

Przewóz do Iranu i Rosji

Niemcy, Francja, Hiszpania to dość popularne kierunki, często opisywane w mediach. Dlatego informacje o szczegółach transportu drogowego do Iranu i Rosji będą tym bardziej ciekawe dla naszych Czytelników.



Tomasz Czarnecki

oto przykład transportu całopojazdowego (FTL) do Iranu, który odbył się kilka miesięcy temu. Towarem były saszetkarki – automatyczne maszyny do pakowania pojedynczych torebek herbaty oraz koperciarzki służące do konfekcjonowania saszetek w koperty termozgrzewalne. Ładunek o wadze blisko 7 ton pokonał trasę ponad 5000 km w 14 dni.

Ominęli Ukrainę

Go Logis to polska firma spedycyjna specjalizująca się w obsłudze rynków wschodnich oraz bliskowschodnich. Transport do Iranu przygotowano na zlecenie Miflex-Masz, polskiego producenta maszyn pakujących, specjalisty od projektowania i produkcji urządzeń do konfekcjonowania herbaty. Punkt docelowy - stolica azjatyckiego kraju - Teheran, gdzie ładunek został dostarczony do składu celnego. Trasa, która rozpoczęła się w Kutnie, wiodła przez Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię i Turcję.

Rosja i Iran to ciekawe kierunki transportu dla polskich przewoźników.

– Wybraliśmy tę trasę, gdyż z naszych doświadczeń wynika, że to obecnie najbezpieczniejszy sposób na dotarcie drogą lądową do Iranu. Droga przez Ukrainę jest krótsza, ale mniej bezpieczna – mówi Joanna Jędruchniewicz, kierownik obsługi klienta Go Logis, specjalizująca się w obsłudze kierunków azjatyckich.

– Bezpośrednia dostawa do Teheranu znacząco skróciła czas transportu, a brak przeładunków i przestojów poprawił też bezpieczeństwo przewożonego towaru. Nasz klient w Iranie jest bardzo zadowolony z terminowości i jakości dostawy – mówi Izabela Ośrodek, specjalista ds. handlowych Miflex-Masz.

Dodatkowe ubezpieczenie

Przed wyruszeniem z Polski, towar był weryfikowany przez rzeczoznawcę, który w imieniu irańskiego odbiorcy, sprawdzał jego jakość. Iran jest zaliczany do krajów o niskim poziomie bezpieczeństwa, dlatego, ze względu na wysoką wartość ładunku, spedytor musiał zadbać o do-

datkowe ubezpieczenie Cargo. Gwarantuje ono ochronę transportowanego towaru do pełnej wartości sumy ubezpieczenia, czego nie obejmuje OC przewoźników. Firmy transportowe często nie odpowiadają za szkody związane z transportem lub ograniczają odpowiedzialność tylko do wartości rzeczywistej przesyłki.

– Współpracę z irańskim odbiorcą zaczęliśmy już kilka lat temu. Wtedy dla nas dużym problemem okazało się znalezienie w Polsce przewoźnika, który podjąłby się dostarczenia urządzeń do Iranu. Sprawdziliśmy różne firmy spedycyjno-transportowe, aż trafiliśmy do Go Logis. Współpraca trwa od kilku lat – podsumowuje Kazimierz Banasiak, prezes Miflex-Masz.

Go Logis organizuje transporty do Iranu od 2014 roku (całopojazdowe, drobnicowe i doładunki). Współpracuje z przewoźnikami posiadającymi różnorodne środki transportu, od plandek po chłodnie, zapewnia też możliwość przeładunku towaru (cross-docking, doładunki) w magazynach w Turcji. – Iran jest wciąż nowym kierunkiem dla firm spedycyjnych, obsługiwanym przez niewielu przewoźników. Ważne jest doświadczenie, znajomość realiów rynkowych, procedur, przepisów prawnych a także sprawdzona flota podwykonawców. Dużym wsparciem są nasi partnerzy biznesowi w Turcji. Przygotowując się do obsługi tego rynku, jeszcze przed zorganizowaniem pierwszego transportu, skorzystaliśmy też z fachowej pomocy ekspertów z Polsko-Irańskiej Izby Gospodarczej – wyjaśnia Joanna Jędruchniewicz.

Państwo zbiurokratyzowane

Podstawą sprawnego realizacji i terminowej dostawy do Iranu jest bardzo dobre przygotowanie transportu. Przy organizacji firma spedycyjna musi uwzględnić całą trasę przewozu, czas potrzebny na przekraczanie granic, a przede wszystkim specyfikę obsługi tego rynku, zarówno od strony formalnej, czyli obowiązujących procedur i przepisów prawnych jak i różnic kulturowych oraz infrastrukturalnych. Iran to państwo zbiurokratyzowane, dlatego istotną rolę odgrywa bardzo dobre przygotowanie dokumentacji przewozowej i organizacja odprawy celnej.

– Nawet drobny błąd czy nieścisłość w dokumentach może być przyczyną zatrzymania samochodu z ładunkiem na granicy i, co się z tym wiąże, wydłużenia terminu dostawy. Do naszych zadań należy też sprawdzenie czy przewożony towar nie podlega sankcjom i może przekroczyć granicę. Zarówno klienci jak i kierowcy otrzymują informacje o obowiązujących sankcjach i embargu na towary – wymienia Joanna Jędruchniewicz.



Ciekawa przyszłość

Spedytorzy dopilnowują też przygotowania kierowców, sprawdzają ważność paszportów i wiz wjazdowych. Ze względu na słabo rozwiniętą sieć serwisową w Iranie, dużym problemem może być awaria samochodu. Dlatego konieczna jest stała kontrola i monitoring transportu.

– Po zniesieniu sankcji gospodarczych Iran ma szansę stać się nowym kierunkiem dla polskiego biznesu, czemu sprzyja, m.in. utworzenie Polsko-Irańskiej Rady Biznesu. Już teraz, jako spedytor, zauważamy wzrost zainteresowania eksportem do Iranu ze strony polskich firm. Kiedy w 2014 roku zaczęliśmy obsługiwać ten kierunek, transporty do Iranu zdarzały się sporadycznie, obecnie jest ich zdecydowanie więcej. Dlatego rozszerzyliśmy naszą ofertę o spedycję lotniczą, przygotowaliśmy też propozycje dla klientów z nowych branż, m. in. chemicznej – podsumowuje Grzegorz Szenejko, założyciel i właściciel Go Logis.

Rolety i markizy do Rosji

Transport do Rosji przeanalizujemy na przykładzie współpracy Go Logis z rosyjskim brokerem i pośrednikiem handlowym. Dotyczy ona przewozu ładunków skonsolidowanych, w tym przypadku części wykorzystywanych do złożenia różnego rodzaju rolet okiennych, markiz tarasowych, ogrodowych oraz moskitier. Najczęściej to długie i wąskie elementy, takie jak bele materiałów o długości 6-8 metrów i niestandardowe palety, na przykład o wymiarach 140x120 cm. Spedytor odpowiada za odbiór towaru od producentów z Anglii, Finlandii, Holandii, Czech, Szwecji, Włoch, Niemiec, Turcji i Polski, które przewożone są ciężarówkami do magazynu w Pruszkowie. Tutaj przesyłki zostają skonsolidowane, przeładowane do jednego samochodu a następnie przetransportowane bezpośrednio do magazynu pod Moskwą.

Najważniejsze jest...

Organizacja rozpoczyna się od kontaktu z każdym z producentów i ustalenia dat odbioru gotowych artykułów

z fabryk. Kluczowe znaczenie ma sprawdzenie dokładnego rozmiaru i wagi pojedynczych przesyłek. W zależności od ich wielkości Go Logis dobiera odpowiedni pojazd, który przewiezie towar z fabryki do magazynu w Polsce.

- Nie organizujemy transportu standardowych europalet, dlatego tak ważną rolę odgrywa dokładne sprawdzenie rozmiarów i wagi przesyłek. W ten sposób możemy dopasować do towaru mniejsze auta, na przykład o długości 4, 5 czy 6 metrów, co znacznie obniża koszty działania - w przypadku wyboru linii drobnicowej. Zamawianie standardowych naczep o długości 13,6 metrów dla każdej przesyłki jest całkowicie nieopłacalne w przypadku przewozu kilku paczek. Dodatkowo, gdybyśmy wcześniej nie ustalili tych szczegółów, mogłoby się okazać, że nadawca nie załaduje towaru do podstawionego przez nas auta, bo na przykład nie ma ono wystarczającej długości, ładowności lub nie istnieje możliwość załadunku bokiem – mówi Karolina Stelmaszuk, specjalista obsługi klienta Go Logis, odpowiadająca za organizację transportów do Europy i Rosji.

Wszystko na jednej naczepie

Kolejny etap i dużą operację stanowi zaplanowanie załadunku skonsolidowanego towaru w magazynie w Pruszkowie. Z Europy i Turcji do Polski towar jest przywożony różnymi samochodami, ale już do Rosji może być przetransportowany tylko jednym autem. Przesyłki muszą się więc nie tylko zmieścić na jednej naczepie, ale być także prawidłowo ułożone, by nie uległy uszkodzeniu w czasie transportu.

Wśród transportowanych towarów były także gotowe markizy tarasowe o długości ponad 7 metrów i szerokości blisko 2 metrów. Zgodnie z zaleceniem klienta, Go Logis musiało zorganizować transport tak, aby zostały przewiezione w całości, bez demontażu. Istotne było zminimalizowanie kosztów transportu markiz z fabryki do magazynu w Pruszkowie przez znalezienie mniejszego auta do transportu nietypowej przesyłki linią drobnicową. Należało także odpowiednio zabezpieczyć towar w czasie załadunku do Rosji.

Spedytor odpowiada także za odprawę celną towaru w Polsce - prawidłowe przygotowanie dokumentów, deklaracji eksportowych, karnetu TIR i listów przewozowych. Czas realizacji jednego zlecenia, od momentu zgłoszenia odbioru towarów z fabryk do dostarczenia ładunku do magazynu w Moskwie, średnio wynosi od kilku do kilkunastu dni. - Przeładunek i konsolidacja ładunków przekładają się na wymierne korzyści dla klienta. Transport za pomocą jednego a nie kilku samochodów i dostawa całego zamówionego towaru w jedno miejsce i w tym samym czasie, znacznie obniża koszty przewozu i przyspiesza czas realizacji zamówień, które musi zrealizować nasz usługobiorca. Przekazanie jednemu spedytorowi organizacji całego procesu też stanowi udogodnienie – podsumowuje Karolina Stelmaszuk.