

PRZESYŁKA JAKO PODMIOT ŁAŃCUCHA DOSTAW - CZĘŚĆ III

OPERATOR LOGISTYCZNY - WIELE RYZYK POD KONTROLĄ

Producenci i firmy handlowe już dawno pozbyły się własnych pojazdów i magazynów, a całą logistykę transportową wypchnęły na zewnątrz. To spowodowało, że znacznie wzrosło zapotrzebowanie na wszelkiego rodzaju usługi spedycyjne i transportowe. Dlatego w ostatniej dekadzie w Polsce pojawiło się wielu europejskich operatorów logistycznych i spedytorów sieciowych oraz powstało mnóstwo lokalnych firm spedycyjnych. Znacznie zwiększyła się też liczba przewoźników drogowych zainteresowanych wypełnieniem brakujących ogniw w tworzonych łańcuchach dostaw.

Firmy produkcyjne i handlowe są zainteresowane przekazaniem zewnętrznym firmom większości zadań związanych z dostawami, w związku z czym chętnie podejmują współpracę z dużymi operatorami logistycznymi. Nie są specjalnie zainteresowane bezpośrednią współpracą z przewoźnikami, a niektórzy też niechętnie podejmują współpracę z firmami spedycyjnymi. Dlatego też większość najbardziej intratnych kontraktów jest w rękach dużych, sieciowych firm logistyczno-spedycyjnych, czyli tzw. operatorów logistycznych.

Cross-docking - bez magazynu

Najczęściej są to firmy z rodowodem europejskim, które wypracowały już odpowiednie standardy

świadczonych usług. Tacy operatorzy dysponują bazami przeładunkowymi, magazynami i co najważniejsze, odpowiednią technologią umożliwiającą sprawne wykonywanie nawet bardzo złożonych zadań. Możliwe jest zatem przejęcie od zleceniodawców takich czynności, do których nie są oni przygotowani. Jako przykładowe można wymienić usługi takie jak co-packing i co-manufacturing. Przejęcie przez operatorów logistycznych takich zadań pozwala producentom ograniczyć koszty związane z wynajmem powierzchni, zatrudnieniem pracowników i zakupem niezbędnych urządzeń. Umożliwia też koncentrację na podstawowej działalności.

Najczęściej jednak, głównym zadaniem operatorów logistycznych są usługi dystrybucji, znane



Autor artykułu – **Jerzy Różyk**

– jest ekspertem ds. oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info



pod pojęciem cross-docking. Cross-docking polega na dostarczaniu towaru do magazynu i przeładowywaniu go na inny lub inne środki transportu bez jego składowania w magazynie. Tego typu usługi są wykonywane przy dostawach towarów do sieci handlowych położonych na terenie miast, do których dostawy mogą być wykonywane wyłącznie mniejszymi środkami transportu.

Logistyczne obszary ryzyka

Jak wynika z powyższego, w usługi świadczone przez operatorów logistycznych wkomponowane są również ryzyka, które leżą poza obszarem transportu, a które mogą generować szkody zarówno w czasie wykonywania czynności, jak również w trakcie wykonywania przewozów. Do głównych obszarów ryzyka można zaliczyć:

- | rozładunek i załadunek towaru,
 - | przepakowywanie i konfekcjonowanie produktów z opakowań zbiorczych w opakowania jednostkowe,
 - | składowanie przesyłek w magazynach,
 - | przygotowanie przesyłek do przewozu (paletyzowanie, opakowywanie, itp.),
 - | utrata kontroli nad przepływem towarów (np. wysłanie do niewłaściwego odbiorcy),
 - | inne czynności magazynowe niezwiązane z wyżej wymienionymi.
- Oprócz opisanych czynności, jednym z głównych zadań wykonywanych przez operatorów logistycznych jest organizowanie przewozów przesyłek. To zaś generuje dodatkowe ryzyko, wynikające z konieczności zaangażowania przewoźników zawodowo trudniących się przewozami towarów. W tym aspekcie ryzyko jest dużo mniejsze, aniżeli w przypadku spedytorów „zabiurkowych”, gdyż operatorzy logistyczni zazwyczaj bazują na stałej i sprawdzonej grupie przewoźników, a często powierzają im przewóz swojej naczepy z już załadowanym towarem. Z tego powodu operatorzy logistyczni dość

rzadko korzystają z giełd transportowych, co eliminuje ryzyko zlecenie przewozu fałszywemu przewoźnikowi. Nie niweluje to jednak samego ryzyka, gdyż w dobie silnej konkurencji i pędu transportowego, nierzadko zdarza im się zlecenie przewozów przewoźnikom nie zawsze gwarantującym należyte wykonanie usługi przewozu.

Handlarze frachtami i rażące niedbalstwo

Wielu operatorów logistycznych przy organizowaniu przewozów korzysta jednak z giełd transportowych, co rozpoczyna krótszy lub dłuższy łańcuch dostaw. Brak kontroli nad przebiegiem tego procesu powoduje, iż zlecenia zamiast bezpośrednio do finalnych przewoźników, trafiają do rąk „handlarzy frachtami”, którzy za cel stawiają sobie jedynie osiąganie zysku, nie stawiając na dbałość o jakość wykonanego przewozu. To zaś powoduje, że za pośrednictwem giełd transportowych zlecają oni przewóz kolejnym podmiotom, zwiększając tym ryzyko przekazania przesyłki oszustowi lub przypadkowemu i nierzetelnemu przewoźnikowi.

O ile ryzyka stricte spedycyjne oparte na art. 794. k.c., można ubezpieczyć, to ubezpieczenie tego typu ryzyka nie leży w zainteresowaniu ubezpieczycieli. Ich zdaniem, brak staranności w wyborze przewoźnika jest równoznaczny z rażącym niedbalstwem, a zlecenie przewozu fałszywemu przewoźnikowi jest traktowane jako wydanie towaru osobie nieuprawnionej. O ile rażące niedbalstwo można zaasekurować, to na włączenie ochrony za wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej ubezpieczyciele raczej się nie zgadzają. W takich sytuacjach, w przypadku zaboru towaru przez oszusta, zobowiązanie odszkodowawcze spoczywa na operatorze logistycznym.

Odpowiedzialność operatora logistycznego

Z czynnościami wykonywanymi przez operatorów logistycznych wiąże się określona odpowiedzialność. To, jakie umowy zawiera-

13-15 maja 2015

Lider jest tylko jeden!

AUTOSTRADA-POLSKA

XXI Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego



IV SALON KRUSZYW

organizowany przy współpracy IMBIGS

MASZBUD

XVII Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych

EUROPARKING

Międzynarodowy Salon Techniki Parkingowej

ROTRA

VIII Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego

TRAFFIC -EXPO-TIL

XI Międzynarodowe Targi Infrastruktury

Konkurs

dla OPERATORÓW MASZYN BUDOWLANYCH



WSPÓLPRACA  Instytut Badawczy Drog i Mostów www.ibtim.edu.pl

www.autostrada-polska.pl

Godziny otwarcia: 10.00 - 17.00
(w ostatnim dniu: 10.00 - 15.00)

DLA ZMNIEJSZENIA RYZYKA, OPERATORZY LOGISTYCZNI POWINNI ZADBAĆ O NALEŻYTE ZAWIERANIE UMÓW Z NADAWCAMI.

ją oni ze swoimi zleceniodawcami, nie ma większego znaczenia przy określaniu stopnia ryzyka, jakie towarzyszy przesyłce będącej w ich pieczy. Ma to jednak duże znaczenie dla samych zlecających, gdyż charakter zawieranej umowy oraz jej zakres wpływa na ich bezpieczeństwo finansowe. Czynności wykonywane przez operatorów logistycznych są asekurowane umowami ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora i jako takie podlegają ochronie ubezpieczeniowej. Za większość z nich operatorzy ponoszą bowiem odpowiedzialność na podstawie art. 794 k.c. Wyjątek stanowią jedynie szkody powstałe w czasie wykonywania przewozu towaru przez przewoźników. W takiej sytuacji, zgodnie z art. 799 k.c., odpowiedzialność operatorów logistycznych może być zaangażowana wyłącznie wtedy, gdy ponoszą oni winę w wyborze przewoźników.

W tym zakresie ważne jest, aby polisy posiadane przez przewoźników uwzględniały odpowiednio szeroki zakres ochrony, dający możliwość pokrycia szkód powstałych w przewozie. Oczywiście w sytuacji, gdy zlecenie trafi w ręce oszusta transportowego, nie ma mowy o żadnym odszkodowaniu z jego polisy OCP, gdyż jest ona tak samo wirtualna, jak sam przewoźnik. W takiej sytuacji operator powinien dysponować taką polisą, która gwarantuje ochronę w razie wydania przesyłki osobie nieuprawnionej.

Skutki „pędu transportowego”

Częstymi praktykami jest zawieranie przez operatorów logistycznych umów przewozu zamiast umów spedycji. Wynika to zapewne z faktu, iż nadawcy przesyłek w każdym ze swoich partnerów widzą przewoźnika oraz z tego, że wiedza w środowisku transportowym jest na tyle kiepska, aby operatorzy mogli precyzyjnie określać warunki umów. Poza tym chęć zawarcia kontraktu i „pęd

transportowy” powodują, że operatorzy logistyczni godzą się na każde warunki postawione przez potencjalnych kontrahentów.

Należy jednak wiedzieć, że z faktu zawierania umów przewozu wynikają określone i często nieprzewidziane przez strony umowy konsekwencje. Jedną z głównych jest ograniczenie odpowiedzialności za szkody powstałe w przewozie międzynarodowym do 8,33 SDR za 1 kilogram wagi przesyłki, co wynika wprost z art. 23. ust. 3. konwencji CMR. Kolejną jest to, że operatorzy, w następstwie takich umów, zmuszeni są do zawierania umów ubezpieczenia OC przewoźnika, co ani nie jest proste, ani nie daje pełnego pokrycia ich odpowiedzialności. Powstają zatem dość spore różnice pomiędzy wartością szkód, jakie ponoszą nadawcy, a odszkodowaniami, jakie zobowiązani są wypłacać operatorzy logistyczni. W takich sytuacjach pojawia się dodatkowe ryzyko handlowe – albo pokrywać różnice z własnych środków, albo ryzykować utratę kontraktów.

Operator logistyczny – bezpieczne ogniwo łańcucha

Zaangażowanie operatorów logistycznych w proces transportowy jest więc znacznie większe, aniżeli spedytorów „zabiurkowych”, gdyż ich rola nie ogranicza się do samego organizowania przewozów. Wykonywanie czynności związanych z co-packingiem i co-manufacturingiem, znacznie bowiem rozszerza zakres usług świadczonych przez „zabiurkowych” spedytorów. Wpływa wprawdzie na zwiększenie ryzyka, jakie towarzyszy przesyłkom, jednak przestrzeganie określonego porządku i dbałość o jakość wykonywanych usług powoduje, że liczba szkód powstałych w tym obszarze jest zdecydowanie mniejsza niż w samym transporcie.

Można zatem stwierdzić, że udział operatorów logistycznych w procesie transportowym, pomimo, że wykonują oni szereg dodatkowych usług, nie wpływa negatywnie na bezpieczeństwo łańcucha. Gdyby zadbali oni jeszcze o to, aby należycie zawierać umowy z nadawcami, nie godziłoby to również w interes nadawców. Wysoka jakość usług świadczonych przez operatorów nie oznacza wcale, że profesjonalni spedytorzy świadczą usługi na niższym poziomie. Zakres usług świadczonych przez spedytorów jest znacznie ograniczony i nie muszą się oni mierzyć z ryzykiem, jakie spoczywa na operatorach logistycznych. Według mojej oceny, profesjonalni spedytorzy są najlepiej przygotowani do organizowania przewozów, co w tym obszarze daje im sporą przewagę nad pozostałymi uczestnikami łańcucha dostaw. W tej grupie zdecydowanie odstają „handlarze frachtami”, którzy nie dość, że nie potrafią w pełni zagwarantować bezpieczeństwa powierzonych im przesyłek, to przez swoją niewiedzę generują dodatkowe zagrożenia, które powodują problemy przy procesie reklamacji oraz powstawanie strat po stronie nadawców.

Udział operatorów logistycznych w procesie transportowym, pomimo, że wykonują oni szereg dodatkowych usług, nie wpływa negatywnie na bezpieczeństwo łańcucha.

