

# Handlowanie frachtami, czyli kto komu podkłada świnię

Na przestrzeni ostatnich 30 lat model spedycji zmienił się tak znacznie, że w wielu przypadkach przypomina już handel albo dilerkę frachtami. A ponieważ nie ma w tym zakresie większych ograniczeń prawnych, a system przyjęty przez społeczność TSL-owską i około TSL-owską toleruje takie działanie, w pewnych obszarach transportu stało się to poniekąd normą. Moim zdaniem takie zachowanie dalekie jest od pierwotnej funkcji spedycji.

Większość dzisiejszych spedytów z za biurka organizuje przewozy, ale nie oznacza to, że wszyscy są dilerami frachtów. Wielu otrzymuje bowiem zlecenia z „pierwszej ręki” i w sposób rzetelny i profesjonalny wykonuje swój zawód pośrednika przy przewożeniu rzeczy. Pozostali pracują według odwróconej zasady „taniej kupić, drożej sprzedać” i na niej opierają swój biznes.

## Jaki to jest biznes? Ano policzmy

### Założenia:

Firma X zatrudnia 10 pracowników, każdy obsługuje po 3 frachty dziennie, frachty są „kupowane” na giełdzie Z i „sprzedawane” na tej samej giełdzie. Firma X to osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą. Wyjściowa wysokość frachtów to 1000 euro, a przewoźnicy otrzymują po 950 euro. Marża firmy X to 50 euro za fracht. Przewozy całopojazdowe (33 palety), waga towaru 17 ton. Koszty: wynagrodzenia + narzuty: 10 osób × 5000 PLN ×

12 m-cy = 600 000 PLN/rok. Inne koszty operacyjne: 200 000 PLN/rok.

### Przychód:

10 osób × 3 frachty × 50 euro × 22 dni ×

12 m-cy = 396 000 euro =

1 674 486 PLN/rok<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Wg tabeli kursów NBP z dnia 27.01.2015 r.

### Koszty:

600 000 PLN – 200 000 PLN =

800 000 PLN

### Dochód:

1 674 486 PLN – 800 000 PLN =

874 486 PLN

### Zysk:

874 486 PLN – 166 152 PLN (podatek

liniowy 19%) = **708 334 PLN/rok**

Mniej więcej tyle może zarobić rocznie sprawny diler transportowy. Oczywiście nie kupi za to willi w Miami Beach, ale na niewielki domek pod lasem już wystarczy. Oczywiście jest to proste ujęcie, a przyjęte założenia i obliczenia mogą być błędne, jednak wielu zadowoliliby nawet 1/3 tej kwoty, zatem... niech każdy oceni to sam.

## Zobaczmy jakie miałyby to przełożenie na biznes przewoźników

Ilość frachtów w powyższym przykładzie to: 10 × 3 × 22 dni × 12 m-cy = 7920.

Do przewozów wykorzystano różnych przewoźników, każdy wykonał go własnym środkiem transportu z zatrudnionym przez siebie kierowcą. Przychód utracony: 1 674 486 PLN.

Zakładając, że ciągnik siodłowy spala średnio 30 litrów na 100 km oleju napędowego, a cena 1 litra to 5,00 PLN. Przychód jaki nie został przez przewoźników osiągnięty pokryłby ok. 15% kosztów paliwa zakupionego na potrzeby wykonania tych przewozów. Nie poprawiłoby to znacznie rentowności wszystkich przewoźników zaangażowanych w przewozy, jednak gdyby było ich kilku, bez wątplenia dodatkowy przychód byłby już zauważalny.

W biznesie jest jednak tak, że jedni zyskują, inni tracą. Jeżeli by założyciel, że pomiędzy nadawcą towaru i przewoźnikiem faktycznym jest pośrednik przy przewożeniu rzeczy i trzech kolejnych „dilerów frachtów”, łańcuch dostaw przypominałby już raczej łańcuch pokarmowy. Z przykładowego 1000 EUR przewoźnik otrzymałby bowiem 800 EUR, co jeszcze bardziej obniżyłoby rentowność prowadzonej przez niego działalności.

Należy się jednak zastanowić, czy obecny stan rzeczy jest wynikiem zaradności naszych „biznesmenów”, czy może efektem wprowadzenia do obszaru transportu instytucji pośrednika przy przewożeniu rzeczy.

Do wejścia w życie ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, spedytów nie miał tam swojego miejsca. Po wejściu w życie nowej ustawy, ustawodawca wprowadził w obszar transportu pośrednika przy przewożeniu rzeczy, ale nie wprowadził za tym żadnych szczególnych regulacji. Środowisko TSL zastanawiało



Dzięki pośrednikom biznes giełd transportowych rozwija się, albowiem przyspiesza to przepływ ładunków. Zadowoleni są nadawcy, spedytory i sami przewoźnicy, choć ci ostatni raczej z tego, że w ogóle mogą zapelnąć przesyłkami przestrzenie ładunkowe samochodów



## Jerzy Różyk

Ponad 27 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 12 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

się, czy w rozumieniu ustawy pośrednik przy przewozie rzeczy to ówczesny spedytor, czy może ustawodawca wprowadził do sektora TSL kolejne ogniwo, które miało wypełnić jakieś bliżej nieokreślone luki w łańcuchu dostaw. Zapisy znowelizowanej ustawy odnoszą się jednak do spedytorów w kwestii posiadania stosownych uprawnień i sposobu dokumentowania sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Z tego powodu spedytorzy zorientowali się, że „wpięty” przez ustawodawcę w łańcuch transportowy pośrednik przy przewozie rzeczy miał zastąpić ówczesnego spedytora.

W polskim kodeksie cywilnym brak jest przepisów regulujących umowę o pośrednictwo, zatem należy ona do kategorii umów nienazwanych. Dla umowy o pośrednictwo kodeks cywilny nie przewiduje szczególnej formy zawarcia takiej umowy. Aby zdefiniować pośrednika, sięgnę po definicje słownikowe, według których pośrednictwo to:

1. działalność polegająca na kojarzeniu kontrahentów w transakcjach handlowych; działalność osoby trzeciej mająca na celu doprowadzenie do porozumienia się lub załatwienia jakichś spraw między stronami (źródło: <http://sjp.pl/po%B6rednictwo>);
2. działalność osoby trzeciej mająca na celu porozumienie się między stronami lub załatwienie jakichś spraw dotyczących obu stron; kojarzenie kontrahentów w transakcjach handlowych oraz umożliwianie kontaktu uczestnikom rynku pracy (źródło: <http://sjp.pwn.pl/haslo.php?id=2506162>);
3. umowa, często odpłatna, w której jedna strona zobowiązuje się wobec drugiej doprowadzić do sposobności zawarcia umowy lub pośredniczyć przy zawarciu takiej umowy (źródło: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Po%C5%9Brednictwo>)."

## Pośrednik to niekoniecznie spedytor

Znowelizowana w 2005 r. ustawa o działalności transportowej nie precyzowała (i nie precyzuje do dziś), na czym polega prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Ustawodawca nie przewidział, że w rozumieniu transportowców, określenie

oraz umożliwiły skuteczne handlowanie. I nikt specjalnie nie pytał o rodowód takich pośredników, ani o ich intencje, nikt też specjalnie nie sprawdzał ich wiarygodności. Nic dziwnego, że w ciągu ostatnich kilku lat powstało całe mnóstwo firm, które zaczęły zajmować się i zajmują się do dziś handlem frachtami. Nic również dziwnego, że tacy pośrednicy nie przypominają już spedytorów sprzed kilkunastu lat. Ich praca nie polega bowiem, ani na wysyłaniu przesyłki, ani na jej odbiorze, ani też na wykonywaniu innych usług związanych z jej przewozem, a jedynie na „kupieniu” frachtu i „odsprzedaży” go po wyższej cenie. Preferowany przez „handlarzy frachtami” model spedycji nie zawsze gwarantuje bezpieczeństwo, ani dla przyjętych w pieczę ładunków, ani tym bardziej dla ich zleceniodawców. Obserwuje się, że zlecenia często są przekazywane nierzetelnym przewoźnikom, a wiele z nich trafia w ręce oszustów, którzy w dość łatwy sposób je wyłudniają i przejmują ładunek. Powoduje to powstawanie szkód o znacznych rozmiarach po stronie nadawców i podważa ich zaufanie do tych spedytorów, którzy

## Znowelizowana w 2005 r. ustawa o działalności transportowej nie precyzowała (i nie precyzuje do dziś), na czym polega prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

pośrednik nie koniecznie będzie oznaczało spedytora. Uwzględniając powyższe definicje pośrednictwa, sami zainteresowani zorientowali się, że transport to obszar pozwalający na łatwy zarobek. Giędy transportowe dały im dostęp do wolnych ładunków i wolnych środków transportu

do jakości świadczonych usług przywiązują dość dużą uwagę. Spedytorzy-handlarze zapominają wprawdzie o tym, że przez takie działanie ponoszą oni odpowiedzialność za ewentualne szkody, jednak nie przeszkadza to im w dalszym uprawnianiu intratnej „dilerki”.



Większość dzisiejszych spedytorów z za biurka organizuje przewozy, ale nie oznacza to, że wszyscy są dilerami frachtów. Wielu otrzymuje bowiem zlecenia z „pierwszej ręki” i w sposób rzetelny i profesjonalny wykonuje swój zawód pośrednika przy przewozie rzeczy



Giełdy transportowe dały pośrednikom dostęp do wolnych ładunków i wolnych środków transportu oraz umożliwiły skuteczne handlowanie. I nikt specjalnie nie pytał o rodzaj takich pośredników, ani o ich intencje, nikt też specjalnie nie sprawdzał ich wiarygodności

Działanie takich firm nie wynika już z istoty spedycji, a z istoty pośrednictwa. Z tego powodu trudno mówić o nich jak o profesjonalnych spedytorach, gdyż takie działanie ze spedycją ma niewiele wspólnego. Zauważyły już to topowe polskie giełdy transportowe, które przyglądają się takim podmiotom z większą uwagą. Czy jednak giełdy będą zainteresowane ograniczeniem dostępności do swoich zasobów takim podmiotom? Dzięki nim ich biznes się rozwija, albowiem przyspiesza to przepływ ładunków przez giełdy. Zadowoleni są nadawcy, spedytorzy i sami przewoźnicy, choć ci ostatni raczej chyba z tego, że w ogóle mogą zapelnąć przesyłkami przestrzenie ładunkowe swoich samochodów, bo z niskich frachtów raczej zadowoleni nie są.

### To samo zadanie – różne metody

Prowadzenie działalności przewozowej nie jest zbyt opłacalne. Obserwuje się, że przewoźnicy powoli rezygnują z wykonywania przewozów i orientują się na wygodną, i co ważniejsze, bardziej intratną działalność, jaką w ich rozumieniu jest spedycja. Niektórzy całkowicie zrezygnowali z samochodów i wykonują już transport drogowy wyłącznie za pomocą laptopów. I choć metody działania takich przewoźników są takie same jak „handlarzy frachtami”, różnica jest dość wyraźna. Przewoźnik to bowiem podmiot, który fizycznie był lub jest związany z transportem towarów i doskonale wie, że jego misją jest przewożenie towarów z jednego miejsca do drugiego. Większość rzetelnie podchodzi do wykonywania swoich obowiązków i nie można im zarzucić tego, że nie wykazują staranności przy wykonywaniu przewozów i dbałości o przewożony ładunek. Nawet jeśli taki przewoźnik zamieni się w pośrednika, cel ten zawsze będzie nadrzędny, czego raczej nie można wymagać od klasycznych „handlarzy frachtami”.

W przypadku spedytorów sprawa wygląda nieco inaczej. Pomimo, iż ustawodawca przykleił im łatkę pośredników przy przewożeniu rzeczy, większość profesjonalnych spedytorów otrzymuje zlecenia bezpośrednio od nadawców. Większość z nich zleca przewóz jednemu docelowemu przewoźnikowi. Z tego też powodu ich rola w łańcuchu dostaw jest inna, niż

zdecydowany margines ich działalności a niektórzy w ogóle z takich możliwości nie korzystają.

Dzisiejsza spedycja to, jak widać, wykonywanie jednego i tego samego zadania różnymi metodami. Jak wynika z powyższego, pomiędzy spedytorem-spedytorem, spedytorem-przewoźnikiem i spedytorem-handlarzem jest dość duża różnica. Różnie jest bowiem definiowany cel i różne jest podejście poszczególnych grup spedytorów do wykonywanych zadań. Największe zagrożenie jest wtedy, kiedy głównym celem spedytora jest osiągnięcie zysku. Często powoduje to zatracenie czujności przy organizowaniu przewozu i wyborze przewoźników, co doprowadza do licznych perturbacji przy procesie przewozu oraz do utraty ładunków wskutek działania oszustów transportowych. Czy jest to powód do zmiany podejścia tego typu spedytorów do wykonywania spedycji? Dla „handlarzy frachtami” raczej nie, ale z pewnością powinno to zainteresować środowisko spedycyjne i transportowe. Poprzez takie działania zmniejsza się zaufanie nadawców

**Obserwuje się, że zlecenia często są przekazywane nierzetelnym przewoźnikom, a wiele z nich trafia w ręce oszustów, którzy w dość łatwy sposób je wyłudniają i przejmują ładunek.**

głównych aktorów niniejszej publikacji, czyli „handlarzy frachtami”. Podobnie jak większości przewoźnikom, im też nie można zarzucić braku staranności przy organizowaniu przewozów i dbałości o interes swoich zleceniodawców. Takie działanie znacznie poprawia jakość świadczonych usług i z całą pewnością skupia uwagę nadawców na tej grupie spedytorów. Oczywiście nie należy wykluczać, że przy uzyskiwaniu zleceń wielu z nich w jakiejś części korzysta z giełd, jednak jak wynika z licznych rozmów przeprowadzonych ze spedytorami, taka odmiana spedycji to

do pozostałych spedytorów oraz obniża się opłacalność wykonywania przewozów. Środowisko TSL powinno zatem samo rozwiązać ten problem, a jeżeli zajdzie potrzeba, zainteresować tym stosowne organy i dążyć do wypracowania stosownych regulacji prawnych porządkujących obszar ich działania. ◀

**Jerzy Różyk**  
ekspert ds. oceny ryzyka  
i ubezpieczeń transportowych  
CDS Kancelaria Brokerska  
[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)



CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń oraz obsługi szkód i roszczeń.

CDS działa jako kancelaria doradcza, której celem jest ochrona interesów przewoźników i spedytorów poprzez świadczenie usług

w zakresie oceny ryzyka transportowego oraz obsługi ubezpieczeń transportowych (OCP, OCS, OCP kabotażowe na terenie Niemiec, Cargo) oraz przeprowadzanie audytów i szkoleń z zakresu procedur i stosowania prawa transportowego.

»»» [www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)

#### Kontakt:

ul. Okopowa 56 lok. 152  
01 042 Warszawa

Tel.: 22 392-97-58, 22 392-97-59,  
607 487 600

E-mail: [biuro@cds-odszkodowania.pl](mailto:biuro@cds-odszkodowania.pl)