

BIULETYN Polskiej Izby Spedycji i Logistyki
NR 7 - 12/2019 (lipiec-grudzień 2019)

SPIS TREŚCI

KONFERENCJA NOWOROCZNA IZBY (ES)

TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY
PRZEŁADUNKI W PORTACH ŚRÓDLĄDOWYCH W EUROPIE (RR)

FIATA / CLECAT/ EUROINFORMACJE

KONKURSY PISiL (E.S)

"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."

Wydawca: Polska Izba Spedycji i Logistyki , ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia - tel. (58) 620 98 26, 620 19 50 , fax. (58) 661 39 35, e-mail: pisil@pisil.pl ; www.pisil.pl ; Konto: Bank Millennium S.A. nr 3411602202000000061904525; NIP: 586-20-75-731; Regon: 192629364 ; KRS 0000068564, Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS



**Dziękując za współpracę w 2019 roku składamy naszym
Czytelnikom najserdeczniejsze życzenia radosnych
Świąt Bożego Narodzenia oraz wszelkiej pomyślności w
nadchodzącym Roku 2020.**

Redakcja

KONFERENCJA NOWOROCZNA IZBY

Tradycyjnie - jak co roku - Polska Izba Spedycji i Logistyki organizuje konferencję Noworoczną połączoną z koktajlem. Konferencja 2020 odbędzie się 16 stycznia 2020 roku od godz. 16,30 w hotelu Polonia Palace w Warszawie, Al. Jerozolimskie 45, sala Ludwikowska.

Konferencja i koktajl to doskonała okazja do nawiązania nowych lub odświeżenia już istniejących kontaktów dlatego też mamy nadzieję na liczny udział przedstawicieli firm zrzeszonych w PISiL.

Przyszłoroczną konferencję poświęcimy zagadnieniom Brexitu i omówieniu stanu i perspektyw polskiej gospodarki, m.in. wyzwaniom polityki klimatycznej, inwestycjom i konkurencyjności. (ES)

TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY

PRZELADUNKI W PORTACH ŚRÓDLĄDOWYCH W EUROPIE

Artykuł stanowi załącznik do niniejszego wydania Biuletynu.

FIATA / CLECAT/ EUROINFORMACJE

Polska Izba Spedycji i Logistyki jest członkiem dwóch międzynarodowych organizacji branży TSL, przynależność do tych organizacji zapewnia silniejszą reprezentację interesów polskich małych i średnich przedsiębiorców na forum międzynarodowym oraz upowszechnia polskie osiągnięcia za granicą i stanowi forum wymiany doświadczeń.

1) International Federation of Freight Forwarders Associations „FIATA”, Szwajcaria (Zurich) – od 30.09.1993.

Organizacja o ogólnoświatowym zasięgu z siedzibą w Zurichu powołana w Wiedniu 31 maja 1926 r., zrzeszająca ponad 110 narodowych organizacji spedytorów reprezentujących około 40,000 firm spedycyjno-logistycznych zatrudniających ok 8 – 10 mln pracowników w 150 krajach. Członkiem FIATA reprezentującym Polskę jest wyłącznie PISiL.

FIATA posiada status konsultanta Rady Ekonomiczno-Społecznej ONZ (ECOSOC), Konferencji Narodów Zjednoczonych do spraw Handlu i Rozwoju (The United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD) oraz Komisji Narodów Zjednoczonych ds. Międzynarodowego Prawa Handlowego (The UN Commission on International Trade Law –UNCITRAL), Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (UNECE), Komisji Gospodarczej ONZ Azji i Pacyfiku (UNESCAP). Jako największa organizacja reprezentująca sektor spedycji jest uznawana przez wiele innych organizacji i władz rządowych, inne organizacje czy instytucje pozarządowe działające w sektorze transportu takie jak np. Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu (ICC), Stowarzyszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), Międzynarodowa Unia Kolejowa (UIC), Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU), Światowa Organizacja Celna (WCO), Światowa Organizacja Handlu (WTO).

2) European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services “CLECAT”, Belgia (Bruksela) – od 18.06.2001 r – jako Członek Stowarzyszony, a od 1.05.2004 jako Członek Zwyczajny.

CLECAT to organizacja założona w 1958 roku, reprezentant ponad 20 europejskich organizacji spedytorskich, logistyków, agentów celnych i pokrewnych organizacji branży TSL (19-pełnoprawni członkowie, 2- associated members, 2-related members, 2-observers), głównie z krajów członkowskich Unii Europejskiej, które zrzeszają łącznie blisko 19 tysięcy firm zatrudniających ponad 1 mln. pracowników. Reprezentant branży TSL w Europie, którego głównym celem jest ochrona i reprezentacja interesów zawodowych środowiska. Posiada status doradcy dla Komisji Europejskiej w zakresie zagadnień branży TSL.

Europejscy spedytorzy i agenci celni są odpowiedzialni za około 95 % odpraw celnych w Europie, obsługę około 65 % towarów przewożonych transportem drogowym, 95 % towarów przewożonych transportem lotniczym i ok. 65 % towarów przewożonych transportem morskim, świadcząc także usługi w zakresie obsługi ładunków transportem kolejowym, żegluga śródlądową i transportem intermodalnym.

Głos CLECAT w Brukseli to członkostwo w: EU Digital Transport & Logistics Forum, Customs Trade High-Level Dialogue, Customs Trade Group – jak również w różnych grupach doradczych (np. ds. bezpieczeństwa). CLECAT jest również członkiem szeregu platform branży TSL i inicjatyw jak: European Logistics Platform, Global Logistics Emissions Council, ALICE European Technology Platform (Aliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe).

CLECAT ściśle współpracuje z ogólnoświatową organizacją spedytorów FIATA, reprezentując FIATA na forum Unii Europejskiej. Do najważniejszych atutów organizacji zaliczyć należy: silną identyfikację z europejskimi instytucjami, europejskimi organizacjami pozarządowymi zwłaszcza w obszarze spraw celnych, transportu lotniczego i drogowego, zaangażowanie w roli partnera czy doradcy w różnych projektach badawczych, ugruntowane kontakty z międzynarodowymi organizacjami ważnymi dla branży TSL.

Obie organizacje kładą nacisk na współpracę z innymi międzynarodowymi organizacjami rządowymi i pozarządowymi w celu wypracowania ujednoczonych i jak najkorzystniejszych dla środowiska branży TSL

rozwiązań prawnych. Do tych organizacji należą, m.in.: ICC, IATA, IRU, WCO, WTO, Rada Ekonomiczno-Społeczna ONZ (ECOSOC), UNCTAD, UNCITRAL.

W obu organizacjach PISiL posiada swoich delegatów co utrwała na forum międzynarodowym profesjonalny wizerunek polskiego sektora branży TSL.

FIATA - Walne Zgromadzenie – 4 głosy, Multimodal Transport Institute – 3 osoby, tj. Working Group Sea Transport - 1 osoba, WG Road Transport – 2 osoby; Advisory Body Vocational Training (ABVT) – 1 osoba, Advisory Body Legal Matters (ABLM) – 1 osoba;

CLECAT – Zarząd – 1 osoba - Przewodniczący Rady Izby, który od 2015 roku jest także wiceprzewodniczącym Rady CLECAT., Road Logistics Institute – 2 osoby, Maritime Logistics Institute - 1 osoba, Air Logistics Institute - 1 osoba, Customs and Indirect Taxation Institute - 2 osoby, Supply Chain Security Institute - 2 osoby, w tym zespół ds. bezpiecznych parkingów – 1 osoba; komisja ds. BREXITU – 1 osoba.,

Najważniejsze rezultaty przynależności PISiL do ww organizacji osiągnięte w 2019 roku to przede wszystkim:

- utrwalanie profesjonalnego wizerunku branży TSL w Polsce, m.in. poprzez bieżący udział w pracach Instytutów/Komisji/Grup Roboczych/Zarządu FIATA, FIATA-CLECAT i CLECAT;
- uczestnictwo w konsultacjach i opiniowaniu aktów prawnych przygotowywanych przez Komisję Europejską i inne organizacje międzynarodowe, mających wpływ na polską branżę TSL - poprzez przekazywanie opinii via CLECAT i FIATA. Także udział bezpośredni w konsultacjach prowadzonych przez Komisję Europejską względnie zleconych przez Komisję Europejską instytucjom konsultingowym;
- bezpośredni dostęp do informacji o wprowadzanych przepisach i zarządzeniach administracyjnych o charakterze międzynarodowym, co pozwala na bieżące reagowanie na kwestie dotyczące branży i tym samym zapewnienie polskiej branży TSL dostępu do informacji w zakresie międzynarodowych spraw transportowo-spedycyjno-logistycznych otrzymywanych od FIATA i CLECAT, które PISiL przekazuje na bieżąco członkom za pośrednictwem e- Newslettera i e-komunikatów;
- monitorowanie zmian aktualnie obowiązujących przepisów w obszarze UE jak i poza nią i zgłaszanie inicjatyw eliminujących niekorzystne warunki dla pracy firm branży TSL, którą reprezentujemy;
- zapewnienie polskim spedytorom możliwości korzystania z dokumentów FIATA, co pozwala na świadczenie usług na rynku międzynarodowym. PISiL posiada licencję na druk i dystrybucję na terytorium Polski spedycyjno-transportowych dokumentów FIATA (FBL, FCR, FWB, FWR, SDT, FCT) zatwierdzonych przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu a niezbędnych dla polskich spedytorów dla wykonywania międzynarodowych zleceń spedycyjnych. W roku 2019 spedytorzy korzystali i korzystają z ww dokumentów w obrocie międzynarodowym. W ramach FIATA prowadzone są także prace nad elektroniczną formą dokumentów transportowych (np. e-FIATA Bill of Lading);
- obniżanie kosztów działalności członków PISiL poprzez zapewnienie możliwości korzystania z grupowego ubezpieczenia Non-Vessel Operating Common Carrier – NVOCC;
- podnoszenie kwalifikacji zatrudnionych w branży TSL zgodnie ze światowymi standardami poprzez organizację szkoleń według programu zatwierdzonego przez FIATA, które umożliwiają zdobycie międzynarodowego zawodowego dyplomu spedytora „FIATA Diploma in Freight Forwarding”. Co cztery lata FIATA przeprowadza rewalidację programu zgodnie z wypracowanymi standardami - dla Polski ostatni proces rewalidacji programu miał miejsce w marcu 2019 roku i PISiL kolejny raz uzyskała licencję na prowadzenie tych szkoleń- dotychczas takie szkolenia ukończyło ponad 760 osób, w 2019 roku – 27 osób. Jak każdego roku zachęcano do udziału w organizowanym tradycyjnie przez FIATA i TT Club konkursie „Młody Spedytor Roku”, niestety nie było chętnych do udziału w konkursie. Na przestrzeni ostatnich lat udział z Polski wzięły 2 osoby. Konkurs skierowany jest do młodych spedytorów (do 32 lat) i polega na zaprezentowaniu branżowej pracy/rozprawki. Nagrodami w konkursie dla zwycięzców z poszczególnych czterech regionów (Ameryka, Europa, Afryka i Środkowy Wschód, Azja – Pacyfik) jest uczestnictwo w Kongresie FIATA, na którym następuje uroczyste rozdanie certyfikatów regionalnym zwycięzcom i wyłonienie spośród tego grona zwycięzcy pierwszego miejsca nagradzanego praktyką w jednym z oddziałów TT Club i innymi nagrodami.

W roku 2019 PISiL jak i delegaci Izby reprezentowali polską branżę TSL osobiście lub poprzez udział w opiniowaniu i konsultacjach zagadnień przytoczonych niżej:

26 lutego 2019, Bruksela - udział w posiedzeniu grupy roboczej CLECAT ds. Brexitu, poświęcone przede wszystkim omówieniu przygotowań poszczególnych krajów, głównie pod kątem zapewnienia sprawnego handlu, na wypadek „NO-DEAL BREXIT”. Najwięcej dyskutowano na temat punktów spornych pomiędzy UK a UE ,tj. tzw. Irish backstop oraz FCA (Facilitated Customs Arrangements) - stopień powiązania rynków wewnętrznych. NO

DEAL spowodowałyby, że Wlk. Brytania stanie się krajem trzecim dla krajów UE co oznacza pełne formalności celne i graniczne. Na krajach członkowskich UE spoczywa obowiązek wprowadzenia ułatwień w handlu oraz zapewnienie przygotowań praktycznych, zwłaszcza dla sektora prywatnego. Administracje celne poszczególnych krajów omówiły przygotowania organizacyjno-techniczno-kadrowe do scenariusza „no deal”;

25 - 27 marca 2019, Zurich – uczestnictwo w sesji wiosennej FIATA . Udział w posiedzeniach ABVT i WG Road Transport, Association Member’s Forum oraz General Meeting.

ABVT - W 2019 roku Izba zobowiązana była do rewalidacji swojego programu szkolenia po którym uczestnicy nabywają uprawnienia do uzyskania międzynarodowego zawodowego dyplomu spedytora (FIATA Diploma in Freight Forwarding). Wynikiem przedstawionej prezentacji i dokumentów PISiL uzyskała na kolejne 4 lata licencję na prowadzenie szkoleń uprawniających do uzyskania tego dyplomu. Od roku 1996 Izba organizuje szkolenia umożliwiające zdobycie dyplomu FIATA, na przestrzeni lat szkolenie ukończyło ponad 700 osób, w 2019 roku - 27 osób;

WG Road Transport - omówiono problemy istotne dla transportu drogowego, tj.: Pakiet Mobilności, emisja CO2 i Brexit.

Association Member’s Forum – dyskutowano nad przyszłością FIATA , ustalono podjęcie działań zmierzających do poprawy funkcjonowania organizacji szczególnie w zakresie działania na rzecz obrony interesów branży TSL;

2 kwietnia 2019 Polska Izba Spedycji i Logistyki, jako organ reprezentujący polski sektor Transportu, Spedycji i Logistyki, mając na celu interesy polskiego transportu zaapelowała do Członków Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) o głosowanie nad wyłączeniem pracowników transportu drogowego spod działania dyrektywy o delegowaniu pracowników w transporcie. Apel spowodowany był głosowaniem nad sprawozdaniem w sprawie delegowania pracowników w transporcie drogowym będącym ostatnią szansą dla stworzenia warunków dla lepszego egzekwowania przepisów socjalnych oraz zwiększonej wydajności transportu.

Apel był skierowany do ekspertów Parlamentu Europejskiego ds. transportu z różnych grup politycznych, i podkreślał zasadność przyjęcia wszelkich przepisów umożliwiających całkowite wykluczenie operacji związanych z transportem międzynarodowym spod przepisów dotyczących delegowania pracowników. Pełne wyłączenie stanowiłoby również zwieńczenie wysiłków sektora transportowego, na rzecz ograniczenia emisji CO2, poprzez uniknięcie przez przewoźników pustych przejazdów, a umożliwiając przewóz pełnych ładunków opuszczających i powracających do państwa członkowskiego niezależnie od tego, czy jest to transport dwustronny, czy też operacja międzysektorowa. Wyłączenie powyższe będzie ponadto wspierać skuteczne, płynne i niezawodne operacje transportu drogowego, łącząc ze sobą obywateli oraz przedsiębiorstwa z obrzeży Europy z jej centrum;

11 kwietnia 2019, Antwerpia – udział w posiedzeniu Maritime Logistics Institute CLECAT, gdzie omówiono zagadnienia:

Consortia Block Exemption Regulation (BER), detention and demurrage, paliwo niskosiarkowe i konsekwencje jego wprowadzenia, emisja GHG, transport kombinowany, Maritime Single Window, Informacja Elektroniczna, ITF Maritime Logistics Dialogue, priorytety strategiczne CLECAT.

Bardzo wyczerpująco omówiono zagadnienie BER. Negatywne stanowisko CLECAT co do możliwości przedłużenia wyłączenia armatorów spod zasad ogólnych dotyczących konkurencji w UE – zostało przekazane Komisji już dużo wcześniej – w konsultacjach CLECAT udział brała także PISiL.

Główne zarzuty wobec obecnej sytuacji funkcjonowania BER to brak transparentności danych odnośnie konsorcjów żeglugowych i ich wpływu na innych interesariuszy łańcucha dostaw towarów.

W sprawie paliwa niskosiarkowego przekazana została informacja, że prawdopodobnie z dniem 1 stycznia 2020 roku zostanie wprowadzony odpowiedni dodatek w wysokości USD 50-150/TEU mający pokryć dodatkowe koszty ponoszone przez armatorów w związku z zaostrzonymi wymogami dotyczącymi jakości paliwa. Armatorzy zamierzają całość dodatkowych kosztów przenieść na załadowców.

21-22 maja 2019, Bruksela - posiedzenie grupy SSTPA – zespół CLECAT ds. bezpiecznych parkingów.

W latach 2017-2018 pod auspicjami Komisji Europejskiej odbyło się kilka konferencji oraz spotkań poświęconych problematyce bezpiecznych i strzeżonych parkingów (ang. SSTPA – Safe and Secure Truck Parking Area) w Unii Europejskiej. Udział w nich wzięli eksperci i praktycy z różnych organizacji i firm zaangażowanych na co dzień w

problematykę parkingów dla ciężarówek. W wyniku tego projektu powstało Studium SSTPA – o bezpiecznych i strzeżonych parkingach dla ciężarówek” (ang. „Study on Safe and Secure Parking Places for trucks”).

W ramach tego projektu przedyskutowano i zdiagnozowano tematykę dotyczącą parkingów w następujących obszarach: grupy docelowych użytkowników oraz ich potrzeby, projektowanie i budowa takich inwestycji, zasady dotyczące planowania i lokalizacji tych miejsc, stworzenie jednolitej klasyfikacji stref parkingowych stosownie do poziomu oferowanego bezpieczeństwa i wyposażenia, mapa istniejących w UE parkingów i zasady lokalizacji przyszłych, zbadanie poziomów podaży miejsc parkingowych oraz popytu na nie, zdefiniowanie zasad rezerwacji przez Internet, zasady przeprowadzania audytu parkingów i podmioty upoważnione do ich wykonywania.

Na majowym spotkaniu zaproponowano plan działania na lata: 2019-2020 na rzecz bezpiecznych miejsc parkingowych dla ciężarówek w UE.

W wyniku badań w ramach projektu SSTPA stwierdzono, że zapotrzebowanie w UE na parkowanie pojazdów ciężarowych na jedną noc wynosi około 400 000 miejsc parkingowych. Dostępnych jest jednak tylko 300 000 takich miejsc dla samochodów ciężarowych, co powoduje niedobór ok. 100 000 miejsc. Cały raport końcowy (Final Report), dostępny jest na stronach KE.(<https://sstpa.eu-study.eu/results>).

Z istniejących miejsc parkingowych tylko około 7.000 miejsc jest certyfikowanych jako bezpieczne miejsca parkingowe. Wiele parkingów ma niezłą infrastrukturę, a niezbędne byłoby tylko podniesienie ich stanu bezpieczeństwa, przez np. ogrodzenie, założenie telewizji przemysłowej, itp.

Jeśli chodzi o istniejące klasyfikacje parkingów wg. poziomu oferowanego bezpieczeństwa i wyposażenia socjalno-sanitarnego, badanie wykazało, że są one bardzo zróżnicowane i skonstruowane wg. bardzo różnych standardów. Stwierdzono zatem, że istnieje w tej materii spore zamieszanie i że wymaga to ujednoczenia.

Studium SSTPA zaproponowało wspólną klasyfikację UE dla bezpiecznych parkingów: od niskiego poziomu (brązowy) przez średni (srebrny) do wysokiego (złoty i platynowy). Podczas gdy poziomy oferowanego zabezpieczenia parkingów różnią się od siebie, to istotnym jest, że wszystkie z nich muszą zapewniać taki sam minimalny standard usług dla kierowców (urządzenia sanitarne, prysznice, dostęp do prądu, przekąski, itp.). W wyniku Projektu ustalono, że niezbędny jest audyt parkingów, który będzie przeprowadzany wg ściśle określonych kryteriów. We wnioskach nakreślono także konieczność wprowadzenia do powszechnego użytku tzw. interfejsów API (interfejsy programów aplikacyjnych), które umożliwią pre-rezerwację miejsc parkingowych w systemie on-line.

Studium SSTPA stało się podstawą utworzenia pod patronatem Komisji Europejskiej odpowiedniego standardu i uporządkowanie problematyki parkingowej a może nawet ram nowej regulacji prawnej dla użytkowników parkingów i firm (m.in. deweloperów), którzy chcieliby wziąć w przyszłości udział w projektowaniu i budowie strzeżonych parkingów. Aby osiągnąć pomyślne wdrożenie standardów i stworzyć podstawy ewent. regulacji prawnej, KE zainicjowała projekt o praktycznie tej samej nazwie co studium, tyle, że poszerzony o grono eksperckie: Grupa ekspercka ds. SSTPA (Safe and Secure Truck Parking Area). W ramach tego projektu powołano grupę ekspertów, reprezentujących wszystkie możliwe grupy interesariuszy. Eksperci mają odbyć ok. 6-8 spotkań w latach 2019-2021, na których wymienione zostaną poglądy pomiędzy nimi a przedstawicielami Komisji Europejskiej, we wszelkich podstawowych kwestiach dotyczących bezpiecznych parkingów.

Pierwsze spotkanie grupy ekspertów ds. SSTPA odbyło się 2 kwietnia w Komisji Europejskiej, w Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu w Brukseli. Podczas spotkania obecni byli trzej delegaci z ramienia CLECAT, w tym delegat PISiL.

Na tym pierwszym spotkaniu przedstawiono najpierw wyniki Studium o SSTPA oraz przypomniano jego główne założenia. Następnie udzielono głosu przedstawicielom poszczególnych grup eksperckich, co zaowocowało ożywioną dyskusją. Następnie wytyczony został zakres prac na kolejne spotkania i ich wstępny harmonogram.

Ustalono także, że obecne grono eksperckie zostanie podzielone na 2 podgrupy: Audytorską i „Transitional” – delegat Izby został przyjęty w skład tej podgrupy. W drugiej części spotkania przedstawiono źródła możliwego finansowania budowy parkingów z funduszu na rozbudowę infrastruktury, z drugiej wersji funduszu CEF 2.0 – Connecting Europe Facility, na lata 2021-2027.

21-25 maj 2019, Lipsk - ITF(International Transport Forum) 2019. Forum organizowane przy współpracy z OECD odbywa się od 2008 roku, udział w nim biorą ministrowie odpowiedzialni za transport, liderzy biznesu, szefowie organizacji międzynarodowych, parlamentarzyści i decydenci, przedstawiciele stowarzyszeń biznesowych i wiodący naukowcy. Celem spotkań jest omówienie i przedyskutowanie przyszłości transportu przez pryzmat strategicznego tematu – tegoroczny temat brzmiał „Transport Connectivity for Regional Integration”.

Delegat Izby uczestniczył w sesjach poświęconych : Towards safe, efficient and sustainable road freight transport - infrastructure and vehicle fleet perspective, The belt and road – delivering sustainable transport for Eurasia, Opening plenary – connecting global regions , Supply chain connectivity in a changing global economy, ITF Transport Outlook, Maximising regional value through maritime connectivity investment, Maritime logistics dialogue .

Zdaniem zebranych:

- Zapotrzebowanie na transport drogowy towarów będzie nadal wzrastać – szacuje się, że do 2050 ogólne zapotrzebowanie na transport towarów wzrośnie 3 razy w porównaniu do 2015 roku
- Konieczne jest pro-aktywne podejście do utrzymania i napraw dróg,
- Mimo znaczącej redukcji emisji gazów i in. rodzajów zanieczyszczenia środowiska, negatywny wpływ transportu na środowisko nie zmniejszył się wskutek wzrostu zapotrzebowania na transport,
- Sposobem na zmniejszenie tego negatywnego wpływu może być high capacity transport -pojazdy o pojemności 200 m³, a więc dwa razy większej niż obecnie, pozwolą na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska mimo wzrostu popytu na transport drogowy,
- inicjatywa pasa i szlaku to bardziej integracja regionalna niż tylko korytarz transportowy - integracja ta łączy 65 państw zamieszkanym przez 4,5 mld ludzi,
- wartość handlu między Europą a Chinami wyniesie 800 mld USD w r 2050 - wymaga to poprawy infrastruktury transportowej, m.in. przez zainicjowanie nowego szlaku transportowego z Chin do Europy via Turcja, Bułgaria, Serbia, Austria aż do UK (na tym szlaku, Turcja zbuduje przez Bosfor 3-pietrowy tunel). UE jest sceptyczna wobec Belt & Road z powodu źródeł finansowania oraz wpływu na środowisko, natomiast kraje Europy Pół-Wschodniej są nastawione bardzo pozytywnie. Europa zatem powinna ujednoczyć swoje stanowisko,
- potrojenie popytu na transport w perspektywie do r 2050 dotyczy też ruchu pasażerskiego,
- popyt na transport miejski podwoi się do r 2050,
- emisja CO₂ przez środki transportu wzrośnie o 60% do 2050,
- podstawowe zmiany w transporcie są powodowane przez: e-commerce, drukowanie 3D, nowe szlaki handlowe, innowacyjne źródła energii, pojazdy autonomiczne, HCV.

Maritime Logistics Dialogue jest inicjatywą powstałą w ramach ITF celem prowadzenia dialogu pomiędzy grupami uczestników morskiego łańcucha dostaw.

Jednym z głównych punktów obecnie omawianych jest ustanowienie kluczowych wskaźników efektywności (KPI - Key Performance Indicators) w zakresie współpracy pomiędzy liniami żegludowymi a innymi uczestnikami obrotu, tzn. terminalami, spedytoraми i klientami.

Grupa robocza ITF opracowała kilkadziesiąt rozmaitych KPI, zależnie od relacji między uczestnikami obrotu.

5 czerwca 2019, Bruksela – posiedzenie Instytutu Cła i Podatków Pośrednich (CITI) w CLECAT – omówienie zagadnień: doświadczenia krajowe z wdrażania UKC i ponownej oceny pozwoleń; gwarancje celne w poszczególnych krajach – możliwości pozyskania i ograniczenia krajowe – ustalanie kwot referencyjnych, obniżenie kwoty gwarancji i zwolnienia z obowiązku składania gwarancji dla długów rzeczywistych i potencjalnych. Geograficzna i podmiotowa ważność gwarancji – uzależnienie od rodzaju przedstawicielstwa (w niektórych krajach UE); umowa pomiędzy UE a Japonią o wzajemnym preferencyjnym traktowaniu obrotu; Formalności celne w imporcie i eksporcie (pojęcie eksportera) – projekty wskazówek dla przedsiębiorców i służb opracowywane przez KE; Uproszczenia celne – odprawa uproszczona, odprawa scentralizowana, samoocena; tranzyt – zamykanie i kary; przesunięcia czasowe w realizacji zapisów UKC w zakresie informatyzacji procesów; kontrole graniczne – przygotowania do wejścia w życie postanowień Rozp. 2017/625;

6 czerwca 2019, Bruksela – spotkanie komisji CLECAT ds. digitalizacji poświęcone głównie omówieniu aktualnego stanowiska Rady Europy ws digitalizacji dokumentów informacji transportowej (eFTI) oraz planowi pracy grupy.

26 listopada 2019 roku Parlament Europejski, Rada i Komisja uzgodniły brzmienie Rozporządzenia w sprawie informacji o elektronicznym transporcie towarowym (eFTI). Oznacza to, że w ciągu kilku lat władze będą zobowiązane do zaakceptowania informacji o transporcie (dokumentu) w formacie cyfrowym. Dodatkowo zostanie stworzony unijny model danych transportowych i zharmonizowanych interfejsów.

26.czerwca .2019, Paryż –Walne Zgromadzenie CLECAT, na którym podsumowano rok miniony oraz dyskutowano nad przyszłością organizacji .

W trakcie dyskusji n/t płatności z tytułu członkostwa w CLECAT poinformowano o wykluczeniu Hiszpanii z powodu niepłacenia składek i zwrócono uwagę na konieczność terminowego regulowania zobowiązań.

6 września 2019, Bruksela - spotkanie grupy roboczej transportu drogowego FIATA (WG FIATA Road Transport). Omówione problemy to: .Wprowadzenie Pakietu Mobilności, wobec różnych stanowisk i interesów poszczególnych krajów członkowskich; Brexit, ze szczególnym uwzględnieniem ewentualnych problemów drogowych związanych z wyjściem W.Brytanii w warunkach braku porozumienia; Bieżące problemy związane z funkcjonowaniem systemu karnetów TIR. Omówienie możliwości stosowania karnetu TIR przy przewozach drogowych do/z Chin; Wprowadzenie dyskryminacyjnej opłaty w wysokości 1800 USD za wjazd do Turkmenistanu. Stan prawny- zgodność z obowiązującymi konwencjami międzynarodowymi. Podjęcie działań mających na celu wyjaśnienie powodów wprowadzenia opłaty;

9 września 2019, Bruksela – posiedzenie Air Logistics & Supply Chain Security Institute i Air Institute. W ramach spotkania Security dyskusje zdominowały dwa tematy. Pierwszy związany z transportem samochodowym to uaktualniona informacja z prac Komisji Ekspertckiej (SSTPA) dotyczącej wymogów bezpieczeństwa i ochrony na parkingach. Głównym celem prac tej Grupy jest stworzenie warunków dla wprowadzeniu określonych standardów dla samych parkingów /podział w zależności od skali bezpieczeństwa/ jak również dopasowanie ilości miejsc parkingowych do obecnie obserwowanych przepływów. Przeprowadzone badania w tym wizualizacja geograficzna wyraźnie pokazują duże dysproporcje pomiędzy ilością ciężarówek a dostępnością miejsc parkingowych.

Drugim omawianym zagadnieniem były tematy dotyczące transportu lotniczego. Tu dyskusja dotyczyła wprowadzonych nowych regulacji związanych z zatrudnianiem pracowników mających dostęp do ładunków w tzw. bezpiecznym łańcuchu dostaw oraz pracowników, którzy powinni mieć dostęp do stref zastrzeżonych lotnisk. Wcześniej funkcjonowało to jako „standard and enhanced background check”, po wprowadzonych w 2018 r. zmianach wyrażonych w tzw. „small amendmends standard” sprawdzania wszystkich nowo zatrudnianych pracowników został podniesiony do „enhanced Background check”, z uwzględnieniem okresu przejściowego do b30.06.2023 r. Będzie to oczywiście wymagało dłuższego czasu niezbędnego na sprawdzenie, rodzi również trudności z powodu braku scentralizowanych baz danych. Wyższa forma wymaga dużo dokładniejszego sprawdzenia historii pracownika w tym uzyskanie opinii odpowiednich służb. To ostatnie w przypadku kandydatów pochodzących z Europy nie powinno stanowić problemu, jednak przy zatrudnianiu osób spoza Unii może znacząco wydłużyć lub nawet uniemożliwić proces zatrudnienia.

Dużo czasu poświęcono również kierunkowi rozwoju nowych sposobów kontroli ładunków, w tym dotyczących unifikacji samych technologii i metod stosowanych w portach europejskich . Wyraźnie zaczyna pojawiać się potrzeba ustanowienia tzw. certyfikatu „EU Stamp” dla używanego sprzętu w celu jednoznacznego wypełniania obowiązujących standardów. Dodatkowo pojawia się tu silna presja unifikacji reguł w wymiarze międzykontynentalnym. Odnosi się to zarówno do stosowanych technologii jaki i zagadnień prawnych. Przykładem może być tu prowadzona dyskusja na linii EU-US.

Pozostałe poruszane tematy w dyskusji Air Institute dotyczyły e-freight oraz informacji z poszczególnych krajów Unii Europejskiej nad stanem zaawansowania wprowadzanych zmian. Wyraźnie widać, że po prawie dwu letnim okresie wprowadzania nowych rozwiązań trudności nie dotyczą styku spedytor – linia lotnicza, gdzie elektroniczna wymiana danych funkcjonuje bez zarzutu. Znaczące problemy pojawiają się przy wymianie danych w układzie agent handlingowy – linia lotnicza – agent handlingowy.

Krótko omówiony został także progres realizowany przez ICAO w programie CORSIA /Carbon Offsetting and Reduciton Scheme for International Aviation) związanych z nową polityką ograniczania emisji gazów w transporcie lotniczym

29.09- 5.10.2019 , Cape Town – Kongres FIATA. W ramach corocznego kongresu FIATA odbyło się szereg spotkań wielu gremiów organizacji. I tak:

29.09.2019 - pre-meeting Advisory Body Vocational Training. Zgodnie z informacją w najbliższym czasie nastąpi połączenie ABVT z FIATA Logistics Academy i powstanie nowe gremium o nazwie FIATA Logistics Institute – Izba zgłosiła kandydaturę na wiceprzewodniczącego FLI. Omawiano zmiany w zakresie treści FIATA Minimal Standards w kierunku wprowadzenia omówienia robotyzacji, automatyzacji, blockchainu, e-commerce, przemysłu 4.0 itd.

Na posiedzeniu także pozytywnie rozpatrzono wniosek i program PISiL na prowadzenie szkoleń związanych z uzyskaniem FIATA Diploma in Freight Forwarding i Izba otrzymała licencję na kolejne 4 lata.

2.10.2019 - Main Forum, gdzie odbył się wykład na temat mobilności ze szczególnym uwzględnieniem zastosowania dronów w transporcie i logistyce.

Innowacyjne technologie, należy rozpatrywać pod kątem innowacyjności samego pomysłu, możliwości jego implementacji i zastosowania w praktyce oraz wpływu jaki mogą wywrzeć na istniejący system. Dotyczy to innowacji w każdym rodzaju transportu, w tym i w transporcie samochodowym (pojazdy autonomiczne itp.).

Użycie dronów w zakresie zarówno logistyki miejskiej jak i np. portowej jest rozważane od dłuższego czasu, na razie głównie teoretycznie. Najważniejszą przeszkodą wydają się być obecnie koszty używania dronów związane głównie z baterią (zasilanie) i zdalnym kierowaniem (piloty).

Główne korzyści płynące z użycia dronów to: zmniejszone koszty całości transportu, redukcja czasu dostawy, redukcja niekorzystnego wpływu na środowisko, dostawa na czas i on demand. Główne niedogodności natomiast to: utrzymanie – koszty i sposób, zwiększony poziom hałasu, akceptacja społeczna a w zasadzie możliwy jej brak.

2.10.2019 - Advisory Body Legal Matters, gdzie głównymi tematami były : 1/kontrakt spedytora z klientem i jego klauzule; 2/odpowiedzialność spedytora wobec klienta z tytułu użycia podwykonawców.

Zawierając kontrakt należy zwłaszcza zwracać uwagę (tzn. odrzucać lub przynajmniej negocjować) takie klauzule jak możliwość zmieniania przez klienta warunków kontraktu w trakcie jego trwania.

Z drugiej strony, klient ma prawo wetować lub negocjować takie klauzule jak użycie przez spedytora podwykonawców, ograniczenie jego odpowiedzialności i/lub prawo zastawu na towarze .

Odpowiedzialność spedytora ogranicza się w zasadzie do braku należytej staranności w wyborze podwykonawców, tym niemniej należy pamiętać, że całość odpowiedzialności wobec klienta ponosi główny service provider.

Uchwalono także nowe Modelowe Warunki FIATA – ich nowelizacja polegała przede wszystkim na dostosowaniu do elektronicznego obiegu dokumentów.

3.10.2019 - Multimodal Transport Institute oraz Advisory Body International Affairs – jak supply chain przyczynia się do współczesnego niewolnictwa poprzez transport towarów wyprodukowanych przez dzieci lub w warunkach niegodnych współczesnego człowieka.

4.10.2019 - posiedzenia :

ABVT , podczas którego przedstawione zostały dwie prezentacje na temat: wpływ przemysłu 4.0, e-commerce na współczesną logistykę i kierowanie kompetencjami w erze digitalizacji.

Regionu Europy, które zostało zdominowane przez wystąpienie Prezydenta FIATA uzasadniającego konieczność zmian w FIATA, m.in.: odmłodzenia i zasilenia sekretariatu ludźmi o umiejętnościach mogących sprostać wyzwaniom współczesnej komunikacji i wiedzy; przeniesienia siedziby do Genewy; połączeniu ABVT i FIATA Logistics Academy; stałej współpracy z partnerem w zakresie współczesnej technologii; digitalizacji dokumentów (FBL); zapewnienia szerszego udziału młodych profesjonalistów w pracach FIATA.

5.10.2019 - Walne Zgromadzenie, podczas którego uchwalono m.in.: przeniesienie siedziby z Zurychu do Genewy (aczkolwiek oficjalnie siedzibą nadal będzie Zurych); ustanowienie języka angielskiego oficjalnym językiem FIATA; połączenie ABVT i FLA w FLI.

Dokonano również wyboru nowego Prezydenta FIATA(został nim Basil Pietersen z RPA , wiceprezydentów oraz przewodniczących regionów (Europa – Antonella Straulino).

9.10.2019, Warszawa - udział przedstawiciela PISiL w spotkaniu z Dyrektorem Generalnym Foreign i Commonwealth Office Lindsay'em Appleby i Ambasadorem UK w Warszawie Jonathanem Knott. Tematem rozmowy były Brexit i jego konsekwencje .

Dyrektor powtórzył, że rząd UK jest zdeterminowany opuścić UE i jest rozczarowany postawą UE podczas aktualnie prowadzonych negocjacji. Apelował też do przedstawicieli polskiego przemysłu i handlu o nacisk na rząd polski w celu zmiany stanowiska UE i przyjęcia postulatów Wlk.Brytanii.

Przedstawiciel Izby podkreślił, że „no deal Brexit” będzie stanowił wielki problem dla polskich przewoźników oraz spedytorów drogowych, podobnie wyjście umowne lecz wprowadzające jakiś rodzaj kontroli celnych i utrudnień granicznych..

13.11.2019, Bruksela - posiedzenie Instytutu Cel i Podatku Pośredniego CLECAT , gdzie omówiono kwestie: krajowe przygotowania do wdrożenia od 14.12.2019 wymagań Rozp. PE i Rady (UE) 2017/625 w sprawie kontroli urzędowych i innych czynności urzędowych; krajowe doświadczenia w sprawie zamknięcia i zakończenia tranzytu; definicja eksportera w krajowych implementacjach ; wartość celna towaru - przewodnik KE z dnia 16.10.2019; warunki i terminy składania zgłoszeń uzupełniających do towarów odprawianych w procedurach uproszczonych; odpowiedzi KE na pytania dotyczące umowy o wolnym handlu EU-Japonia; elektroniczna europejska platforma do składania wniosków o AEO i WIT; Brexit.

14.11.2019, Bruksela – udział w posiedzeniu Freight Forwarders Forum. W trakcie Forum omawiane były dwa tematy - Cyfryzacja w logistyce i Dekarbonizacja w logistyce poprzez odpowiedzi zaproszonych uczestników paneli na następujące pytania:

- Jak poczynić postępy w tworzeniu rynku wewnętrznego, aby UE pozostała konkurencyjnym i zrównoważonym miejscem dla logistyki?
- Jaką rolę powinna odegrać UE w harmonizacji standardów IT i standardów danych, aby zachęcić do dalszej digitalizacji i wymiany danych?
- Dlaczego logistyka wymaga połączenia wszystkich środków transportu fizycznie i cyfrowo?
- Jak poradzić sobie z rosnącymi potrzebami w zakresie transportu towarowego przy jednoczesnym ograniczeniu emisji?
- W jaki sposób inteligentne rozwiązania logistyczne mogą wspierać cele klimatyczne w erze Zielonego Ładu?
- W jaki sposób digitalizacja może wspierać rozliczanie emisji w celu dekarbonizacji transportu towarowego?

14.11.2019, Bruksela - Maritime Logistics Institute . Na posiedzeniu omówiono:

- BER : według przekazanych informacji, dokument techniczny Komisji w/s ew. przedłużenia bądź nie obecnych regulacji jest w trakcie uzgadniania pomiędzy zainteresowanymi Komisarzami, Dokument ten winien zostać opublikowany wkrótce. Jego treść, a więc stanowisko Komisji, nie jest znana, aczkolwiek brak widocznych reakcji ze strony linii żeglugowych może wskazywać na to, że obecne regulacje zostaną przedłużone lub ew. zmienione w minimalnym stopniu tak, aby nie narażać na szwank interesów linii.
- W listopadzie br. -po oświadczeniach CLECAT i FEPORT- Europejska Rada Załadowców (European Shippers Council – ESC) wyraziła rozczarowanie propozycją Komisji dotyczącą przedłużenia obecnego rozporządzenia BER o 4 lata. Obecne rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych konsorcjów, obowiązujące od 2009 r., nie zapewnia instrumentów pozwalających poradzić sobie z aktualnymi czynnikami rynkowymi i powoduje poważne konsekwencje, które wpływają na warunki działalności morskiej. ESC odrzuca zatem wniosek Komisji Europejskiej o przedłużenie BER na kolejne 4 lata bez żadnych modyfikacji.
- demurrage/detention: po przygotowaniu przez FIATA tzw. best practices w tym zakresie, obecnie temat jest w kręgu zainteresowania Federal Maritime Commission. Nie uzgodniono dalszych konkretnych działań CLECAT w tej sprawie.
- ITF Maritime Logistics Dialogue (KPI): ITF pracuje nad zestawem kilkudziesięciu wskaźników KPI określających poziom jakości współpracy na styku obszarów działania różnych uczestników obrotu portowo-morskiego.CLECAT uczestniczy w tych pracach - zgłosił propozycje wskaźnika Advanced Notice of Arrival , który miałby ułatwić spedytorom organizację odbioru towarów z portu.
- sulphur cap – jest jasne, że linie żeglugowe przerzucą na spedytorów/załadowców wszystkie koszty związane z ograniczeniem zawartości siarki w paliwach. Problem polega na tym, w jaki sposób skłonić linie, aby zostało to zrobione transparentnie, w relacji 1:1.
- ograniczenie emisji gazów GHG: cel UE to ograniczenie tej emisji o 40, a nawet 55% do 2030, zaś całkowitej emisji gazów o 50% do roku 2050. IMO pracuje nad sposobami osiągnięcia tych celów w transporcie morskim. Prawdopodobne zalecane rozwiązania to ograniczenie szybkości statków i/lub wielkości silników.

16.12.2019, Bruksela - spotkanie ITF podczas którego omówiono propozycje ITF/CLECAT odnośnie KPI na styku współpracy linii żeglugowych z m.in. załadowcami i spedytorami. Sprawa będzie miała swój dalszy bieg w roku 2021.

KONKURSY PISIL

Mając na względzie zapewnianie wysokiego poziomu świadczonych usług przez przedsiębiorców zrzeszonych w Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki Izba od roku 2000 organizuje Konkurs Spedytora mający na celu wyłonienie **przedsiębiorstwa spedycyjnego**, które osiągnęło bardzo dobre wyniki ekonomiczne

działalności, dbając przy tym o szeroko rozumiany rozwój firmy i jej załogi oraz wysoką jakość świadczonych usług.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców zainteresowanych budowaniem zespołu i zatrudnianiem osób młodych, zdolnych, otwartych na nowe wyzwania jakie nieustannie stawia branża TSL PISiL postanowiła ogłosić Konkurs Młody Spedytor Roku, który **skierowany jest do osób budujących swoją ścieżkę kariery w branży TSL.**

Celem konkursu jest wyłonienie najzdolniejszych młodych spedytorów i logistyków, którzy chcą związać swoje życie zawodowe z pracą w branży TSL.

Regulaminy obu konkursów dostępne są na stronie internetowej Izby. (ES)