutacyjnej –skład komisji zostanie uzupełniony.

Ponadto przedyskutowano: stanowisko PISiL dotyczące udziału w kształcie i wdra-

żaniu Port Community System – platformy elektronicznej integrującej działania służb kontrolnych, spedytorów i terminali, działania Izby w kwestii weryfikacji wagi kontenerów w eksporcie, problem wszczynania postępowań celnych w sprawach usunięcia spod dozoru celnego towarów wywożonych na Ukrainę, prośbę Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej o patronat instytucjonalny dla studiów podyplomowych „Przewoźnik drogowy – logistyka przewozów drogowych rzeczy i osób", prace PISiL przy współorganizacji Gdyńskiego Forum Gospodarki Morskiej – panelu logistyka, którego motywem przewodnim jest pokazanie perspektyw rozwoju logistyki morskiej w Polsce na tle zmieniającego się otoczenia biznesowego na rynku polskim i światowym. (E.S.)

Posiedzenie Komisji Rewizyjnej

28.09.2015 roku w siedzibie PISiL odbyło się posiedzenie komisji rewizyjnej Izby.

Komisja zapoznała się ze sprawozdaniem finansowym PISiL za 9 miesięcy 2015 roku, wykonaniem planu przychodów i kosztów.

Szczegółowej analizie poddano poszczególne pozycje planu i wykonania przychodów i kosztów za 9 m-cy 2015 roku. Przedstawione wyjaśnienia uznano za zasadne.

Komisja dokonała także przeglądu faktur zakupu i sprzedaży i uchybień nie stwierdzono.

Przewodniczący Komisji poinformował, że w dniu 17 września 2015 roku wpłynęła rezygnacja z prac w komisji rewizyjnej Izby pani Doroty Gołębiowskiej-Chudy. Pani D.Gołębiowska-Chudy nie podała przyczyny swojej decyzji.

Wniosek ten został przedłożony Radzie PISiL, która na posiedzeniu w dniu 17.09.2015 r. przyjęła do wiadomości tę rezygnację.

Zgodnie ze Statutem PISiL § 12 pkt.12.6 „w przypadku wygaśnięcia mandatu Członka Komisji Rewizyjnej w czasie trwania kadencji, Komisja Rewizyjna dokooptuje nowego Członka zgodnie z protokołem Komisji Skrutacyjnej z ostatniego Wyborczego Zgromadzenia Członków Izby w kolejności według ilości uzyskanych głosów".

W wyniku wyborów do komisji rewizyjnej na kadencję 2014-2018, które odbyły się na Walnym Zgromadzeniu PISiL w 30 maja 2014 roku – zgodnie z protokołem komisji skrutacyjnej – osobą kolejną na liście jest pani Urszula Żuchlińska.

W świetle powyższego skład komisji rewizyjnej zostanie uzupełniony o p. Urszulę Żuchlińską. (E.S.)

Posiedzenia Komisji Finansowej PISiL

11 września 2015 r. w siedzibie PISiL odbyło się spotkanie i Komisji Finansowej. Tematami, które zdominowały obrady były koszty dodatkowe doliczane do podstawy opodatkowania VAT w imporcie, możliwość preferencyjnego opodatkowania usług spedycyjnych związanych z transportem międzynarodowym, doliczonych do podstawy opodatkowania w imporcie oraz opodatkowanie usług spedycji związanych z eksportem towarów będących jednocześnie częścią transportu międzynarodowego. Poruszono także zagadnienia związane z użytkowaniem samochodów służbowych do celów prywatnych:

– konieczność ewidencjonowania przez pracodawcę za pomocą kas rejestrujących obciążenia za paliwo zużyte do celów prywatnych przez pracownika,
– brak obowiązku ustalania dochodu z nieodpłatnych świadczeń pracownikom w sytuacji, gdy przydzielonymi im do wykonywania zadań służbowych samochodami dojeżdżają z miejsca parkowania (garażowania) pojazdów w miejscu zamieszkania do miejsc wykonywania zadań służbowych,
– oraz możliwość odliczania VAT od paliwa zakupionego na karty paliwowe.

Omówiono też zmiany w ustawie o rachunkowości. Nowelizacja ustawy wprowadza oprócz zmian dotyczących małych podmiotów, zmiany w sprawozdaniach finansowych innych podmiotów (inny niż dotychczas obwiązujacy układ bilansu i rachunku zysków i strat).Poruszono temat braku informacji przez kogo konkretnie pobierane są niezwykle wysokie koszty przelewów zagranicznych poza Unię Europejską i EOG, potrącane przy ich realizacji przez banki pośredniczące w transakcji – temat zgłoszony przez członka PISiL. Porównano praktykę w tym zakresie stosowaną przez banki, z których usług korzystają członkowie komisji Postanowiono wystosować w tej sprawie pismo do Związku Banków Polskich.

26 września i 16 października 2015 r Komisja spotkała się w celu omówienia kolejnej wersji interpretacji przesłanej 16 września (projekt interpretacji ogólnej z dnia 16.09.2015 r.) i odpowiedzi do MF z dnia 22 września 2015 r,, w której PISIL wniósł kolejne uwagi do niektórych zapisów.

W interpretacji uwzględniono częściowo postulaty przedstawicieli PISiL zgłoszone na spotkaniu w Ministerstwie Finansów pod koniec sierpnia br. Dodatkowo dyskutowano na temat przeliczania dewiz z faktury dewizowej a zapłaconej w PLN, z wyboru przez firmę dłużnika oraz wpływu neutralizacji dokumentów na rozliczenia VAT. (K.O)

Posiedzenia Komisji Celnej PISiL

29 września 2015 roku w siedzibie PISiL odbyło się posiedzenie Komisji ds. celnych. Komisja zapoznała się ze stanowiskiem Ministerstwa Finansów zawartym w projekcie interpretacji z 16.09.2015 r. na temat doliczania kosztów dodatkowych do podstawy opodatkowania VAT w imporcie towarów i odpowiedzią PISiL do MF z dnia 22 września 2015 r. Omawiając kolejną sprawę w toku Przewodnicząca Komisji poinformowała o spotkaniach z Dyrektorem Departamentu Polityki Celnej Tomaszem Michalakiem oraz z Dyrektorami Izb Celnych w sprawie eksportów i tranzytów towarów na Ukrainę, co do których służba celna wszczęła postępowania. Ustalono, że przedsiębiorcom pozostaje droga odwoławcza tj. wniesienie skargi na toczące się postępowanie do II instancji. Głównym tematem spotkania były zmiany systemów informatycznych SC i związane z tym problemy przedsiębiorców

- problem z dostarczaniem upoważnień do reprezentowania pomiotu przez agencję celną. Rejestracja wszystkich upoważnień dokonywana jest przez w IC w Poznaniu. Oryginały upoważnień mają być składane w e-okienkach, w oddziałach właściwych dla miejsca siedziby agencji celnej. IC w Poznaniu stoi na stanowisku, że powinna otrzymywać oryginały upoważnień lub kopie poświadczone za zgodność z oryginałem przez notariusza, nawet w sytuacji gdy oryginał został złożony w oddziale.

Oryginał upoważnienia powinien zdaniem Komisji pozostać w agencji celnej. W tej sytuacji agencja powinna żądać od klienta dwóch oryginałów upoważnień, co nie spotka się z aprobatą klientów. Poświadczanie kopii za zgodność z oryginałem u notariusza powoduje utrudnienia w działalności agencji celnych-dodatkowe koszty i stratę czasu. Temat dostarczania upoważnień powinien zostać zgłoszony SC, bowiem oddawanie jedynego oryginału jest ryzykowne dla agencji celnej. Oddział właściwy dla agencji celnej mógłby poświadczyć zgodność z oryginałem upoważnienia i przesłać tak potwierdzone upoważnienie do Poznania. Swego czasu, art. 254 § 2 polskiej ustawy Kodeks celny dawał prawo uwierzytelniania upoważnień agentom celnym i zdaniem zebranych, wskazane byłoby powrócenie do tego rozwiązania na potrzeby PUESC;

-brak objaśnień skrótów oraz trudności w obsłudze PUESC powodują, że jest to system wyłącznie dla agencji celnych, a nie dla ich klientów;

- pracownik agencji celnej mimo, iż jest zatrudniony w agencji, aby korzystać z PUESC - u i uzyskać dostęp do systemu musi zostać upoważniony dodatkowo przez pracodawcę;
- nie wszystkie podmioty z PDR-ów zostały przesłane do systemu PUESEC. Wg. informacji od SC było ograniczenie do 1 tys. podmiotów;
- wyszukiwarka nie pozwala na wyszukiwanie firm po nazwie czy numerze NIP;
- system nie działa od strony technicznej tak, jak powinien - działa zbyt wolno, zawiesza się itp.;

Wskazane byłoby opublikowanie danych kontaktowych wszystkich funkcjonariuszy, którzy zajmują się tym tematem. W chwili obecnej jest to grupa około 20 osób i ustalenie, kto zajmuje się daną sprawą i dotarcie do tej osoby zajmuje niekiedy sporo czasu;

- należałoby uzupełnić w PUESC –u informacje o kliencie wynikające z art. 33 a ustawy o VAT;
- w PUESC–u nie ma możliwości jednoczesnego zarejestrowania podmiotu i upoważnienia.

Poruszono także kwestię wejścia w życie od 01.05.2016 r. Unijnego Kodeksu Celnego, do którego nie ma przepisów wykonawczych i delegowanych, jak również delegowanych dotyczących okresu przejściowego. Prace dotyczą:

- wymagań dotyczących przedstawicieli celnych,

-sprawy kar, które będą uregulowane w prawach krajowych, po wejściu w życie UKC,.

- nie przewiduje się odstąpienia od żądania gwarancji, natomiast przewidziano w nowych przepisach UE możliwość gwarancji zryczałtowanej.

W I kwartale przyszłego roku odbędzie się konferencja poświęcona aktom wykonawczym do UKC. Kolejnym tematem była prawidłowość wpisywania kodów HS. Należy uczulić eksporterów, aby we wnioskach o autoryzację na eksportera upoważnionego do potwierdzania pochodzenia towaru zapisem na dokumencie handlowym, wpisując kody HS w eksporcie nie lekceważyli wyboru kodu, gdyż kraje docelowe podważają wpisane kody niezgodne z poprawną taryfikacją.. Komisja zwróciła uwagę na problem związany ze zmianą stanowiska Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego(PGIS) w Gdyni, w sprawie procedury wyrażania zgody na tranzyt wewnątrz kraju, zawartą w informacji opublikowanej na stronie internetowej Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdyni.

Na posiedzeniu **w dniu 6 października Komisja** zapoznała się z interpretacją ogólną Ministra Finansów z 28 września 2015 r.

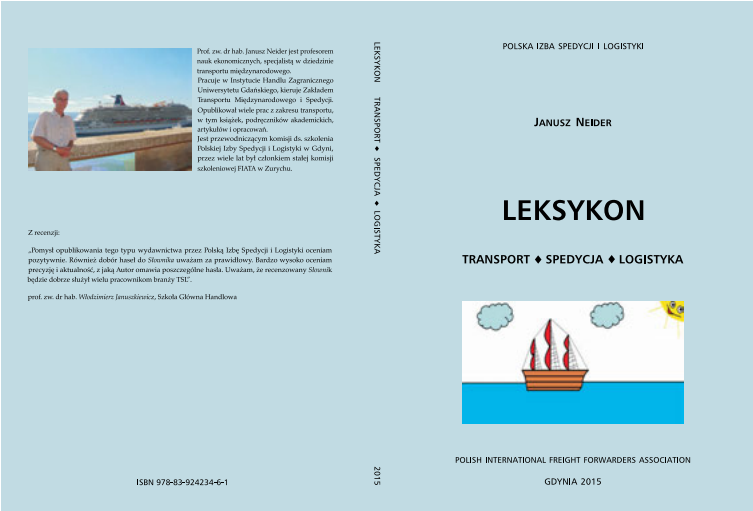
Minister wskazał, że oprócz kosztów wymienionych w ustawie tj. transportu, ubezpieczenia, prowizji i opakowań do podstawy opodatkowania do kolejnego miejsca przeznaczenia, o ile jest ono znane w chwili dokonania importu „…należy doliczyć te koszty dodatkowe, które związane są przede wszystkim bezpośrednio z transportem sprowadzanych towarów. Do kosztów tych zaliczyć należy załadunek, przeładunek lub wyładunek. W przypadku kosztów portowych/ terminalowych takimi kosztami byłyby opłaty THC (Terminal Handling Charge)".

Stwierdzono, ze skoro wydana została interpretacja ogólna, która ma wyjaśnić wątpliwości co do zakresu kosztów doliczanych do podstawy opodatkowania VAT i zakres ten został określony, to nie należy obecnie posiłkować się interpretacjami indywidualnymi wydawanymi przed datą interpretacji ogólnej. Nie budzi wątpliwości zdaniem zebranych, że przepis ten dotyczy towarów w kontenerach jak i towarów masowych oraz drobnicy konwencjonalnej. Przekazano informację, że Służba Celna przygotowuje zmianę instrukcji wypełniania dokumentów SAD. (K.O.)

Kolejne wydawnictwo PISiL

Polska Izba Spedycji i Logistyki we wrześniu 2015 roku wydała „Leksykon – Transport--Spedycja-Logistyka". Autorem publikacji jest prof.zw. dr hab. Janusz Neider – profesor nauk ekonomicznych, specjalista w dziedzinie transportu międzynarodowego, przewodniczący komisji ds. szkolenia PISiL. Leksykon jest następcą poprzedniego naszego wydawnictwa „Słownik skrótów branży TSL", którego nakład już się wyczerpał. Leksykon zawiera ponad 2300 haseł z zakresu branży TSL przydatnych w codziennej pracy pracowników szeroko rozumianej branży.

Książkę można nabyć w siedzibie PISiL lub dokonać jej zakupu via nasza strona internetowa.



PISiL patronowała i uczestniczyła w Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2015"

Polska Izba Spedycji i Logistyki na zaproszenie Zarządu Targów Warszawskich Sp. z o.o. w Warszawie, objęła patronatem honorowym zorganizowane przez tę firmę, w dniach 7-9 września br. w Gdańsku Międzynarodowe Targi Morskie „BALTEXPO 2015", a także uczestniczyła w nich w jako wystawca. Również na zaproszenie tegoż organizatora, Marek Tarczyński, Przewodniczący Rady PISiL, uczestniczył w gronie panelistów w towarzyszących „BALTEXPO 2015": seminarium „Jedwabny Szlak", w konferencji „Transport morski i rozwój portów morskich" oraz w II. Forum Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk.

Międzynarodowe Targi Morskie „BALTEXPO" to organizowana od 1982 roku, niezmiennie w Gdańsku, ważna i największa w Polsce branżowa impreza wystawienniczo--konferencyjna poświęcona osiągnięciom oraz przyszłości polskiej i europejskiej gospodarki morskiej, szansom i zagrożeniom zharmonizowanego rozwoju tych gospodarek i ich biznesowego, społecznego i administracyjnego otoczenia[1]. Jest ona miejscem prezentacji wielu innowacyjnych produktów firm wiodących w sektorze gospodarki morskiej, a także spotkań i debat polskich i zagranicznych przedsiębiorców, menedżerów, naukowców, ekspertów i przedstawicieli władz państwowych i samorządowych działających w tym sektorze i branżach z nim współpracujących.

Ranga Targów „BALTEXPO" z edycji na edycje rośnie, o czym najdobitniej świadczy nie tylko liczba uczestniczących w niej firm i instytucji (w „BALTEXPO 2015" uczestniczyło 296 przedsiębiorstw, instytucji i organizacji z Polski, Australii, Bułgarii, Chin, Danii, Finlandii, Hiszpanii, Holandii, Litwy, Niemiec, Norwegii, Rosji, Wielkiej Brytanii i Włoch[2], tj. o 57 więcej niż w „BALTEXPO 2013"), ale i bardzo bogaty program wydarzeń towarzyszących, wśród których najwięcej uczestników i dyskutantów odnotowały: konferencja „Transport morski i rozwój portów morskich" z udziałem Prof. Doroty Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, Polsko-Chińskie seminarium „Jedwabny Szlak", konferencja „Nowoczesny przemysł okrętowy i offshore w Polsce", II. Forum Korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk, Duńsko-polskie Forum gospodarki morskiej, seminarium „Invest in Pomerania: formy wsparcia dla przemysłu morskiego" oraz Norwesko-polskie Sieciowe spotkanie biznesowe gospodarki morskiej w zakresie zaawansowanego projektowania rozwiązań przybrzeżnych, inżynierii oraz produkcji.[3]

Wiele splendoru ceremonii otwarcia każdej edycji Targów dodaje uroczyste wręczenie statuetek laureatom Konkursu „Złota Kotwica". W jego tegorocznej edycji, Kapituła konkursu – w skład, której wchodzą znani eksperci

[1] Każda edycja BALTEXPO, organizowana jest z dużym poparciem i pod patronatem odpowiedzialnych za ten sektor urzędów administracji rządowej i samorządowych oraz organizacji branżowych. Tematyka tegorocznej edycji targów obejmowała osiem głównych obszarów gospodarki morskiej, tj.: przemysł okrętowy i offshore, infrastruktura portów i przemysłu morskiego, transport i logistyka morska, żegluga, bezpieczeństwo i ochrona, ochrona środowiska, media, prawo, polityka.

[2] Były to morskie stocznie produkcyjne, remontowe, jachtowe, producenci wyposażenia okrętowego, firmy zaopatrzenia i stoczniowych usług kooperacyjnych, morskie i śródlądowe przedsiębiorstwa żeglugowe, porty morskie i rzeczne, specjalistyczne terminale portowe, firmy zaplecza portowego, centra dystrybucyjno – logistyczne, operatorzy logistyczni, firmy off-shore'we, ośrodki naukowo-badawcze, uczelnie i licea kształcące kadry dla transportu wodnego i dla gospodarki morskiej, klastry i stowarzyszenia branżowe, biura projektowe i konstrukcyjne, instytucje klasyfikacyjne, certyfikacji i nadzoru, banki, kancelarie prawne, instytucje administracji rządowej i samorządowej oraz zagraniczne środowiska biznesowe oraz przedstawicielstwa dyplomatyczne.

gospodarki morskiej i przemysłu okrętowego

fot.1. W ceremonii otwarcia Międzynarodowych Targów Morskich „BALTEXPO 2015", udział wzięli, od lewej: Prof. Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, Jerzy Lewandowski, Sekretarz Generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, Mieczysław Struk, Marszałek Województwa Pomorskiego oraz Sławomir Majman, Prezes Zarządu Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych. (fot. M. Wojsławski)

– przyznała nagrody w trzech kategoriach. W pierwszej kategorii „Osobowość Roku Rynku Gospodarki Morskiej" laureatem została Prof. Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, za – jak to uzasadniła Kapituła – „upór i konsekwencję w tworzeniu ram prawnych dla poprawy funkcjonowania biznesu, kultury i nauki w dziedzinie gospodarki morskiej, a w szczególności za doprowadzenie do uchwalenia dokumentu „Polityka Morska RP do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)". W podziękowaniu za docenienie pracy Pani Minister podkreśliła, że właśnie dzięki przyjęciu przez Radę Ministrów ww. dokumentu rok 2015 stał się dla polskiej gospodarki morskiej rokiem szczególnym. Jest to, bowiem pierwszy od kilkudziesięciu lat dokument o charakterze strategicznym, którego celem głównym jest stworzenie warunków przyjaznych integracji sektora morskiego z innymi sektorami gospodarki i nauką, która przełoży się na efektywne zwiększanie udziału tego sektora w krajowym PKB.

W pozostałych dwóch konkursowych kategoriach laureatami zostali: w kategorii „Produkt" – Gdańska Stocznia „Remontowa" im. Józefa Piłsudzkiego S.A., za przebudowę promu Stena Germanica zasilanego metanolem, natomiast w kategorii „Usługa" – firma Det Norske Veritas Polska, za usługę „modelowania i symulacji stanów dynamicznych systemów elektroenergetycznych statków i mobilnych obiektów offshore".

Przedstawiciele polskiego – ale nie tylko – rynku usług TSL, wystawiający się bądź zwiedzający Targi „BALTEXPO 2015", szczególnie licznie uczestniczyli w konferencji „Transport morski i rozwój portów morskich", w seminarium „Jedwabny szlak" oraz w II. Forum Korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk.

W konferencji „Transport morski i rozwój portów morskich", prowadzonej przez Prof. Andrzeja S. Grzelakowskiego z Akademii Morskiej, paneliści i dyskutanci podkreślając dotychczasowe osiągnięcia oraz znaczenie modernizacji i rozbudowy liniowej i punktowej infrastruktury transportowej dla obsługi logistycznej polskiej gospodarki, zgodnie

fot.2. W I sesji konferencji „Transport morski i rozwój portów morskich" swoje opinie i pomysły prezentowali, od lewej: Prof. Andrzej S. Grzelakowski, Akademia Morska w Gdyni, Maria Andrzej Faliński, Dyrektor Generalny, Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji, Marek Tarczyński, Przewodniczący Rady PISiL, Mieczysław Struk, Marszałek Województwa Pomorskiego, Prof. Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Jerzy Zwoździak, Z-ca Prezesa Zarządu, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Jacek Klimczak, Prezes Zarządu OT Porty Morskie SA, Mira Roszkiewicz, Dyrektor ds. Logistyki Importu, Castorama Polska SA, Dariusz Barszczewski, Dyrektor ds. Logistyki, Castorama Polska SA. (fot. Marek Wojsławski)

stwierdzali, że mimo tych osiągnięć jest jeszcze w tym sektorze – by zwiększyć jego konkurencyjność –. wiele do zrobienia. Na przykład M. Tarczyński w swoich wypowiedziach ogniskował uwagę uczestników na ogromnym znaczeniu transportu intermodalnego dla podwyższania jakości obsługi logistycznej polskiego handlu zagranicznego, na korzyści bezpośrednie i pośrednie wynikające z przyspieszenia rozwoju, a tym samym zwiększania dostępności, transportowej infrastruktury liniowej i punktowej, a szczególnie rozwoju tzw. inteligentnej suprastruktury terminali intermodalnych w polskich portach i terminali logistycznych na ich bliższym zapleczu (w promieniu 300 – 500 km). Zwracał także uwagę na wpływ mentalnych cech (np. takich jak zachowawczość, asekuracyjność, niechęć do zmian), wielu kontrahentów usług logistycznych, z powodu, których oferowane przez operatorów logistycznych nowe, innowacyjne, konkurencyjne rozwiązania i wzorce usług/obsługi, są akceptowane przez klientów nazbyt ostrożnie, przez co potencjalne, obopólne korzyści osiągane są w czasie znacznie dłuższym niż możliwości i plany tych operatorów.

Przewodniczący Rady PISiL uczestniczył także w seminarium logistycznym „Jedwabny Szlak" („Silk Road Maritime Route Business"), poświęconym roli i wyzwaniom wobec logistyki morskiej w obliczu rozwijającej się współpracy biznesowej między Unią Europejską i Chinami w ramach restauracji tzw. Jedwabnego Szlaku.[4]

fot.3 Paneliści seminarium logistycznego "Jedwabny Szlak", od lewej: Sławomir Majman, Prezes Zarządu, Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych, Shan Luo, Head of China Desk, Raiffeisen Bank International AG Vienna, Ivy Yu Yang, Pełnomocnik Zarządu ds. Azji, Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych, Marcin Kamola, Business Development Manager, DCT Gdańsk, Liu Lijuan, Radca Ekonomiczno-Handlowy, Ambasada ChRL w Warszawie, Marek Tarczyński, Przewodniczący Rady PISiL. (fot. Marek Wojsławski)

Uczestniczył także w II. Forum Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, podczas którego dyskutowano o aktualnej sytuacji oraz o planach i uwarunkowaniach dalszego rozwoju korytarza, także w aspekcie logi-

[3] Na program ten złożyły się także: Posiedzenie grupy eksperckiej Rady państw Morza Bałtyckiego; Konferencja międzynarodowego projektu semla „Ochrona środowiska polarnego dzięki nowym mikrofalom i lekkim technologiom antenowym"; Konferencja „bezpieczeństwo wybrzeża, portów i żeglugi"; Konferencja „offshore grid & energy storage", oraz Walne zgromadzenie członków związku pracodawców „Forum Okrętowe".

[4] Jedwabny Szlak to ogólna nazwa lądowych szlaków handlowych łączących Chiny z Bliskim Wschodem, a dzięki niemu także z Europą. Ich długość ocenia się na ok. 12 tys. km i były wykorzystywane od III wieku p.n.e. (kiedy Rzymianie zakochali się w jedwabiu) do XVII wieku n.e. (na skutek odkrycia drogi morskiej do Chin). Pod koniec I w. p.n.e. popularnym stał się również tzw. Morski Szlak Jedwabny, prowadzący z Morza Czerwonego, przez Indie i Malaje na Morze Południowo-Chińskie.

fot.4. Paneliści II Forum Korytarza transportowego Bałtyk - Adriatyk, od lewej: Janusz Jarosiński, Prezes Zarządu, Zarząd Portu Gdynia SA Witold Ratajczak, Dyrektor ds. Rozwoju, Zarząd Morskich Portów Szczecin Świnoujście SA, Leszek Lewiński, Z-ca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni PKP PLK SA, Marek Tarczyński, Przewodniczący Rady PISiL, Krzysztof Szymborski, Prezes Zarządu, BCT Gdynia, Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia, Gabriela Popowicz, Z-ca Dyrektora Dep. Programów Infrastrukturalnych, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, prof. Andrzej S. Grzelakowski, Akademia Morska w Gdyni, moderator Forum. Prezentację o zadaniach i obecnym stanie prac projektu Bałtyk-Adriatyk przedstawia Michał Graban, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. (fot. Marek Wojsławski)

stycznym. W swoim wystąpieniu podczas forum M. Tarczyński po raz kolejny zwracał uwagę decydentów i przyszłych polskich użytkowników korytarza na oczywisty fakt, iż z korytarza korzystać będą, tj. oferować usługi klientom (zwłaszcza tym z południowej Polski), porty i operatorzy logistyczni znad Morza Śródziemnego, konkurując z jego polskimi użytkownikami.

fot.5 Stoisko PISiL odwiedziło wielu przedstawicieli firm wystawiających się na Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2015" bądź uczestniczących w towarzyszącym im konferencjach, seminariach i biznesowych spotkaniach. Na zdjęciu przedstawiciele Ambasady Malezji w Polsce (Pani Nor Aida Wasir, Komisarz ds. Handlu i Pani Agnieszka Szweda, Gł. Specjalista ds. marketingu, MATRADE – Malysia External Trade Development Corporation), interesują się zasadami zrzeszania, zadaniami oraz formami działalności Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, a także możliwościami współpracy z nią.(fot. Marek Wojsławski)

Uczestnictwo Polskiej Izby Spedycji i Logistyki w XVIII Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2015", akcentowany był również w hali wystawowej.

Mimo więc faktu, że w tej międzynarodowej imprezie udział operatorów usług tsl wśród wystawców można oszacować jedynie na około dwadzieścia procent, to wśród uczestników konferencji i innych wydarzeniach towarzyszących był, co najmniej kilkudziesięcioprocentowy, co przełożyło się spore zainteresowanie odwiedzających Targi ofertą Izby (szczególnie pytano o zadania Izby, możliwości spotkań handlowych i działań promocyjnych).

Uczestnictwo Polskiej Izby Spedycji i Logistyki na Xviii Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2015" w Gdańsku, i tym razem dobrze spełniło swoją rolę w popularyzacji zadań, możliwości i pozytywnego wizerunku Izby wśród interesariuszy gospodarki morskiej, a także nagłaśnianiu/lobowaniu związanych z tym sektorem postulatów środowiska transportowo-spedycyjno-logistycznego w kręgach administracji rządowej i samorządowej oraz w kręgach naukowo-badawczych. Warto, więc by w kolejnych edycjach tej imprezy „BALTEXPO 2017", zdecydować się na biznesowe odwiedziny oraz na udział w towarzyszących tej imprezie konferencjach i debatach./MW/

fot.6. Wśród licznych gości na stoisku wystawowym Polskiej Izby Spedycji i Logistyki na XVIII Międzynarodowych Targach Morskich „BALTEXPO 2015" w Gdańsku, był Marek Grzybowski, profesor Akademii Morskiej w Gdyni i jednocześnie dziennikarz dobrze znany w środowisku transportowców i logistyków. (fot. Marek Wojsławski)

PISiL wśród wystawców 11. Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2015

Ponad 600 wystawców – wśród nich Polska Izba Spedycji i Logistyki – z 20 państw, ponad 20 tys. mkw. powierzchni i ponad 800 metrów torów dla prezentacji wystawienniczej innowacyjnych rozwiązań w zakresie urządzeń i sprzętu dla transportu szynowego kolejowego i tramwajowego (pojazdy, ich wyposażenie, sieci trakcyjne, telekomunikacja, bezpieczeństwo, zarządzanie, budowa, eksploatacja, utrzymanie) oraz ponad 30 eventów konferencyjnych (debat, seminariów, konferencji, pokazów, promocji), kilkanaście prestiżowych konkursów oraz tysiące zwiedzających. Takie były zorganizowane w dniach 22-25 września br., w gdańskim Centrum Wystawienniczo-Kongresowym AmberExpo, największe w Polsce oraz drugie w Europie, 11. Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2015. Tegoroczną edycję tej niezwykle prestiżowej imprezy i zarazem wielkiego święta branży, honorowym patronatem objęło między innymi Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, a także przez Polska Izba Spedycji i Logistyki.[1]

Podczas ceremonii otwarcia TRAKO 2015, Andrzej Kasprzak, prezes zarządu Międzynarodowych Targów Gdańskich, współorganizatora Targów, podkreślił, że tegoroczna edycja – najbardziej okazała w dotychczasowej historii – najdobitniej potwierdza stałość wieloletniego trendu jej merytorycznego i wizerunkowego rozwoju. Spośród wielu wydarzeń konferencyjnych, największe audytoria przedsiębiorców, menedżerów (w tym w sferze logistyki), działaczy gospodarczych, ekspertów, naukowców, a także studentów

fot. 1. i 2. W ceremonii otwarcia 11. Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2015, którą prowadził Sławomir Żałobka, podsekretarz stanu w ministerstwie infrastruktury i rozwoju, uczestniczyło wiele znanych osobistości życia gospodarczego i politycznego. (fot. Agata Pomykała).

zgromadziły: VIII Międzynarodowa Konferencja OSŻD „Praktyka Przekraczania Granic Transportem Kolejowym" (zorganizowana przez Organizację Współpracy Kolei (OSŻD) i Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju), debata „Szanse i zagrożenia w perspektywie budżetowej 2014-2020" (zorganizowana przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz Grupę PKP), seminarium „Stan Bezpieczeństwa Transportu Kolejowego w 2014" (zorganizowane przez Urząd Transportu Kolejowego), debata „Szanse liczone w stratach – dlaczego polscy przedsiębiorcy zapłacili tak wysoką cenę za modernizację infrastruktury w Polsce?" (zorganizowana przez Stowarzyszenie Inicjatywa dla Infrastruktury, konferencja „Międzynarodowe Korytarze Transportu Towarowego – perspektywy rozwoju oraz możliwość współpracy z OSŻD na przykładzie Korytarza Bałtyk – Morze Północne" (zorganizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju), konferencja „Europejska polityka kolejowa" (zorganizowana przez Fundację ProKolej), debata „Wzrost wykorzystywania poziomu środków unijnych – katalizatorem zmian polskich kolei" (zorganizowana przez GRUPĘ PKP), debata „Jakość i efektywność w programie inwestycyjnym infrastruktury kolejowej" (zorganizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), konferencja „Perspektywy współpracy polsko-ukraińskiej w transporcie kolejowym" (zorganizowana przez IMWG, Polsko-Ukraińska Izbę Gospodarczą i Europejski Klaster Transportowy) oraz konferencja "Kluczowe problemy wdrażania innowacyjnych rozwiązań dedykowanych dla transportu kolejowego w świetle ograniczeń prawnych" (zorganizowana przez Południowy Klaster Kolejowy).

Z licznych wystąpień na ww. wydarzeniach warto odnotować niezwykle ważne dla uczestników polskiego rynku usług tsl potwierdzenie przez ministra Sławomira Żałobki, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju[2], informacji (patrz: najnowsza, uzgadniana wersja Krajowego Programu Kolejowego), o przeznaczeniu w Polsce do 2020 roku ok. 67,5 mld zł na inwestycje kolejowe, a na eksploatację i utrzymanie kolejowej infrastruktury ok. 38 mld zł. Dzięki tym środkom realizowane i eksploatowane liniowe i punktowe inwestycje infrastrukturalne powinny stworzyć realny i istotny potencjał dla budowy oczekiwanych przez rynek tsl (klientów i operatorów) atrakcyjnych ofert kolejowej obsługi transportowej. [3]

Logistyków-praktyków powinny także napawać otuchą wypowiedzi wysokich przedstawicieli Organizacji Współpracy Kolei (OSŻ) i Zarządu Korytarza transportowego nr 8 Bałtyk-Morze Północne (RFC8)[4], obecnych na VIII Międzynarodowej Konferencji OSŻD „Praktyka przekraczania granic transportem kolejowym", poświęconej perspektywom współpracy w transporcie kolejowym na osi Europa – Azja. Między innymi, Przewodniczący Rady Wykonawczej RFC8 Maciej Gładyga (moderator konferencji) i przedstawiciel OSŻD Zurab Kozmava zgodnie podkreślili konieczność intensyfikacji rozwoju takiej współpracy (jej usprawniania, pogłębiania i rozszerzania), a także na wielu przykładach wykazali, iż jedną z głównych barier tego rozwoju jest brak adekwatnej do potrzeb bazy prawnej i technicznej. Z tego względu dobrej współpracy na szczeblu przedsiębiorstw kolejowych powinna bardziej niż dotychczas sprzyjać współpraca na szczeblu urzędów i instytucji państwowych oraz międzynarodowych.[5] Przy okazji tej konferencji zostali ogłoszeni laureaci organizowanego przez OSŻD konkursu „The Golden Chariot", na osobistość i firmę mocniej wyróżniającą się w danym roku w działaniach na rzecz współpracy kolei szerokotorowych w Europie i Azji, którymi zostali nimi: Maria Wasiak, minister Infrastruktury i Rozwoju, Tadeusz Sozda, Przewodniczący OSŻD, Mirosław Mulczyński, członek zarządu PKP LHS oraz firma TRACK TEC.

Tradycyjnie wszystkie edycje targów TRAKO uświetniają też uroczyści wręczenia wielu innych, szczególnie liczących się w środowisku kolejowym nagród branżowych i wizerunkowych. Są to między innymi: nagroda „Lokomotyw Rynku Kolejowego", nagroda im. inż. Józefa Nowokuńskiego, nagroda im. inż. Ernsta Malinowskiego, nagroda im. prof. Czesława Jaworskiego, nagroda im. prof. Jana Podoskiego, Medal Prezesa SEP, oraz nagroda dla najbardziej dla Społecznie Odpowiedzialnej Kolejowej Firmy Roku.

Podczas tegorocznej edycji konkursu „Lokomotyw Rynku Kolejowego", tytuł i statuetki „lokomotyw" przyznano: w kategorii „Innowacja" – firmie TRACK TEC, za prototypowe rozwiązanie rozjazdu krzyżowego podwójnego na podrozjezdnicach strunobetonowych; w kategorii „Dla Pasażera" – firmie PKP Polskie Linie Kolejowe, za aplikację umożliwiającą śledzenie pociągów pasażerskich; w kategorii „Nowi Przewoźnicy" – firmie Łódzka Kolej Aglomeracyjna, za nowy tabor zastosowany na obsługiwanych liniach; w kategorii „Promotor Kolei" – Pawłowi Pleśniarowi z firmy Arriva za produkty: Pociąg na plażę, Kolej Nadzalewowa i połączenie kolej-bus do Chełmna, a w kategorii „Nagroda Specjalna" – firmie KZN Bieżanów, za skuteczne działania na styku nauki i biznesu, których efektem był system logistyczny dedykowany transportowi rozjazdów kolejowych wraz z dedykowanym wagonem o nazwie Switcher.

[1] Izba na prawach patrona honorowego otrzymała stoisko wystawiennicze oraz możliwość uczestnictwa we wszystkich imprezach towarzyszących organizowanych przez głównych organizatorów TRAKO 2015.
[2] W trakcie debaty „Szanse i zagrożenia w perspektywie budżetowej 2014 – 2020".
[3] Z puli tej ma być sfinansowana, między innymi, poprawa parametrów ok. 4 tysięcy kilometrów torów, remonty obiektów inżynieryjnych oraz instalacja systemu GSM-R.
[4] Na terytorium Polski przebieg przyszłego RFC8 pokrywa się z korytarzem nr 1 OSŻD (z Władywostoku do granicy polsko-niemieckiej). Jego formalne uruchomienie ma nastąpić w listopadzie br.
[5] Jako przykład dobrej współpracy na takim szczeblu przytoczono między innymi obowiązującą w państwach członkowskich OSŻD, Umowę o międzynarodowej komunikacji towarowej – SMGS, która dobrze funkcjonuje chociaż różnice prawne, handlowe i techniczne jej sygnatariuszy są znacznie większe, niż między członkami Unii Europejskiej.

Ogłoszono również laureatów Konkursu na Społecznie Odpowiedzialną Kolejową Firmę Roku, w którym nagrody przyznawane są za promowanie i skuteczne wcielanie w życie idei społecznej odpowiedzialności biznesu. W tej edycji targów zostały nimi: w grupie firm dużych, ex aequo – Axtone i PKP Energetyka, a w grupie firm średnich – firma Enika. Jury przyznało także jedno wyróżnienie, które otrzymała Łódzka Kolej Aglomeracyjna.

Niezwykłym eventem towarzyszącym targom TRAKO (od ósmej edycji), jest akcja charytatywna „TRAKO DZIECIOM" organizowana na rzecz Fundacji Hospicyjnej im. księdza Eugeniusza Dutkiewicza. Jednym z jej elementów jest konkurs plastyczny dla dzieci i młodzieży (w tegorocznej edycji targów na temat prac wybrano temat „mój dworzec kolejowy"), którego zwieńczeniem jest aukcja prac nagrodzonych przez jury, z której pozyskane środki pieniężne przekazywane są na konto Fundacji.

Wartą odnotowania i naśladowania inicjatywą i wydarzeniem na TRAKO 2015 było ogłoszenie laureatów organizowanego przez TRACK TEC konkursu na najlepszą, związaną z transportem kolejowym pracę naukową (dyplom magisterski, dysertacja doktorska). Ma on na celu promowanie i rozwijanie innowacyjnych badań z tej branży oraz promowania i wspierania młodych i zdolnych ludzi, którzy stawiają w niej pierwsze kroki.[6] W tegorocznej edycji konkursu o nagrodę Prezesa Zarządu Spółki rywalizowało ponad 20 prac.

Ciekawym jest też, tradycyjny dla każdej imprezy targowej, konkurs na najatrakcyjniejszą ekspozycję wystawienniczą. W targach „TRAKO 2015", spośród ponad 500 ekspozycji[7], laureatami takiego konkursu zostali: w kategorii ekspozycji do 30 mkw. – firma Eneria, a w kategorii ekspozycji powyżej 30 mkw. – firma Bombardier Transportation ZWUS Polska.

Z racji obecności na targach TRAKO niezwykle licznego i różnorodnego grona wystawców, wśród których wielu jest aktualnymi lub potencjalnymi kontrahentami operatorów logistycznych, a także z racji obecności wielu osobistości rządowych i gospodarczych, branżowych VIP'ów i specjalistów, oczywistym jest, że nie mogło na niej – pomimo jej wyraźnie dominującego, technicznego charakteru – zabraknąć Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, która na udostępnionym przez organizatorów Targów stoisku wystawienniczym[7] prezentowała i promowała swoją działalność statutową (informacyjną, integracyjną, ekspercką, lobbystyczną, edukacyjną, wydawniczą). Warto przy tym podkreślić, że wśród opinii przedstawicieli wystawców i firm uczestników rynku tsl goszczących na stoisku Izby, przeważały zdania, że dla logistyki uwzględniającej transport kolejowy, zarówno w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym, a szczególnie w systemie przewozów intermodalnych, najbliższe lata powinny być szczególnie pomyślne.

I dlatego warto by operatorzy tsl (w tym członkowie PISiL), omijający dotychczas Targi TRAKO, potraktowali ich kolejną edycję, a także i podobne imprezy targowo-wystawiennicze, jako istotną okazję i miejsce prezentowania i promowania swoich produktów/usług logistycznych, możliwości i oczekiwań oraz lobowania działań sprzyjających rozwojowi branży tsl i wzrostowi jej znaczenia dla rozwoju polskiej i międzynarodowej gospodarki. /MW/

fot. 2. i 3. Stoisko wystawowe PISiL na 11. Targach Kolejowych TRAKO 2015 licznie odwiedzali menedżerowie i specjaliści wielu wystawców oraz firm i instytucji uczestników rynku usług tsl. (fot. Krzysztof Koprowski i Marek Wojsławski).

[6] Konkurs to odpowiedź na coraz większe wymagania branży kolejowej, odnośnie nowatorskich rozwiązań technicznych i logistycznych. Wyróżnieni w nim studenci i doktoranci otrzymują od spółki wsparcie finansowe dla prowadzonych badań oraz możliwość rozwijania swoich umiejętności w strukturach firmy.

[7] Wiele firm wystawiało się na wspólnej, grupowej ekspozycji (np.: grupa PKP, Izba Przemysłowa Producentów Kolejowych, firmy z Wielkiej Brytanii).

ShipCup V | V Regaty Branży TSL o Puchar PISiL

W dniach 10-13 września 2015 roku odbyła się już piąta edycja Regat branży TSL o Puchar Polskiej Izby Spedycji i Logistyki | ShipCup V. Podobnie jak w latach ubiegłych Honorowym Patronem projektu została Polska Izba Spedycji i Logistyki, natomiast firma Omnidruk po raz kolejny wsparła to żeglarskie wydarzenie.

W czwartek od południa uczestnicy zjeżdżali do bazy regat w Porcie PTTK Wilkasy k. Giżycka na Mazurach. Wspólna kolacja, kameralny koncert szantowej kapeli i dobre nastawienie delegatów sprawiły, że impreza była bardzo wesoła i w pełni integracyjna, tym bardziej, że większość uczestników załóg znała się już z poprzednich edycji.

Piątek był pierwszym dniem regatowym. Do startu zgłosiło się 10 załóg, reprezentujących 8 firm. Organizatorzy zapewnili wszystkim jednakowe jachty kabinowe typu Maxus 24, wybrane w drodze losowania. Po porannej odprawie sterników z sędzią regat oraz ratownikami wodnymi rozegrane zostały 3 biegi regatowe (popularne śledzie). Pogoda była idealna do żeglowania: bezdeszczowa i wietrzna. Po zakończonych zmaganiach na wodzie zmęczeni, ale uśmiechnięci żeglarze spotkali się w Tawernie DeZeTa podczas kolacji, a następnie wspólnie bawili się przy dźwiękach kapeli szantowej do późnych godzin nocnych.

W sobotę odbyły się dalsze zawody. W porannym bloku rozegrano kolejne 3 wyścigi. Niestety po obiedzie sędzia wraz z organizatorami, w trosce o bezpieczeństwo uczestników, zdecydowali o odwołaniu biegów reagatowych z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych (zbyt silne szkwały). Nastąpiło niecierpliwe oczekiwanie na wyniki regat (poniżej), które zaprezentowano podczas kolacji.

Regaty jak zawsze zabezpieczała pływająca jednostka Straży Pożarnej.

Atmosfera panująca wśród uczestników na wodzie i po zmaganiach żeglarskich w tawernie DeZeTa była wyśmienita. Na pewno wielka w tym zasługa samych delegatów, którzy niemal natychmiast zintegrowali się i dobrze się ze sobą bawili. Słowa uznania należą się również organizatorom, którzy tak samo jak w zeszłym roku, stanęli na wysokości zadania, aby nikomu niczego nie zabrakło…

W niedzielę po śniadaniu odbyło się końcowe ogłoszenie wyników, połączone z rozdaniem pucharów i medali przez Przewodniczącego Rady PISiL Pana Marka Tarczyńskiego oraz Sędziego Regat Pana Jarosława Zygmunta.

Poniżej końcowa klasyfikacja:

1. Loconi Intermodal
2. Sealand Logistics
3. Balticon | niebieska bandera
4. BCT Gdynia
5. Sealand Liquids
6. Shipco Transport
7. ATC Cargo
8. DB Schenker
9. Balticon | biała bandera
10. TSLogistic

Dziękujemy uczestnikom za zdrową rywalizację, hart ducha podczas zmagań żeglarskich i fajną zabawę.

Gratulujemy zwycięzcom! (red)

Jubileusz 10-Lecia Savino Del Bene Poland Sp. z o.o.

Z okazji Jubileuszu 10-lecia firmy Savino Del Bene Poland Sp. z o.o .składamy najserdeczniejsze gratulacje.

Życzymy aby firma osiągała dalsze sukcesy w przyszłości a podejmowane nowe wyzwania były źródłem wielu zawodowych sukcesów.

Jednocześnie dziękujemy za dotychczasową współpracę, wyrażając przekonanie, że będzie ona kontynuowana z korzyścią dla środowiska branży TSL.

Redakcja

Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania / szkolenia 2015/2016			
	Spotkanie noworoczne	Szczecin	20.01 2016
	Konferencja noworoczna	Warszawa	14.01.2016
	Spotkanie noworoczne branży TSL	Gdynia	4.12.2015
	Spotkanie noworoczne	Warszawa	15.01.2015
	Szkody transportowe i postępowanie reklamacyjne	Siedziba PISiL	20.01.2015
	Kurs według programu FIATA	Siedziba PISiL	26-31.01. i 16-21.02.2015
	Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	23-28.02.2015
	Obsługa celna towarów – przeznaczenia celne	Gdynia	3.03.2015 (szkolenie zmknięte dla 1 firmy)
	KONOSAMENTY I INNE DOKUMENTY STOSOWANE W PRZEWOZIE MORSKIM ORAZ MULTIMODALNYM	Siedziba PISiL	26.03.2015
	KONOSAMENTY I INNE DOKUMENTY STOSOWANE W PRZEWOZIE MORSKIM ORAZ MULTIMODALNYM	Warszawa	14.04.2015
	XVI Kongres Spedytorów	Ustroń	28.05.2015
	Zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków PISiL	Ustroń	29.05.2015
	Odpowiedzialność spedytora względem podwykonawców	Siedziba PISiL	22.09.2015
	Spedycja a przewóz w świetle praktyki sądowej i orzecznictwa	Siedziba PISiL	23.09.2015
	Kurs według programu FIATA	Siedziba PISiL	5-10 i 26-31.10.2015 Egzaminy: język obcy - 26.10.2015, test końcowy – 13.11..2015 , poprawka 27.11.2015
	Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	19-24.10. 2015
	Egzaminy: test końcowy 13.11.2015, poprawka 27.11.2015		
	Spedycja morska	Siedziba PISiL	17.11.2015
	Odpowiedzialność wystawcy dokumentów FIATA	Siedziba PISiL	18.11.2015
	ADR dla osób organizujących przewóz drogowy towarów niebezpiecznych.	Siedziba PISiL	7.12.2015
	Przewóz morski towarów niebezpiecznych – Kodeks IMDG	Siedziba PISiL	8.12.2015
	Przewozy multimodalne	Siedziba PISiL	9.12.2015
	Internetowe kursy języka angielskiego		Cały rok

PISiL w mediach, konferencje, spotkania, patronaty, artykuły, zaproszenia	Tytuł medialny	Temat	Autor
	Polska Gazeta Transportowa nr 43 z 21.10.2015	Forum Gospodarki Morskiej	Marek Grzybowski
	Dziennik Bałtycki nr 235 z 8.10.2015	Gdynia centrum debat o rozwoju gospodarki związanej z morzami	CP
	Namiary na morze i handel październik 2015 (Dodatek Logistyka w obrocie portowo-morskim	W normalnym świecie logistyki	Piotr Frankowski
	Portal www.wnp.pl z 5.10.2015	Rynkowi transportu drogowego w UE grozi rozczłonkowanie	red.
	Polska Gazeta Transportowa nr 40 z 30.09.2015	Czy polskie centra logistyczne są już na europejskim poziomie ?	red
	Polska Gazeta Transportowa nr 39 z 23.09.2015	Udane Baltexpo 2015	red
	Namiary na morze i handel nr 17/15, wrzesień 2015	Forum Gospodarki Morskiej w nowym wydaniu	Maciej Borkowski
	Dziennik Bałtycki nr 211 z 10.09.2015	Nasz europejski korytarz od Bałtyku po Adriatyk	CP
	Strona internetowa gospodarka morska, 1.09.2015	Wizyta ministra Szczurka w Gdańsku	red
	Polska Gazeta Transportowa nr 32-35 z 19.08.2015	InfoGlobMar ważny dla gospodarki morskiej	red
	Polska Gazeta Transportowa nr 32-35 z 19.08.2015	Krzyż Kawalerski dla Jerzego Wójtowicza	KK
	Polska Gazeta Transportowa nr 32-35 z 19.08.2015	Czy niemiecki MiLoG zahamuje ekspansję polskiego transportu samochodowego w UE ?	red
	Rzeczpospolita nr 153 z 3.07.2015	Trwa niepewność w sprawie opłat kontenerowych	Paweł Rochowicz
	Polska Gazeta Transportowa nr 26 z 1.07.2015	Jedno pytanie	
	Czy niemiecki MiLoG zahamuje ekspansję polskiego transportu samochodowego w Unii Europejskiej?	Janusz Mincewicz	
	Rzeczpospolita nr 150 z 30.06.2015, dodatek Transport i biznes	Luki w systemach bezpieczeństwa plagą przedsiębiorstw w Europie	rp
	Polska Gazeta Transportowa nr 25 z 24.06.2015	W Belwederze dyskutowano o polskiej spedycji	M.Marszycki
	Polska Gazeta Transportowa nr 25 z 24.06.2015	Konsolidacja - konieczny warunek rozwoju branży TSL; Wnioski z Kongresu Spedytorów w Ustroniu	M.Marszycki
	Namiary na morze i handel nr11/15, czerwiec	Spedytor Roku 2014	M.Borkowski
	Namiary na morze i handel nr11/15, czerwiec	czerwiecW jakiej kondycji jest branża TSL ? 2015	M.Borkowski
	Polska Gazeta Transportowa nr 19 z 13.05.2015	Czy niższe ceny paliw powinny wpływać na obniżenie cen usług transportowych?	E.Grunert
	Namiary na morze i handel nr10/15, maj 2015	Logistyka Morska na rozdrożu – rozmowa z przewodniczącym Rady PISiL	M.Borkowski
	Namiary na morze i handel nr10/15, maj 2015	Ziarnko do ziarnka…	W.Jaszowski
	Namiary na morze i handel nr 9/15, maj 2015	Przy kolacji o intermodalu	PiF
	Polska Gazeta Transportowa nr 10 11.03.2015	Czy w Polsce jest wystarczająca sieć kolejowych terminali kontenerowych?	Wypowiedź wiceprzewodniczącego Rady J.Domina
	Obserwator Morski Nr 2 (luty) 2015	Spotkanie noworoczne gospodarki morskiej	KG
	Namiary na morze i handel nr 03/2015 (luty 2015)	W noworocznym nastroju	pete
	Namiary na morze i handel nr 04/2015 (luty 2015)	To był rok rekordów	Maciej Borkowski
	Transport i Spedycja, luty 2015	Wypowiedź wiceprzewodniczącego Rady p. J.Domina nt. płacy minimalnej w Niemczech	Grzegorz Rosiński
	Rzeczpospolita nr 28, 4.02.2015	Umorzenie danin na wzór unijny	Paweł Rochowicz
	Polska Gazeta Transportowa nr 3-4/2015, 21-28.01.2015	PISiL z optymizmem wkroczył w Nowy Rok, Noworoczne spotkanie spedytorów i logistyków w Warszawie	Krzysztof Koprowski
	Namiary na morze i handel nr 02/2015 (styczeń 2015)	Noworoczne spotkanie w Szczecinie	Piotr Frankowski
	Logistyka a Jakość, styczeń/luty/2015	15 lat w TSL oczami ekspertów	Robert Dobrzycki

Udzielone patronaty / partnerstwo / współpraca / udział w konferencjach / targach

Data wydarzenia	Wydarzenie/Konferencja	Organizator/inicjator
18-19.11.2015, Warszawa	VII Ogólnopolskio Kongres Magazynowania i Logistyki „Modern Warehouse	Forum Media Polska Sp. z o.o.
9.11.2015, Wiedeń	Seminarium nt. rozwoju polsko-austriackiej współpracy w ramach Bałtycko-Adriatycekiego Korytarza Transportowego	Ambasada RP w Wiedniu
4-6.11.2015, Warszawa	Konferencja TRANS&LOG 2015	Forum Media Polska Sp. z o.o.
10.10.2015, Warszawa	Uroczystość inauguracji Roku Akademickiego 2015/2016	SGH
9.10.2015, Gdynia	Udział Przewodniczącego Rady w Komitecie Honorowym XVI Spotkania Biznesu Morskiego Wybrzeża Gdańskiego „Wspólna Kaczka 2015”	Promare Sp. z o.o.
9.10.2015, Gdynia	„FORUM GOSPODARKI MORSKIEJ	Miasto Gdynia
8.10.2015, Warszawa	Uroczystość inauguracji Roku Akademickiego 2015/2016	Akademi im. L.Koźmińskiego
6-8.10.2015, Mińsk	Białoruski Tydzień Transportowy	KOW Sp. z o.o.
5-6.10.2015, Katowice	Europejski Kongres Logistyczny	Grupa PTWP SA
1.10.2015, Sopot	Uroczystość inauguracji Roku Akademickiego 2015/2016	Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny
28.09.2015 Warszawa	Dzień Przedsiębiorcy	Ministerstwo Gospodarki
22-25.09.2015 Gdańsk	Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO	Międzynarodowe Targi Gdańskie S.A.
23.09.2015, Warszawa	Udział w spotkaniu z przedsiębiorstwami branży TSL z Hongkongu	Przedstawiciel Hong Kong Trade Development Council w Warszawie
20.09.2015, Olsztyn	Centralne uroczystości Dnia Służby Celnej	Ministerstwo Finansów
17.09.2015, Sopot	10-lecie Savino Del Bene Poland Sp. z o.o.	SDB
1.09.2015, Gdynia	Obchody Dnia Służby Celnej	MF, S.C.,IC w Gdyni
10-13.09.2015, Mazury	Regaty ShipCup V	Roman Paschke
1-3.09.2015, Gdańsk	XVIII Międzynarodowymi Targami Morskimi BALTEXPO 2015.	Targi Warszawskie S.A
1.09.2015, Malbork, Szymankowo, Tczew	Uroczystości 76 rocznicy wybuchu II wojny światowej	Urząd Miasta Malbork
21.08.2015, Warszawa	Udział Przewodniczącego Rady w uroczystościach z okazji 70-lecia niepodległości Indonezji	Ambasada Indonezji w Polsce
3.08.2015, Warszawa	Spotkanie z ministrem Nenemanem	PISiL/Ministerstwo Finansów
6.07.2015, Warszawa	Ceremonia otwarcia Luxemburg Presidency of the Council of the European Union	Ambasada Luxemburga w Warszawie
1.07.2015, Gdynia	Spotkanie na temat wdrożenia zasady weryfikacji wagi kontenerów przeładowywanych w portach	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
26.06.2015, Gdynia	Festyn Transportowca i Regionalne Targi Transportowe Wybrzeże 2015	PSPD Nowy Dwór Wejherowski k Gdyni
22.06.2015, Gdańsk	Konferencja „AEO jako efektywna forma wsparcia przez Służbę Celną rzetelnego obrotu towarowego”	MF, IC Gdynia
19.06.2015, Sopot	VII Ogólnopolska Konferencja Naukowa „InfoGlobMar 2015”	Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny
10-12.06.2015, Szczecin	3 Międzynarodowy Kongres Morski	Fundacja Kongres Morski
8.06.2015, Gdynia	V Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Samorząd-Nauka-Biznes. Dobre praktyki. Współpraca. Strategie	Akademia Morska
25.05.2015, Gdynia	konferencja „Wizja na kolejne 20 lat: zielone technologie i nowe wyzwania” z okazji 20-lecia Stena Line w Polsce	Stena Line
20-21.05.2015, Wąsowo k. Poznania	IV Ogólnopolskie Warsztaty Szefów Logistyki i Transportu	Forum Media Polska – wydawca czasopism dla TSL „Logistyka a Jakość”, „Transport i Spedycja” oraz „Nowoczesny Magazyn”
15.05.2015, Szczecin	XX Jubileuszowe spotkanie firm gospodarki morskiej „Herring Szczecin 2015”	
14.05.2015, Sopot	Rady Ekspertów	Uniwersytet Gdański
22.04.2015, Warszawa	Gala XX-Lecia Izby Gospodarczej Transportu Lądowego	IGTL
22-23.04.2015, Sosnowiec	Targi Transportu, Spedycji i Logistyki Silesia TSL EXPO 2015	EXPO Silesia Sp. z o.o, Sosnowiec
13-14.04.2015, Gdańsk	III Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2015, udział przewodniczącego Rady w panelu dyskusyjnym	KOW MEDIA & MARKETING Sp. z o.o., Warszawa
1.04.2015, Gdynia	VI Międzyszkolny Turniej Wiedzy o Spedycji	Zespół Szkół Ekologicznych
24.03.2015, Gdańsk	Polsko-Norweskie spotkanie na temat zagadnień morskich	Ambasada Norwegii w Polsce
17-19.03.2015, Gdańsk	V edycja Transport Week 2015 17-19 marca 2015 roku.	Actia Forum sp. z o.o
19.03.2015, Gliwice	konferencja „Logistyka Inwestycje Przyszłość	Miasto Gliwice
18.03.2015, Gdańsk	Seminarium „FLANDRIA – Logistyczne okno na świat”	W ramach odbywającego się w dniach 14 – 22 marca 2015 r. Tygodnia Flamandzkiego w Gdańsku, Ambasada Belgii – Przedstawicielstwo Ekonomiczne i Handlowe Flandrii - Flanders Investment and Trade
16.03.2015, Warszawa	Spotkanie nt. zidentyfikowania i przedstawienia postulatów oraz możliwości rozwiązania problemów nurtujących biznes działający w obszarze ceł i podatków w międzynarodowym obrocie towarowym	Ministerstwo Finansów, Departament Ceł
26.02.2015, Warszawa	VIII Międzynarodowa konferencja i wystawa „LOTNISKO 2015”	Targi Warszawskie S.A., Warszawa
2014-2015	Udział przewodniczącego Rady w pracach Rady Ekspertów	Uniwersytet Gdański
	Patronat merytoryczny studiów podyplomowych logistyka i spedycja	SGH Warszawa
	Patronat merytoryczny studiów podyplomowych „logistyka w zarządzaniu” i zarządzanie spedycją w praktyce gospodarczej(biznesowej)”	Akademia Leona Koźmińskiego, Warszawa
2014-2016	Partnerstwo w ramach projektu NORDA – Północny Biegun Wzrostu. Udział przedstawiciela PISIL w pracach międzygminnego zespołu merytorycznego ds. opracowania dokumentów strategicznych i operacyjnych dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna,	Urząd Miasta Gdynia
od 2013	Rada Partnerów WPiT	Akademia Morska w Gdyni, Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa

Polska Izba Spedycji i Logistyki

ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia
tel. 58 620 19 50, 620 98 26, fax 58 661 39 35
e-mail: pisil@pisil.pl, www.pisil.pl

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL

PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

konto: Bank Millennium S.A.
nr: 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731

placówki regionalne:

71-620 SZCZECIN
ul. Jana Kazimierza 3
tel.: 91 480 67 01
fax: 91 480 67 32
e-mail: management@hartwig.szczecin.pl

Przedstawiciel w Warszawie:
tel.: 608 623 419, email: pisil-waw@pisil.pl