



Effect Group Sp. z
o.o.

★★★★☆ 4,4 / 5

512 ocen

Transport i spedycja na rynku krajowym i międzynarodowym

Numer usługi 2025/08/06/5339/2925374

📍 Warszawa / stacjonarna

🏠 Usługa szkoleniowa

🕒 12 h

📅 15.12.2025 do 16.12.2025

2 275,50 PLN brutto

1 850,00 PLN netto

189,63 PLN brutto/h

154,17 PLN netto/h

Informacje podstawowe

Kategoria	Transport i motoryzacja / Transport i logistyka
Grupa docelowa usługi	- osoby odpowiadające za współpracę z przewoźnikami - pracownicy działów transportu, logistyki, handlu, zakupów, - pracownicy branży TSL - firm przewozowych, spedytorów, firm logistycznych
Minimalna liczba uczestników	5
Maksymalna liczba uczestników	14
Data zakończenia rekrutacji	08-12-2025
Forma prowadzenia usługi	stacjonarna
Liczba godzin usługi	12
Podstawa uzyskania wpisu do BUR	Certyfikat systemu zarządzania jakością wg. ISO 9001:2015 (PN-EN ISO 9001:2015) - w zakresie usług szkoleniowych

Cel

Cel edukacyjny

Przełączmy praktyczne wiadomości i umiejętności w zakresie współpracy z zawodowymi spedytorami i przewoźnikami, a także umiejętności poprawnego wypełniania dokumentów występujących w procesach spedycyjnych i transportowych. Głównym celem szkolenia jest zdobycie wiedzy praktycznej na temat poprawnego wypełniania dokumentów spedycyjnych i transportowych.

Efekty uczenia się oraz kryteria weryfikacji ich osiągnięcia i Metody walidacji

Efekty uczenia się	Kryteria weryfikacji	Metoda walidacji
Wyjaśnia znaczenie i zakres stosowania reguł INCOTERMS® 2020 w transporcie i spedycji.	• Wskazuje, co regulują, a czego nie regulują INCOTERMS®. • Rozróżnia poszczególne formuły i ich zastosowanie w różnych gałęziach transportu. • Określa zmiany wprowadzone w wersji 2020 względem 2010.	Test teoretyczny z wynikiem generowanym automatycznie
Dobiera właściwą formułę INCOTERMS® do rodzaju transportu i warunków kontraktu.	• Analizuje podział obowiązków, kosztów i ryzyka między stronami. • Wskazuje sytuacje, w których nie zaleca się stosowania określonych formuł (np. EXW, FOB). • Rozpoznaje najczęstsze błędy w interpretacji warunków dostaw.	Test teoretyczny z wynikiem generowanym automatycznie
Rozróżnia umowę spedycji od umowy przewozu i określa obowiązki stron.	• Wskazuje cechy charakterystyczne obu umów. • Określa zakres odpowiedzialności spedytora i przewoźnika. • Rozpoznaje skutki mylenia spedytora z przewoźnikiem.	Test teoretyczny z wynikiem generowanym automatycznie
Stosuje przepisy ustawy o transporcie drogowym i wymagania dotyczące licencji.	• Wskazuje obowiązki weryfikacji uprawnień przewoźnika. • Określa zasady archiwizacji dokumentów transportowych. • Wymienia wysokości kar administracyjnych za naruszenia.	Test teoretyczny z wynikiem generowanym automatycznie
Identyfikuje zasady odpowiedzialności przewoźnika krajowego i międzynarodowego.	• Wskazuje podstawy prawne (Prawo przewozowe, Konwencja CMR). • Rozpoznaje przesłanki wyłączające lub ograniczające odpowiedzialność przewoźnika. • Wymienia obowiązki związane z listem przewozowym.	Test teoretyczny z wynikiem generowanym automatycznie
Stosuje procedury reklamacyjne w transporcie i spedycji.	• Wskazuje kto jest uprawniony do złożenia reklamacji i w jakim trybie. • Rozróżnia reklamacje z tytułu umowy sprzedaży i umowy przewozu. • Określa wymagania formalne i terminy składania reklamacji.	Test teoretyczny z wynikiem generowanym automatycznie

Kwalifikacje

Kompetencje

Usługa prowadzi do nabycia kompetencji.

Warunki uznania kompetencji

Pytanie 1. Czy dokument potwierdzający uzyskanie kompetencji zawiera opis efektów uczenia się?

TAK

Pytanie 2. Czy dokument potwierdza, że walidacja została przeprowadzona w oparciu o zdefiniowane w efektach uczenia się kryteria ich weryfikacji?

TAK

Pytanie 3. Czy dokument potwierdza zastosowanie rozwiązań zapewniających rozdzielenie procesów kształcenia i szkolenia od walidacji?

TAK

Program

Dzień I

Analiza i omówienie 11 reguł Incoterms 2020 oraz zmian w poszczególnych regułach, ze szczególnym uwzględnieniem podziału obowiązków, kosztów i ryzyka między stronami kontraktu.

Warunki dostaw INCOTERMS®2020 – pojęcia podstawowe:

- czy jest obowiązek stosowania Warunków Handlowych INCOTERMS®?
- co regulują a czego nie regulują INCOTERMS®2020,
- co to jest „ryzyko” w dostawie,
- co oznacza „termin dostawy”,
- płatności w handlu zagranicznym (kilka słów o akredytywie i dokumentach),
- obowiązek dokonania odprawy celnej eksportowej/importowej,
- możliwe modyfikacje formuł INCOTREMS®,
- reklamacje z tytułu umowy sprzedaży a reklamacje z tytułu umowy o przewóz (uszkodzenie, ubytek, utrata towaru w transporcie, opóźnienie w dostawie),
- reklamacje z tytułu szkody w przewozie, kto jest uprawniony do ich składania i czy wynika to z INCOTERMS® czy z innych przepisów?
- czy można używać poprzednich wersji INCOTERMS® (np. INCOTERMS®2010 albo starszych) a jak z już zawartymi umowami?

Podstawowe zmiany w wersji INCOTERMS®2020 w porównaniu z wersją INCOTERMS®2010 – co nowego a co pozostaje:

- jak rozpoznać czy jest to wersja 2020 czy jeszcze 2010?
- rozszerzony wstęp i aktualizacja not wyjaśniających,
- nowy układ artykułów (zmiany raczej techniczne, układ bardziej czytelny),
- zmiana inicjałów z DAT na DPU (delivery at place unloaded),
- zmiany w zakresie ubezpieczeń: CIP I CIF,
- adnotacja “on board” na konosamencie przy FCA,
- sytuacja użycia własnych środków przewozu przy FCA, DAP, DPU, DDP,
- włączenie wymogów związanych z bezpieczeństwem w zakresie obowiązków dotyczących przewozu i kosztów (A4/B4 I A9/B9).

Omówienie poszczególnych formuł – jak je stosować prawidłowo: zalecenia i przeciwwskazania.

Reguły dla wszystkich środków i gałęzi transportu:

- **EXW** Ex Works (... named place),
- **FCA** Free Carrier (... named place),
- **CPT** Carriage PaidTo (... named place of destination),
- **CIP** Carriage Insurance Paid To (... named place of destination),
- **DAP** Delivered At Place (... named place of destination),
- **DPU** Delivery at Place Unloaded (... named place of destination),
- **DDP** Delivered Duty Paid (... named place of destination).

Ubezpieczenia CARGO w CIF i CIP – w pozostałych formułach „ubezpiecza ten co ma w tym interes – co o ubezpieczeniu kupujący powinien obowiązkowo wiedzieć:

- dlaczego wyłączne bazowanie na ubezpieczeniu przewoźnika(OCP) czy spedytora (OCS) jest niezalecane,
- ograniczenia kwotowe przy odpowiedzialności przewoźnika.

Reguły dla transportu morskiego i wodnego śródlądowego.

Transport morski: odpowiedzialność przewoźnika morskiego, rola i znaczenie Konosamentu (B/L), co to jest morski list przewozowy i kiedy stosować zamiast B/L, demurrage, detention...

- **FAS** Free Alonside Ship (...named port of shipment),
- **FOB** Free On Board (... named port of shipment),
- **CFR** Cost and Freight (... named port of destination),
- **CIF** Cost Insurance Freight (...named port of destination),
- Inne?

TOP10 czyli najczęściej popełniane błędy przy stosowaniu Warunków Handlowych INCOTERMS®:

- np. czemu zasadniczo nie zaleca się stosowania FAS, FOB, CFR i CIF – do sytuacji gdy przewóz towaru następuje w kontenerze, chociaż te formuły dotyczą transportu morskiego... a jeżeli nie te formuły to jakie?
- uzgodnienie warunków handlowych ale bez podania wersji INCOTERMS® a potem dopisywanie ich na dokumentach handlowych i transportowych,
- dlaczego EXW należy stosować wyjątkowo rzadko,
- nadużywanie DDP,
- powszechnie błędne interpretowanie terminu dostawy przy warunkach z grupy „C”,
- inne, możliwe błędy przy stosowaniu aktualnej wersji INCOTERMS®2020.

Zalecenie:

kiedy stosować daną formułę INCOTERMS®, przykłady praktyczne.

Dyskusja - pytania.

Dzień II

Umowa spedycji i odpowiedzialność spedytora:

- Czym się różni umowa spedycji od umowy przewozu?
- Zakres odpowiedzialności spedytora;
- Najczęściej popełniane błędy w umowach spedycji;
- Skutki mylenia spedytora z przewoźnikiem;
- Czego mają prawo wymagać od spedytora a czego raczej nie?
- Czy zleceniodawca spedytora może domagać się dowodu, że spedytor zapłacił przewoźnikowi?
- Instrukcja wysyłkowa, ważne narzędzie pracy spedytora.

Omówienie proponowanych zmian w ustawie o transporcie drogowym istotne dla nadawców, spedytorów, logistyków:

- Zakaz zlecania przewozu krajowego, międzynarodowego, kabotażowego podmiotom nieposiadającym zezwolenia/licencji na takie przewozy;
- Spedytor, nadawca, podwykonawca ma obowiązek sprawdzenia uprawnień przewoźnika i posiadania u siebie kopi stosownych zezwoleń, uprawnień, licencji przewoźnika (okres przechowania 5 lat);
- Obowiązek przekazania przewoźnikowi (musi nim dysponować kierowca) potwierdzenia zlecenia transportowego, aby organy kontrolne mogły ustalić kto zlecił transport;
- Wysokie kary:
 - za zlecenie przewozu podmiotowi nieuprawnionemu 200 000 zł,
 - za brak przekazania przewoźnikowi „potwierdzenia zlecenie transportowego” 1500 zł,
 - za brak archiwizacji dokumentów 100 000 zł,
 - suma kar podczas jednej kontroli u nadawcy, spedytora, podwykonawcy do 1 000 000 zł.

Ubezpieczenia – co należy wiedzieć:

- OC Przewoźnika ubezpiecza przewoźnika a nie ładunek;
- Co przewoźnik o swoim ubezpieczeniu powinien wiedzieć a czego z reguły nie wie;
- Dlaczego pomimo opłacenia składki zakład ubezpieczeń odmawia wypłaty odszkodowania, najczęściej podawane przyczyny – jak temu zapobiec;

- Klauzula podwykonawcy;
- Można mieć rację, ale nie mieć pieniędzy tzw. „ciche klauzule”;
- Zakres ubezpieczenia CARGO;
- Czy CARGO zapłaci gdy przewoźnik odpowiada za szkodę?;
- Czy CARGO może chronić przewoźnika? (może ale pod pewnym warunkiem).

Odpowiedzialność i dochodzenie roszczeń z tytułu umowy przewozu towarów – krajowe i międzynarodowe (Prawo przewozowe, Konwencja CMR):

- Podstawy prawne;
- Zakres odpowiedzialności przewoźnika;
- Niedyspozytywny charakter klauzul Konwencji CMR i Prawa przewozowego (nie podlegają woli stron);
- Kto jest obowiązany załadować i wyładować towar, kto mocuje towar na pojeździe?
- Wysokie kary za podanie w liście przewozowym danych niezgodnych z rzeczywistością lub niezamieszczenie ważnych informacji;
- Umowa to podstawa a list przewozowy jest dowodem tej umowy;
- Najczęściej popełniane błędy w umowach przewozu i w listach przewozowych;
- Zasady poprawnego wypełniania listu przewozowego w przewozach międzynarodowych;
- Najczęstsze przyczyny powstawania szkód w przewozach drogowych;
- Przestanki zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności za szkody w towarze w czasie transportu, ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika (obrona przed niesłusznie złożonymi reklamacjami);
- Kto jest uprawniony złożyć reklamację do przewoźnika (to nie takie oczywiste);
- Postępowanie w przypadku stwierdzenia uszkodzenia, ubytku, utraty lub opóźnienia w dostawie: co powinien zrobić przewoźnik, a co odbiorca (oraz spedytor);
- Przykłady praktyczne.

Dyskusja – pytania.

Harmonogram

Liczba przedmiotów/zajęć: 3

Przedmiot / temat zajęć	Prowadzący	Data realizacji zajęć	Godzina rozpoczęcia	Godzina zakończenia	Liczba godzin
1 z 3 Transport i spedycja na rynku krajowym i międzynarodowym	Andrzej Sikorski	15-12-2025	10:00	16:00	06:00
2 z 3 Transport i spedycja na rynku krajowym i międzynarodowym	Andrzej Sikorski	16-12-2025	09:00	14:50	05:50
3 z 3 Walidacja	Andrzej Sikorski	16-12-2025	14:50	15:00	00:10

Cennik

Cennik

Rodzaj ceny	Cena
-------------	------

Koszt przypadający na 1 uczestnika brutto	2 275,50 PLN
Koszt przypadający na 1 uczestnika netto	1 850,00 PLN
Koszt osobogodziny brutto	189,63 PLN
Koszt osobogodziny netto	154,17 PLN

Prowadzący

Liczba prowadzących: 1



1 z 1

Andrzej Sikorski

Obszar specjalizacji:

Transport i spedycja krajowa i międzynarodowa. Przewozy drogowe i morskie. Ubezpieczenia w transporcie.

Doświadczenie zawodowe:

Zaraz po studiach pracowałem w Zarządzie Portu Gdynia na Tymczasowej Bazie kontenerowej, potem po powrocie do Warszawy w C. Hartwig Warszawa.

Następnie kontynuowałem pracę w sektorze prywatnym: jako vice dyrektor w Spedcargo Sp. z o.o. a następnie już samodzielnie jako przedstawiciel handlowy koncernu spedycyjnego LEP International przekształconego następnie w GeoLogistics Corporation. Do moich obowiązków należał kontakt z klientami, rozpatrywanie reklamacji transportowych i organizacja transportu drogowego i morskiego.

Doświadczenie w świadczeniu tego typu usług – od 1996 roku prowadzę szkolenia w zakresie spedycji i transportu międzynarodowego. Szkolenia zamknięte dla firm oraz szkolenia otwarte. Prowadziłem zajęcia dla Unilever, ArcelorMittal, Zrzeszenia Międzynarodowych przewoźników Drogowych, DSV czy PKS Oliwa...

Publikowałem artykuły min. w Gazecie Transportowej, jestem autorem książki „Transport i spedycja międzynarodowa w handlu zagranicznym” wydanej w 2013 roku przez ODDK Gdańsk.

Wykształcenie – ukończyłem w 1980 roku Wydział Ekonomiki Transportu na Uniwersytecie Gdańskim a także różnorodne kursy min. we Francuskim Instytucie Zarządzania oraz w Zrzeszeniu Prawników Polskich. Od 5 lat prowadzi szkolenia z zakresu transportu i spedycji na rynku krajowym i międzynarodowym.

Informacje dodatkowe

Informacje o materiałach dla uczestników usługi

Materiały rozdawane podczas szkolenia

Informacje dodatkowe

Cena udziału w szkoleniu wynosi: 1850 zł + 23% VAT

Dla jednostek finansujących udział w szkoleniu w minimum 70% lub w całości ze środków publicznych stawka podatku VAT = zw.

Cena szkolenia dotyczy udziału 1 osoby i zawiera: udział w zajęciach, komplet materiałów, dyplom ukończenia, możliwość indywidualnych konsultacji podczas szkolenia, przerwy kawowe oraz obiad.

Warunkiem uczestnictwa w szkoleniu jest: przesłanie do nas formularza zgłoszenia na e-mail. Nie wymagamy przedpłaty, płatność realizowana jest po szkoleniu.

Rezerwacja noclegów: pomagamy przy rezerwacji noclegów na preferencyjnych warunkach w hotelu, w którym odbywa się szkolenie.

Szkolenia zamknięte

Jeśli są Państwo zainteresowani realizacją szkolenia wewnętrznego z przedstawionego tematu prosimy o kontakt.

Adres

al. Aleja "Solidarności" 165

00-876 Warszawa

woj. mazowieckie

Hotel IBIS Centrum

Udogodnienia w miejscu realizacji usługi

- Klimatyzacja
- Wi-fi

Kontakt



Barbara Matejczyk

E-mail szkolenia@effectgroup.pl

Telefon (+48) 224 165 555