

Proszę o zapoznanie się z drugą częścią tematu „Istota spedycji i jej rodzaje”. W szczególności proszę zwrócić uwagę na czynności wykonawcze przed przewozem, w trakcie wykonywania go i po zakończeniu. Czynności te są rozwinięciem i uszczegółowieniem poznanego na początku roku procesu transportowego. Pod pojęciem zleceniodawcy należy rozumieć klienta który zleca wykonanie usługi firmie, spedytorowi. Dodatkowo proszę przeanalizować korzyści wpływające ze współpracy spedytora z przewoźnikami.

Czynności wykonawcze występujące przed przewozem obejmują:

- kompletowanie ładunku,
- pakowanie, znakowanie, cechowanie,
- składowanie przejściowe,
- zabezpieczenie celne,
- przekazanie ładunku przewoźnikowi i sortowanie,
- przedstawienie ładunku do odprawy celnej,
- czynności odbiorcze,
- przygotowanie do przeładunku i przeładunek.

Czynności wykonawcze, występujące w trakcie procesu transportowego, to:

- dojazd, załadunek, przewóz, wyładunek, powrót taboru,
- składowanie przejściowe,
- monitoring przebiegu procesu transportowego,
- przeładunek na bocznicach klienta z wagonów do magazynów i odwrotnie,
- przepakowywanie, sortowanie, segregacja w portach morskich, rzecznych, lotniczych, punktach odprawy celnej oraz magazynach celnych.

Po zakończeniu przewozu występują również pewne czynności, takie jak:

- odebranie przesyłki od przewoźnika,
- przekazanie przesyłki odbiorcy,
- formalności celne,
- rozpakowanie i przygotowanie ładunku do odbioru,
- fakturowanie, rozliczanie i pobieranie należności,
- reklamacje,
- odbiór od odbiorcy zobowiązania zapłaty,
- sprzedaż przesyłki,
- cesja praw do przesyłki.

Zleceniodawca osiąga we współpracy ze spedytorem liczne korzyści. Wynikają one między innymi z następujących działań spedytora¹⁰:

1. Spedytor udziela fachowego poradnictwa w trakcie zawierania kontraktu handlowego, wybiera optymalne rozwiązanie, z punktu widzenia czasu, kosztów i jakości, udziela porad w zakresie opakowania czy ubezpieczenia (spedytor potrafi przewidzieć możliwe rodzaje ryzyka, zna warunki ubezpieczenia).
2. Spedytor zajmuje się sporządzaniem, kompletowaniem i rozdzielaniem dokumentów niezbędnych do prawidłowej realizacji procesu przemieszczania. W niektórych przypadkach przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za realizację usługi, jeśli nadawca nie przygotował w odpowiedni sposób zarówno przesyłki, jak i dokumentów, czym zająć może się spedytor.
3. Spedytor konsoliduje małe przesyłki od różnych nadawców i tworzy przesyłki całopojazdowe, szuka ładunków powrotnych, dzięki czemu ma możliwość uzyskania upustów od cen, których pojedynczy usługobiorca by nie miał. Niższe koszty za usługi podwykonawców spedytor uzyskuje również dzięki stałej współpracy z nimi.

¹⁰ E. Załoga, D. Milewski, *Spedycja ...*, dz. cyt., s. 16.

4. Firma spedycyjna ma własne placówki. Występuje tu analogia do roli hurtownika w po-średnictwie między spedytorem a producentem – musiałby albo sterować tymi procesami na odległość (koszty telekomunikacji i mała efektywność), albo założyć własną placówkę, na przykład w porcie, co wiąże się ze stałymi kosztami zatrudnienia pracownika.
5. Udział spedytora w procesie transportowym likwiduje problemy na styku klient – firma usługowa (na przykład przewoźnik). W wypadku przypadkowych kontaktów stanowi gwarancję realizacji płatności z jednej strony i rzetelnego wykonania usługi z drugiej.
6. Spedytor zna rynek transportowy, ma sieć kontaktów i jest w stanie zaoferować wyższy poziom usług.
7. Angażuje środki finansowe, na przykład na zabezpieczenia celne, co umożliwia termi- nowo wykonanie formalności celno-administracyjnych i skrócenie czasu pobytu ładunku w punktach odprawy celnej.

Spedytor jest specjalistą i potrafi odpowiednio zorganizować obsługę transportową, a także rozwiązywać problemy, które często się pojawiają w toku codziennej działalności, co gwarantuje odpowiednią efektywność działań. Dodatkowym argumentem, przemawiającym za korzystaniem z usług spedytora, jest niski stopień przewidywalności zdarzeń, które często mają miejsce w dużej odległości od siedziby zleceniodawcy.

Spedytor nie musi sam wykonywać wszystkich czynności i usług. Mówimy wtedy o spe- dytorze głównym i jego podwykonawcach, którymi mogą być:

- inne firmy spedycyjne,
- przedsiębiorstwa przewozowe,
- agencje celne,
- firmy logistyczne,
- firmy ubezpieczeniowe,
- inne firmy specjalistyczne np. rzeczoznawca.

Współpraca ze spedytorem jest korzystna dla przewoźników. Korzyści takiej współ- pracy to przede wszystkim¹¹:

1. Zwiększenie efektywności sprzedaży i marketingu usług transportowych – firma trans- portowa nie musi się kontaktować z wieloma usługobiorcami (akwizycją zajmuje się spedytor), nie musi zajmować się marketingiem (występuje tu analogia do funkcji hur- townika w sferze obrotu), co ma duże znaczenie dla mniejszych przewoźników.
2. Poprawa organizacji przewozów poprzez skracanie czasu postoju środka transportu pod załadunkiem (spedytor odpowiednio wcześniej przygotowuje ładunek i grupuje lub kon- soliduje przesyłki w punktach transportowych), poprawa wykorzystania ładowności środ- ka transportu, dzięki konsolidacji przesyłek drobnych.
3. Mniejsze szkody, dzięki odpowiedniemu przygotowaniu przesyłki.
4. Obniżenie kosztów i skrócenie czasu wystawiania i kompletowania dokumentów (na przykład agencje celne).
5. Spedytor inwestuje w infrastrukturę i suprastrukturę – terminale, punkty przeładunkowe, magazyny przystosowane do obsługi jednego ładunku lub grupy ładunków (przykładowo, kolej ma wagony uniwersalne, a spedytor – specjalistyczne np. wagony chłodnie, cysterny).

¹¹ Tamże, s. 18.

6. Przewoźnik nie musi tworzyć działów, w których pracują osoby posiadające specjalistyczną wiedzę dotyczącą prawa handlowego, przepisów celnych, sanitarnych.
7. Możliwość pozyskania klientów dzięki wszechstronności i wiarygodności spedytora (niektórzy klienci mają większe zaufanie do spedytatorów).
8. Spedytor odciąża przewoźnika od ściągania należności od wielu drobnych klientów.
9. Rozwija nowe usługi kompleksowe, na przykład logistyczne, nowe formy przewozów – transport kombinowany.

Cechy i kwalifikacje spedytora to przede wszystkim¹²:

- a) kwalifikacje zawodowe – wiedza na temat spedycji, transportu, ładunkoznawstwa i opakowalnictwa, prawa (kodeks handlowy, Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne, INCOTERMS), zwyczajów handlowych, taryf, znajomość języków obcych, polityki transportowej, geografii transportu;
- b) umiejętność dokonywania prawidłowej oceny sytuacji i podejmowania decyzji, inteligencja, pamięć, inicjatywa, umiejętność koncentrowania się na sprawach istotnych, zdolności organizatorskie, uczciwość, solidność, uprzejmość i takt, mocne nerwy (spedytor ma kontakt z klientami, podwykonawcami, których działań nie zawsze da się przewidzieć, a odpowiedzialność za zaistniałe nieprawidłowości nie zawsze jest możliwa do ustalenia), zdolności negocjacyjne, umiejętność oceny ryzyka, związanego na przykład z gwarancjami celnymi (klient może nie zapłacić sum poniesionych przez spedytora na uregulowanie należności celnych) i rozwiązywania problemów występujących w toku codziennej pracy (umiejętność osiągnięcia porozumienia z kapitanami statków, służbami celnymi, pracownikami kolei).

Podstawowa wiedza kwalifikowanego spedytora powinna dotyczyć przepisów prawnych i umów oraz porozumień z następujących dziedzin¹³:

- handlu – INCOTERMS (stosowane fakultatywnie),
- spedycji – umowa spedycji (kodeks cywilny – księga III – zobowiązania, art. 794–804 – charakter posiłkowy), OPWS – Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne – stosowane fakultatywnie, jeśli obie strony zgodzą się na ich stosowanie,
- transportu – prawo przewozowe, kodeks cywilny (przepisy odnoszące się do transportu), umowa zlecenia (charakter posiłkowy w zakresie nieobjętym innymi przepisami), konwencje międzynarodowe, np. CMR, COTIF, umowa międzynarodowa SMGS,
- odpraw celnych i innych m. in. – kodeks celny, rozporządzenia administracyjne.

Czy wiesz, że ...

W spedycji intermodalnej, w ramach której angażuje się pracę co najmniej dwóch gałęzi transportu, spedytora występuje w postaci tzw. operatora transportu multimodalnego (MTO), który bierze odpowiedzialność za kompleksową całkowitą obsługę przemieszczenia ładunku, korzystając z jednego uniwersalnego dokumentu transportowego, pomimo korzystania z usług wielu różnych gałęzi przewozu.