



AKADEMIA GÓRNICZO-HUTNICZA IM. STANISŁAWA STASZICA W KRAKOWIE
WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA

KATEDRA EKONOMII, FINANSÓW I ZARZĄDZANIA ŚRODOWISKIEM

Praca dyplomowa licencjacka

Analiza form transportu w handlu zagranicznym i związanych z nimi kosztów

Forms of transport analysis and related costs in international trade

Autor:	Paulina Adamska
Kierunek studiów:	Zarządzanie
Opiekun pracy:	dr inż. Krzysztof Połuszny

Kraków, 2020

Spis treści

Wstęp

1. Znaczenie handlu zagranicznego we współczesnej gospodarce	1
1.1 Historyczny rozwój handlu.....	1
1.2 Główne teorie handlu zagranicznego	4
1.2.1 Merkantyizm	5
1.2.2 Teorie klasyczne.....	5
1.2.3 Teorie neoklasyczne	5
1.2.4 Teorie nowoczesne	6
1.3 Główne czynniki wpływające na obroty handlowe.....	8
1.3.1 Cło	8
1.3.2 Regulacje międzynarodowe – rola Światowej Organizacji Handlu (WTO).....	9
1.4 Handel zagraniczny w PKB.....	10
1.5 Handel zagraniczny Polski. Obroty w głównych grupach towarowych	12
2. Formuły Incoterms 2000 oraz Incoterms 2010	19
3. Główne formy transportu w handlu zagranicznym i sposób ich funkcjonowania.....	31
3.1 Transport morski	31
3.2 Transport drogowy	35
3.3 Transport kolejowy.....	39
4. Analiza kosztów związanych z transportem towaru	44
4.1 Koszty w przedsiębiorstwie transportowym.....	44
4.2 Porównanie kosztów transportu.....	45

Podsumowanie

Bibliografia

Spis wykresów

Spis tabel

Spis rysunków

Wstęp

Handel zagraniczny stanowi podstawową gałąź gospodarki światowej. Bez wymiany towarów nie mogłoby funkcjonować żadne Państwo. Wynika to z ograniczenia dostępnych surowców na terytorium danego Państwa oraz możliwości ich przetworzenia. Handel międzynarodowy nie mógłby istnieć bez transportu. Celem tej pracy jest omówienie form transportu oraz analiza kosztów występujących w transporcie.

W pierwszym rozdziale zostanie określone znaczenie handlu w gospodarce. Rozważania rozpoczną się od przedstawienia historii handlu zagranicznego od pierwszej wojny światowej do czasu obecnego. Następnie przybliżone zostaną główne teorie w handlu międzynarodowym. Zostaną również zdefiniowane główne czynniki, od których zależne są obroty handlowe. Nakreślony zostanie udział handlu w tworzeniu produktu krajowego brutto oraz obroty w głównych grupach towarowych w Polsce.

Rozdział drugi stanowi omówienie międzynarodowych reguł, określających warunki sprzedaży nazwane formułami Incoterms 2000 oraz Incoterms 2010. Przedstawiają one podział kosztów i odpowiedzialności pomiędzy nabywcą a sprzedawcą.

W rozdziale trzecim omówione zostaną główne formy transportu stosowane w handlu zagranicznym oraz sposób, w jaki funkcjonują. Przedstawione zostaną dokumenty wykorzystywane w danym rodzaju transportu, sposób zawierania umowy na przewóz oraz wyszczególnione koszty w transporcie morskim, drogowym i kolejowym.

Rozdział czwarty skupi się na analizowaniu kosztów transportu drogowego. Zostaną omówione poszczególne rodzaje wydatków firmy spedycyjnej. Porównany zostanie transport ładunku do kraju europejskiej z transportem do kraju z poza Unii Europejskiej w zależności od rodzaju wykorzystanego taboru.

1. Znaczenie handlu zagranicznego we współczesnej gospodarce

1.1 Historyczny rozwój handlu

Od końca XVIII wieku do wybuchu I wojny światowej handel międzynarodowy pełnił znaczącą rolę w funkcjonowaniu gospodarek państw. Głównym czynnikiem dynamiki obrotów międzynarodowych był postęp techniczny, który pozwolił na usprawnienie transportu kolejowego oraz morskiego. Dodatkowymi czynnikami były: wzrost gospodarczy, wprowadzenie krajowych systemów waluty złotej oraz liberalizacja handlu.¹ Okres ten został nazwany Pax Britannica, ze względu na przewagę Wielkiej Brytanii w obszarze handlu i finansów międzynarodowych. Anglia stanowiła również wyznacznik państwa liberalnego.² W XIX wieku Wielka Brytania mogła kształtować popyt i podaż ze względu na swoją pozycję w przemyśle oraz jako największy eksporter kapitału.³ W latach 1870-1913 udział handlu zagranicznego dobrami i usługami w dochodzie narodowym Wielkiej Brytanii oszacowano na blisko 30%. Dla porównania w Niemczech stanowił on ok. 20%, we Francji 16%, a we Włoszech ok. 10%.⁴

Porządek w handlu zagranicznym został zburzony, gdy wybuchła I wojna światowa, wywołując dezorganizację rynków europejskich, co w konsekwencji przyczyniło się do wielkiego kryzysu gospodarczego w latach 1929-1933.⁵ Okres ten nazywany jest okresem przejściowym między Pax Britannica a Pax Americana. W okresie tym wzmocniona została pozycja Stanów Zjednoczonych, które znacząco wpłynęły na wynik wojny, oraz pozycja Japonii. Na kontynencie europejskim dominowała Wielka Brytania wraz z Francją, jednak ich gospodarki uległy osłabieniu z powodu kosztów, jakie poniosły w czasie I wojny światowej.

Okres po II wojnie światowej do roku 1973 określany jest jako Pax Americana.⁶ W lipcu 1944 r. na konferencji w Bretton Woods zaprezentowano koncepcje, które umożliwiłyby prowadzenie sprawnej wymiany handlowej i pozwalały na wzrost gospodarczy. W czasie

1 Białowas T., *Rozwój handlu międzynarodowego po II wojnie światowej*, Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń, 2006, s.5

2 Lubbe A., *Dominacja i współzależność. Ekonomiczne podstawy Pax Britannica i Pax Americana*, PWN, Warszawa, 1994, s.36

3 Kudliński R., Siwiński W., *Szkice o gospodarce światowej*, PWN, Warszawa, 1985, s.191-195

4 Lubbe A., *Dominacja i współzależność. Ekonomiczne podstawy Pax Britannica i Pax Americana*, PWN, Warszawa, 1994, s.52

5 Białowas T., *Rozwój handlu międzynarodowego po II wojnie światowej*, Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń, 2006, s.5

6 Lubbe A., *Dominacja i współzależność. Ekonomiczne podstawy Pax Britannica i Pax Americana*, PWN, Warszawa, 1994, s.142

konferencji został utworzony Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW) oraz Międzynarodowy Bank Odbudowy i Rozwoju (Bank Światowy).⁷ System walutowy oparto na dolarze amerykańskim, który był wymienialny na złoto według parytetu 0,8886708 g czystego złota za 1 dolara USA.⁸ Oznaczało to zaufanie do dolara i ustanowienie Stanów Zjednoczonych krajem sprawującym nadzór nad gospodarką światową. Wspierając idee wolnej wymiany handlowej, 30 października 1947 r. w Genewie 23 kraje podpisały układ GATT (Układ Ogólny w sprawie Taryf Celnych i Handlu).⁹ Układ miał stopniowo przyczyniać się do obniżki stawek celnych i rozwoju handlu międzynarodowego.¹⁰ W tabeli 1 przedstawiono, w jaki sposób zmieniał się udział poszczególnych bloków państw w eksporcie.

Tab. 1 Procentowy udział eksportu według grupy krajów

Grupa krajów/kraj	Eksport ogółem		
	1938	1948	1955
Świat ogółem	100	100	100
USA i Kanada	19,2	29,1	22,0
USA	14,8	23,2	18,3
Europa Zachodnia	44,0	37,2	39,2
Wielka Brytania	12,4	12,2	10,0
Reszta krajów Europy Zachodniej	31,6	25,0	27,4
Japonia	3,6	0,4	2,3

Źródło: J. Słodczuk, J. Misła, *Historia handlu międzynarodowego*, PWE, Warszawa, 2001, s. 161

Analizując tabelę 1, można stwierdzić, że po II wojnie światowej Europa odbudowywała swoją pozycję w handlu międzynarodowym. Zwiększył się w nim także udział Japonii. Natomiast Stany i Kanada zmniejszały swoje wpływy na arenie międzynarodowej.

W latach siedemdziesiątych XX wieku nastąpiło ponowne załamanie gospodarki światowej spowodowane m.in. kryzysem energetycznym oraz kryzysem międzynarodowego systemu walutowego, a także recesjami, w wyniku których spadła dynamika wzrostu gospodarczego.¹¹ Recesja dotknęła początkowo Stany Zjednoczone, następnie objęła Kanadę

7 Bożyk P., Misła J., Puławski M., *Międzynarodowe stosunki ekonomiczne*, PWE, Warszawa, 2001

8 *Ewolucja międzynarodowego systemu walutowego. Sprawy międzynarodowe*, 1976, nr 6 s.125

9 Piklikiewicz M., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze na przełomie wieków*, Difin, Warszawa, 2001, s. 201

10 Red. Budnikowski A., Kawecka-Wyrzykowska E., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa 2000 s. 265-266

11 Białowas T., *Rozwój handlu międzynarodowego po II wojnie światowej*, Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń, 2006, s.48

i Europę.¹² Poważniejszym problemem okazał się jednak kryzys energetyczny. Ropa naftowa stanowiła główne źródło energii (41,7%¹³). Ceny ropy początkowo kształtowane były przez Stany Zjednoczone, jednak zadanie to przejęła Organizacja Krajów Eksportujących Ropę Naftową (OPEC) utworzona w 1960 r. w Bagdadzie.¹⁴ Wraz z podwyżkami ceny ropy podniosły się koszty związane z transportem i przemysłem. W 1973 r. koszty te odpowiadały odpowiednio za 34% i 21% zapotrzebowania na ten surowiec.¹⁵ Kolejnym wydarzeniem przyczyniającym się do załamania sytuacji gospodarczej na świecie był międzynarodowy kryzys systemu walutowego, czyli upadek Międzynarodowego Systemu Walutowego z Bretton Woods. Jako przyczynę podaje się zbyt niski poziom rezerw złota Stanów Zjednoczonych w stosunku do ich krótkoterminowych zobowiązań za granicą, a także wprowadzenie zbyt niskiej stopy procentowej.¹⁶

Po 1993 roku nastąpił przełom w obrotach handlowych. Dynamicznie zwiększyło się ich tempo wzrostu. Kolejny kryzys nadszedł w roku 2001 i najmocniej odczuła go Japonia, w której import spadł o 8 %, a eksport o 16 %. Do największych eksporterów i importerów przed rokiem 2000 można zaliczyć Unię Europejską, której udział w światowym eksporcie stanowił 44,4%, a w imporcie 44,6%. Jej pozycja, podobnie jak Japonii, uległa zmniejszeniu na korzyść Stanów Zjednoczonych po roku 2001. Do regionów, w których handel zagraniczny rozwijał się najprężniej możemy zaliczyć Amerykę Łacińską oraz Europę Zachodnią. Najmniejszy udział w handlu światowym przypadł na kraje Afryki.¹⁷

Handel zagraniczny w XXI wieku to przede wszystkim kryzysy z 2008 i 2010 roku. Rok 2009 przyniósł największy spadek obrotów w handlu międzynarodowym od czasów II wojny światowej. Wynikał on z załamania popytu w Stanach Zjednoczonych, a następnie w pozostałych krajach. Po 2010 roku nastąpił szybki wzrost w wymianie międzynarodowej. Duże znaczenie w ostatnich latach odgrywa grupa państw G20, czyli 19 państw oraz Unia Europejska. Mają one wspólne cele w polityce finansowej, polegające na pobudzeniu wzrostu

12 Red. Morawski W., *Powszechna historia gospodarcza 1918-1991*, Wyd. Folks, Warszawa, 1994, s.169-170

13 Białowas T., *Rozwój handlu międzynarodowego po II wojnie światowej*, Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń, 2006, s. 50

14 Budnikowski A., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa, 2006, s.242

15 Białowas T., *Rozwój handlu międzynarodowego po II wojnie światowej*, Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń, 2006, s.52

16 Białowas T., *Rozwój handlu międzynarodowego po II wojnie światowej*, Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń, 2006, s.54-56

17 Białowas T., *Rozwój handlu międzynarodowego po II wojnie światowej*, Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń, 2006, s.92-94

gospodarczego. Konsekwencją ich działania ma być zapewnienie stabilności i ciągłości systemów gospodarczych oraz finansowych.¹⁸

1.2 Główne teorie handlu zagranicznego

By móc lepiej zrozumieć mechanizmy, którymi rządzi się gospodarka międzynarodowa stworzono teorie, czyli ogólne, spójne koncepcje opierające się na poznaniu istotnych czynników, które kształtują dane zjawisko.¹⁹ Teorie handlu międzynarodowego podejmują próbę wyjaśnienia geograficznej struktury wymiany towarów oraz jej skalę. Zostały one podzielone następująco w kolejności chronologicznej:

- Merkantyizm,
- teorie klasyczne,
- teorie neoklasyczne,
- teorie nowoczesne.²⁰

1.2.1 Merkantyizm

Merkantyizm ukształtował się w XVI w. w Anglii i jest uważany za pierwszą próbę teoretycznego ujęcia problematyki handlu. Stanowił doktrynę ekonomiczną i polityczną, która aprobowala wywóz własnych towarów oraz jednocześnie ograniczenie importu w celu uzyskania nadwyżek złota.²¹ Ówczesni ekonomiści głosili bowiem pogląd, że podstawą dobrobytu społecznego i czynnikiem stymulującym handel zagraniczny jest złoto i srebro. Państwo miało możliwość wspierania eksportu poprzez stosowanie dopłat oraz chroniąc eksporterów przed ryzykiem, a także mogło ograniczać import, nakładając na towary cła oraz zakazy. Teoria ta zakłada, że dodatni bilans handlowy jednego kraju oznacza ujemny bilans handlowy drugiego kraju, w wyniku czego, gdy jeden kraj się bogaci, drugi staje się biedniejszy. David Hume w 1752 roku skrytykował teorie merkantyizmu, tłumacząc, że żaden kraj nie powinien w długim czasie utrzymywać nadwyżki złota i srebra jako nadwyżki bilansu handlowego, ale dążyć do jego zrównoważenia.²² W późniejszych latach krytykę

18 Puślecki Z., *Protekcjonizm regulacyjny we współczesnym handlu międzynarodowym*, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, 2018, https://www.researchgate.net/publication/329604994_Protekcjonizm_regulacyjny_we_wspolczesnym_handlu_miedzynarodowym dostęp na dzień 15.05.2020 r.

19 Słownik języka polskiego, <https://sjp.pwn.pl/sjp/teoria;2577924.html> , dostęp na dzień 29.04.2020 r.

20 Rymarczyk J., *Biznes Międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012, s.103

21 Budnikowski A., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa, 2006, s.39

22 Rymarczyk J., *Biznes Międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012, s. 103

Hume'a poparli A. Smith i D. Ricardo, uważając, że każda ze stron może doświadczać zysków decydując się na handel.

1.2.2. Teorie klasyczne

Wśród najbardziej znanych twórców teorii klasycznych możemy wyróżnić Adama Smitha oraz Davida Ricardo. Pierwszy z nich w 1776 roku opublikował traktat „Badania nad naturą i przyczynami bogactwa narodów”, w którym ogłosił, że skoro dwa kraje podejmują się bez przymusu handlu między sobą, to oznacza, że oba odnoszą z tego tytułu korzyści. Żaden kraj nie zdecydowałby się na wymianę handlową, gdyby nie wiązało się to z osiągnięciem zysków lub powodowało ponoszenie strat. Adam Smith jest autorem teorii kosztów absolutnych, w której nakład pracy jest miarą pozwalającą na określenie różnic kosztów wytwarzania, co stanowi podstawę w rozwoju specjalizacji oraz ustalenia korzyści z wymiany międzynarodowej.²³ Teoria skupia się na badaniu wpływu wydajności pracy pojedynczych jednostek wyspecjalizowanych w poszczególnych dziedzinach. Ważnym kryterium doboru specjalizacji dla konkretnej gospodarki jest jej zaopatrzenie w zasoby naturalne lub nabyte. Adam Smith zwracał uwagę na różnice w kosztach absolutnych wytwarzanych produktów jako przyczynę handlu międzynarodowego. Natomiast David Ricardo jako powód wymiany między dwoma krajami podaje różnicę w kosztach względnych (komparatywnych). Ogłosił on swoją teorię w roku 1817, pisząc „Zasady ekonomii politycznej i opodatkowania”. Smith i Ricardo swoje teorie oparli na uproszczonym modelu rzeczywistości, w którym istnieją tylko dwa kraje, dwa towary oraz pracy jako jedynym czynnikiem produkcji. Pozostałe czynniki tworzące dodatkowe bariery w handlu (transport, kursy wymiany walut itd.) nie zostały wzięte pod uwagę.²⁴

1.2.3. Teorie neoklasyczne

Twórcy teorii neoklasycznych szukali odpowiedzi na pytanie, co stanowi źródło przewagi danego kraju w eksporcie konkretnego towaru oraz dlaczego występują względne różnice w kosztach ich produkcji. Teoria obfitości czynników produkcji stanowiła próbę odpowiedzi na postawione wyżej pytania. Jej twórcami byli E. Heckscher oraz B. Ohlin. Według autorów, kapitał i siła robocza stanowią o pozycji danego kraju w handlu międzynarodowym. W. Leontief przeprowadził badania na danych ze Stanów Zjednoczonych w celu zweryfikowania teorii. USA uznano za kraj posiadający odpowiednie ilości kapitału, ale

23 Bożyk P., Misala J., Puławski M., *Międzynarodowe stosunki ekonomiczne*, PWE, Warszawa, 2001, s.54

24 Rymarczyk J., *Biznes Międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012, s.105-106

ograniczone ilości pracy (ze względu na swoją powierzchnię). W wynikach badań ujawniono tzw. paradoks Leontiefa oznaczający, że eksportowane przez USA towary zawierały więcej nakładów pracy niż kapitału. Wynikało to z faktu, iż większe nakłady pracy odpowiednio wykwalifikowanych pracowników przełożyły się na niższe koszty wytworzenia towaru.²⁵

1.2.4. Teorie nowoczesne

Główne teorie nowoczesne to między innymi²⁶:

- teorie neoczynnikowe,
- teorie neotechnologiczne,
 - teoria luki technologicznej,
 - teoria cyklu życia produktu,
 - teoria korzyści skali,
- teorie popytowo – podażowe,
 - teoria podobieństwa preferencji,
 - teoria zróżnicowania produktów,
 - teoria handlu wewnątrzgałęziowego,

Teorie neoczynnikowe opierają się w dużej mierze na rozwinięciu twierdzenia Ohlina-Heckschera mówiącym, że praca lub kapitał stanowią podstawę specjalizacji zarówno produkcji jak i eksportu. Jeden z czynników powinien stanowić nadwyżkę dla eksportera i stanowić deficyt dla importera danego towaru. Do czynników wytwórczych zalicza się pracę, kapitał i zasoby naturalne. Praca została rozdzielona na pracę złożoną, czyli wykwalifikowaną siłę roboczą oraz pracę prostą.²⁷

Teorie neotechnologiczne jako główny czynnik wytwórczy uznają technologię. Do ich podstawowych założeń należy zróżnicowanie produktów, dynamiczne korzyści skali oraz występowanie konkurencji niedoskonałej. Wśród wszystkich teorii neotechnologicznych wyróżnia się trzy podstawowe: teorię luki technologicznej, teorię cyklu życia produktu oraz teorię korzyści skali. Teoria luki technologicznej wymianę handlową między krajami

25 Red. Nowak A., Kozioł W., *Handel zagraniczny. Perspektywa Europejska*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 2011 s.344-345

26 Rymarczyk J., *Biznes Międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012, s.103

27 Bożyk P., Misala J., Puławski M., *Międzynarodowe stosunki ekonomiczne*, PWE, Warszawa, 2001, s.93-94

tłumaczy rozwojem postępu technologicznego i zaawansowaniem wiedzy technicznej. Stanowi to przewagę krajów wysokorozwiniętych nad rozwijającymi się.²⁸ Teoria cyklu życia produktu jako jedyna daje odpowiedź na pytanie, kto, dlaczego i gdzie inwestuje. Najczęściej przedstawia się produkt-innowacje w trzech fazach: fazę innowacyjną, fazę dojrzewania oraz fazę standaryzacji.²⁹ Teoria korzyści skali produkcji i zbytu określa sytuacje, w których ich wielkość rośnie szybciej niż nakłady czynników produkcji. Korzyści skali mogą być statyczne, w przypadku, gdy wydłużeniu ulegają serie produkcyjne wskutek specjalizacji, a także wprowadzone zostają usprawnienia techniczne. Korzyści dynamiczne dotyczą głębokich zmian technologicznych i technicznych, ale także w organizacji i marketingu, co ma dużo większe znaczenie dla przedsiębiorstwa.

Teorie popytowo-podażowe skupiają się przede wszystkim na czynnikach, które warunkują podaż produktów i czynnikach kształtujących zapotrzebowanie na nie oraz na tym, jaki ma to wpływ na handel międzynarodowy. Wśród wielu teorii autorzy wyróżniają trzy główne: teorie podobieństwa preferencji, teorie zróżnicowania produktów oraz teorie handlu wewnątrzgałęziowego.³⁰ Teoria podobieństwa preferencji została opracowana przez S. B. Lindera. Określa ona tylko handel wyrobami przemysłowymi między krajami wysoko rozwiniętymi. Zwraca szczególną uwagę na poziom rozwoju gospodarczego, wybory konsumentów oraz dochód per capita. Popyt na dane dobra w kraju zostaje zaspokojony, z zachowaniem opłacalnej produkcji, dlatego zostaje podjęty eksport do kolejnych krajów. Odbiorcy danego dobra, są dobierani w oparciu o podobieństwo struktury popytu kraju eksportującego.³¹ Teoria zróżnicowania produktów mówi o towarach zaspokajających identyczne potrzeby, ale różniących się: funkcjami, wyglądem, ceną itp. Również zaufanie do danej marki czy kraju produkującego wpływa na znaczące różnice dla konsumentów, którzy są gotowi wybrać te konkretne dobra.³² Teoria handlu wewnątrzgałęziowego dotyczy importowania i eksportowania produktów z tej samej gałęzi. W szczególności dotyczy towarów wysoko przetworzonych. W tej teorii pod uwagę brane są koszty transportu, które najlepiej zauważyć można analizując handel w krajach największych terytorialnie, takich jak: Stany Zjednoczone, Rosja czy Kanada. W południowej Kanadzie lepiej jest importować

28 Red. Nowak A., Koziół W., *Handel zagraniczny. Perspektywa Europejska*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 2011 s.347-349

29 Bożyk P., Misala J., Puławski M., *Międzynarodowe stosunki ekonomiczne*, PWE, Warszawa, 2001, s.94

30 Rymarczyk J., *Biznes Międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012, s.115-117

31 Red. Nowak A., Koziół W., *Handel zagraniczny. Perspektywa Europejska*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 2011 s.354-355

32 Rymarczyk J., *Biznes Międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012, s.118

towary z miast północnych Stanów niż sprowadzać te same towary z północnej części Kanady.³³

1.3 Główne czynniki wpływające na obroty handlowe.

1.3.1 Cło

Cło jest to podatek, który jest opłatą pobieraną przez Państwo, którego terytorium opuszcza lub na jego terytorium pojawia się towar.³⁴ Stanowi znaczący wpływ do budżetu państwa.

W zależności od kryteriów, rodzaje cła można sklasyfikować następująco:

- kryterium polityki ekonomicznej:
 - cło autonomiczne – wprowadzane jest przez państwo bez konsultacji z zagranicą,
 - cło umowne – są to cła zależne od umów międzynarodowych, dzielą się w zależności od wysokości stawki celnej na:
 - cła minimalne – dla krajów z klauzulą największego uprzywilejowania, zmuszającą do równego traktowania wszystkich partnerów,
 - cła maksymalne – dla krajów bez klauzuli największego uprzywilejowania,
- kryterium kierunku dokonywania obrotu międzynarodowego:
 - cła importowe – mają na celu ochronę własnego rynku przed nadmiernym napływem danej grupy towarów,
 - cła eksportowe – służą ochronie własnego rynku przed nadmiernym odpływem danego towaru lub wymuszenie jego większego przetworzenia,
 - cła tranzytowe – nakładane na towary, które są transportowane przez terytorium danego kraju, obecnie odchodzi się od ich stosowania,
- kryterium sposobu ustalania ceny:
 - cła ad valorem – wysokość cła zależna jest od wartości towaru,

33 Budnikowski A., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa, 2006, s.104-107

34 Bartoszewicz T., *Cło w międzynarodowych stosunkach gospodarczych*, Wyższa Szkoła Biznesu i Przedsiębiorczości w Ostrowcu Świętokrzyskim, 2006, s. 9-10

- cła ad spetiem – wysokość cła zależna jest od ilości towaru,
- cła kombinowane – połączenie cła ad valorem i cła ad spetiem,
- inne:
 - cła preferencyjne – cło jest niższe dla krajów należących do wspólnych ugrupowań (np. strefa wolnego handlu, unia celna, wspólny rynek),
 - cła dyskryminacyjne:
 - cła retorsyjne – mające na celu stonowanie niekorzystnych działań danego kraju,
 - cła wyrównawcze – mające na celu zniwelować efekt subsydiowania eksportera danego kraju,
 - cła antydumpingowe – mające na celu naprawienie strat powstałych ze sprzedaży towarów po cenach dumpingowych.³⁵

Ważną funkcję pełni TARIC, czyli Zintegrowana Taryfa Celna Wspólnoty Europejskiej, uchwalana corocznie przez Komisję Europejską. Zawarte w niej są stawki celne, preferencje taryfowe, cła antydumpingowe, opłaty wyrównawcze, ceny referencyjne i minimalne, a także informacje na temat zakazu importu oraz eksportu. Baza TARIC, składa się z kodów w postaci dziesięciu cyfr, które mogą zostać rozszerzone o kody dodatkowe.³⁶ W Polsce prawo celne zmieniło się po wejściu do Unii Europejskiej w 2004 roku. Wiele przepisów zostało narzuconych przez Wspólnotę, ale została też dana możliwość dopracowania wielu szczegółów przez każdy kraj z osobna.

1.3.2 Regulacje międzynarodowe – rola Światowej Organizacji Handlu – WTO

Światowa Organizacja Handlu, w skrócie: WTO (World Trade Organization), powstała dnia 15 kwietnia 1994 r. w Marakeszu. Została powołana na podstawie aktu końcowego Rundy Urugwajskiej podpisanego przez 117 państw. Za jeden z warunków powołania Światowej Organizacji Handlu uznaje się jej akceptację przez Stany Zjednoczone, kraje Wspólnoty Europejskiej i Japonię.³⁷ Jej praca skupia się na przeciwdziałaniu

35 Red. Nowak A., Koziół W., *Handel zagraniczny. Perspektywa Europejska*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 2011 s.201-203

36 Red. Rymarczyk J., *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, PWE, Warszawa, 2005, s.275-276

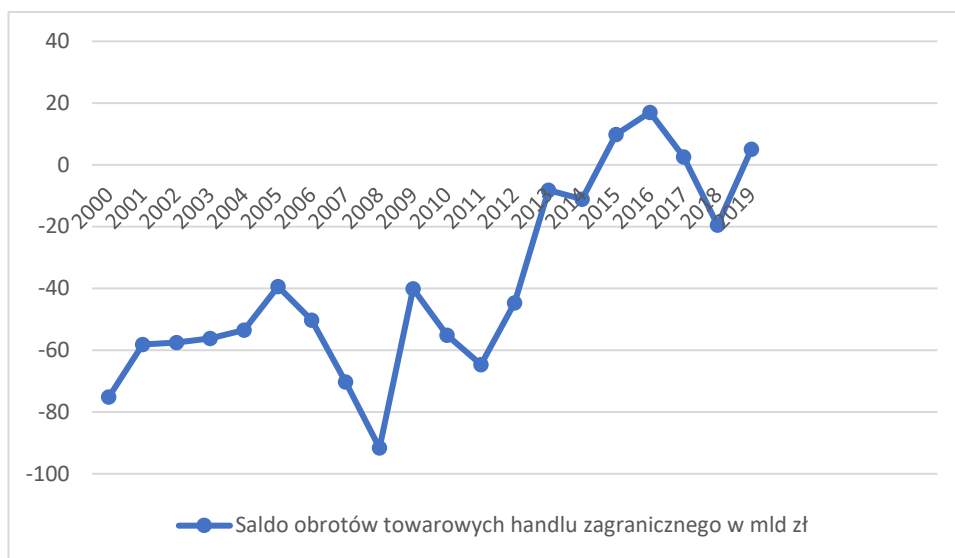
37 Puślecki Z., Skrzypczyńska J., *Unia Europejska w systemie handlu międzynarodowego WTO*, Elipsa, Warszawa, 2011, s.16

dumpingowi, zajmuje się także subsydiami, licencjonowaniem importu, handlem usługami, ale przede wszystkim jest odpowiedzialna za regulowanie aspektów prawnych, ochronę oraz sprawdzanie realizowania określonych warunków porozumień w handlu zagranicznym. Powołana została na miejsce Układu Ogólnego w Sprawie Taryf Celnych i Handlu – GATT (General Agreement on Tariffs and Trade), którego zadaniem było zmniejszenie barier w handlu zagranicznym oraz obniżenie stawek celnych. W przeciwieństwie do GATT, WTO ma osobowość prawną, co daje jej możliwość podpisywania porozumień z każdym krajem.³⁸

1.4 Handel zagraniczny w PKB

Wymiana handlowa z zagranicą pozwala na rozwój Państwa, poprzez zdobywanie wiedzy oraz towarów wspomagających wiele branż napędzających Polską gospodarkę. Produkt krajowy brutto jest miarą wielkości danej gospodarki. Określa wartość dóbr i usług wytworzonych na terenie kraju w określonym czasie. Handel zagraniczny jest składową produktu krajowego brutto, co pozwala na zobrazowanie jego udziału w Polsce.

Wykres 1. Saldo obrotów towarowych handlu zagranicznego Polski



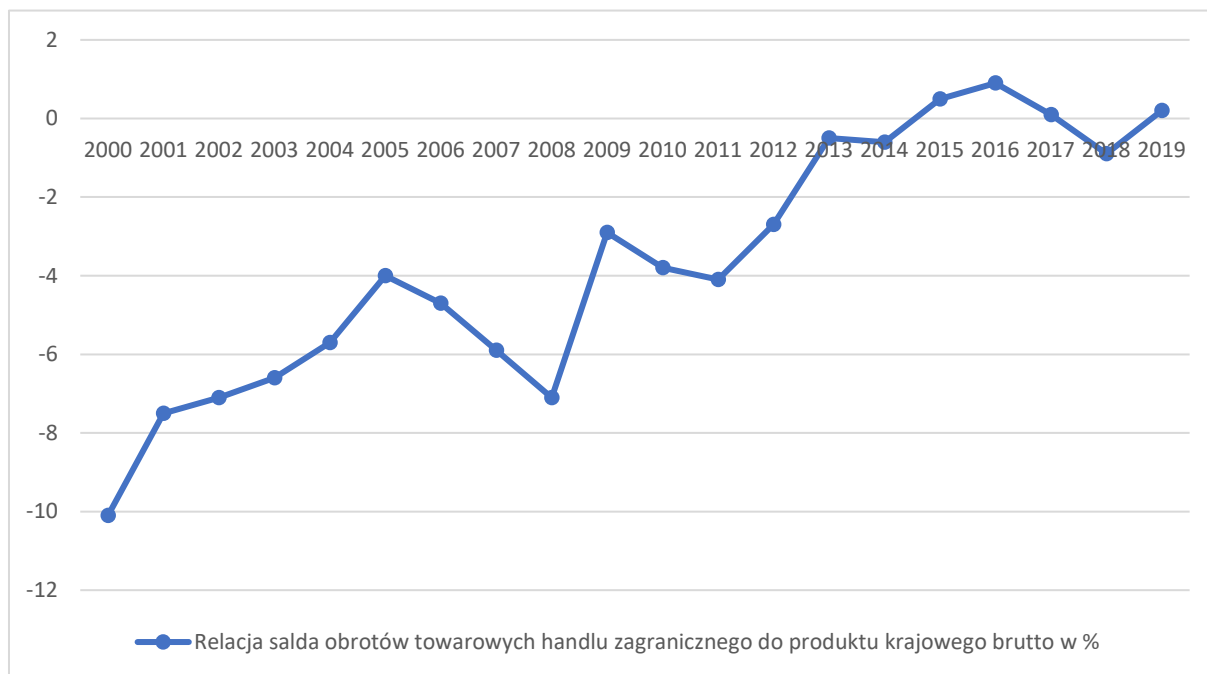
Źródło: Roczne wskaźniki makroekonomiczne <https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne/> dostęp na dzień 30.09.2020 r.

Wykres 1 przedstawia saldo obrotów towarowych handlu zagranicznego w mld zł. Jedynie w latach 2015-2017 oraz w roku 2019 Polska zanotowała dodatnie saldo. Spadki do lat wcześniejszych zanotowano od 2006 do 2008 roku, a także od 2009 do 2011 roku.

38 Hoekman B., Kostecki M., *Ekonomia światowego systemu handlu. WTO: Zasady i mechanizmy negocjacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław, 2011, s.81-82

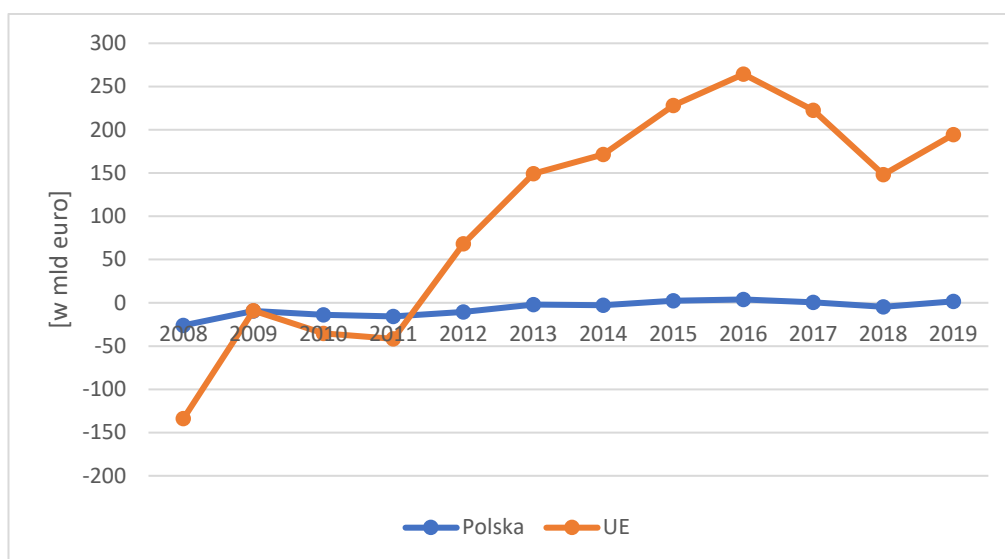
Poniższy wykres 2 pokazuje procentowy udział handlu zagranicznego w tworzeniu PKB Polski. Kształt tego wykresu pokrywa się z wykresem 1.

Wykres 2. Relacja salda obrotów towarowych handlu zagranicznego do produktu krajowego brutto w Polsce



Źródło: Roczne wskaźniki makroekonomiczne <https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne/> dostęp na dzień 30.09.2020 r.

Wykres 3. Bilans handlowy Polski i Unii Europejskiej



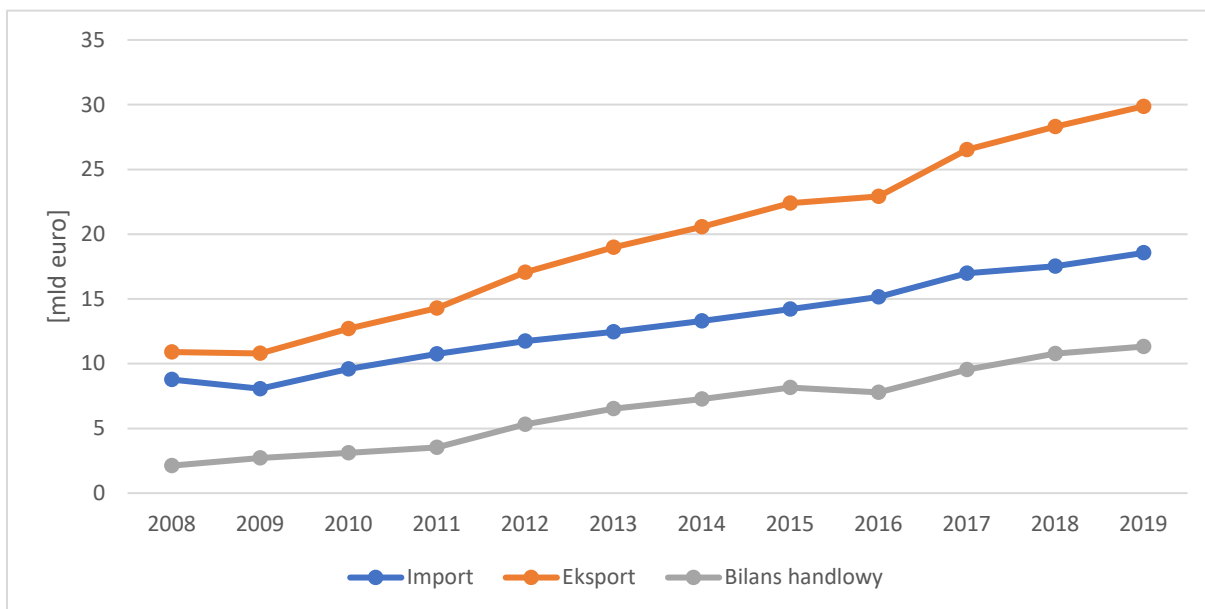
Źródło: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> dostęp na dzień 30.09.2020r.

Bilans handlu zagranicznego Polski utrzymuje się na dodatnim poziomie od 2015 roku. Unia Europejska do 2011 roku utrzymywała ujemny bilans handlowy. Dopiero od roku 2012 do 2016 bilans zaczął gwałtownie rosnąć, by znów zanotować spadek w 2017 i 2018 roku.

1.5 Handel zagraniczny Polski. Obroty w głównych grupach towarowych.

W celu porównania obrotów w wymianie zagranicznej Organizacja Narodów Zjednoczonych utworzyła standardową klasyfikację handlu międzynarodowego (SITC od ang. Standard International Trade Classification).³⁹ Poniższe wykresy przedstawia zmiany zachodzące w imporcie oraz eksporcie Polski, a także ogólny bilans handlowy w danych sekcjach od roku 2008 do roku 2019.

Wykres 4. Żywność, napoje i wyroby tytoniowe (SITC 0+1)



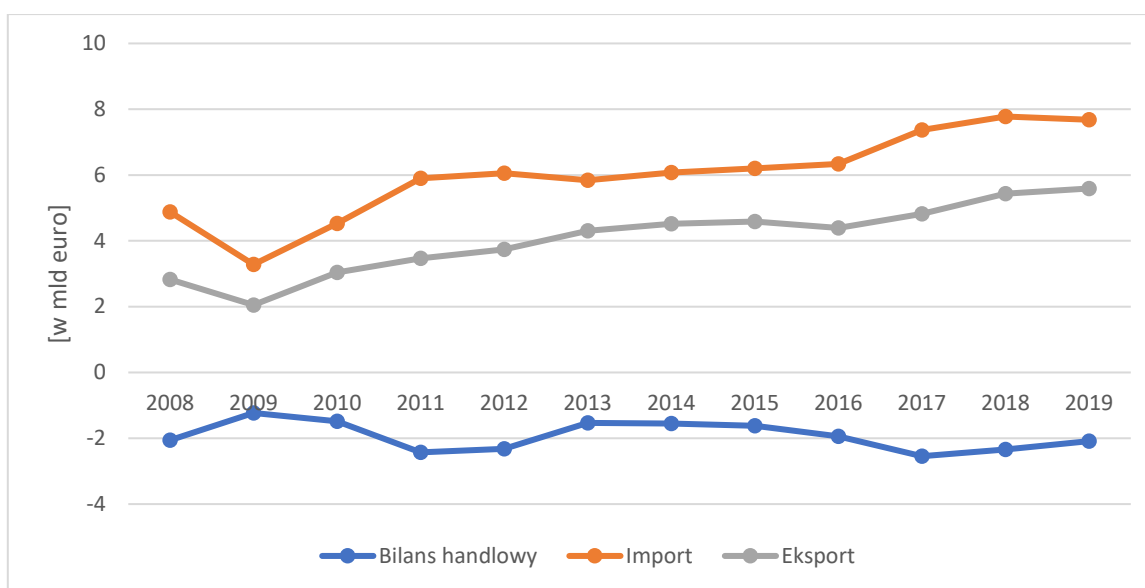
Źródło: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> dostęp na dzień 28.09.2020r.

Zerową grupę tworzą żywe zwierzęta oraz żywność (mięso oraz wyroby mięsne, nabiał i jaja ptasie, ryby, skorupiaki, mięczaki, bezkręgowce wodne, zboża i produkty zbożowe, owoce i warzywa, cukier, przetwory z cukru oraz miód, kawa, herbata, kakao, przyprawy, karma dla zwierząt oraz inne produkty jadalne). Pierwszą grupę towarową

³⁹ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Standard_international_trade_classification_\(SITC\)/pl](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Standard_international_trade_classification_(SITC)/pl) dostęp na dzień 28.09.2020 r.

stanowią wyroby tytoniowe oraz napoje.⁴⁰ Od 2008 roku można zauważyć znaczący wzrost eksportu spowodowany polepszającą się sytuacją polskiego rolnictwa, zwiększono dofinansowania państwowe oraz unijne pozwalające na rozwój, a także zakup lepszych i wydajniejszych maszyn. Polska jest w stanie pokryć zapotrzebowanie w tej grupie towarowej, dlatego też od roku 2012 możemy zauważyć większy wzrost eksportu nad importem, w wyniku czego nasz bilans handlowy utrzymuje się na dodatnim poziomie i stale wzrasta, notując spadek w porównaniu do lat wcześniejszych tylko w 2016 roku.

Wykres 5. Surowce (SITC 2+4)



Źródło: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> dostęp na dzień: 28.09.2020r.

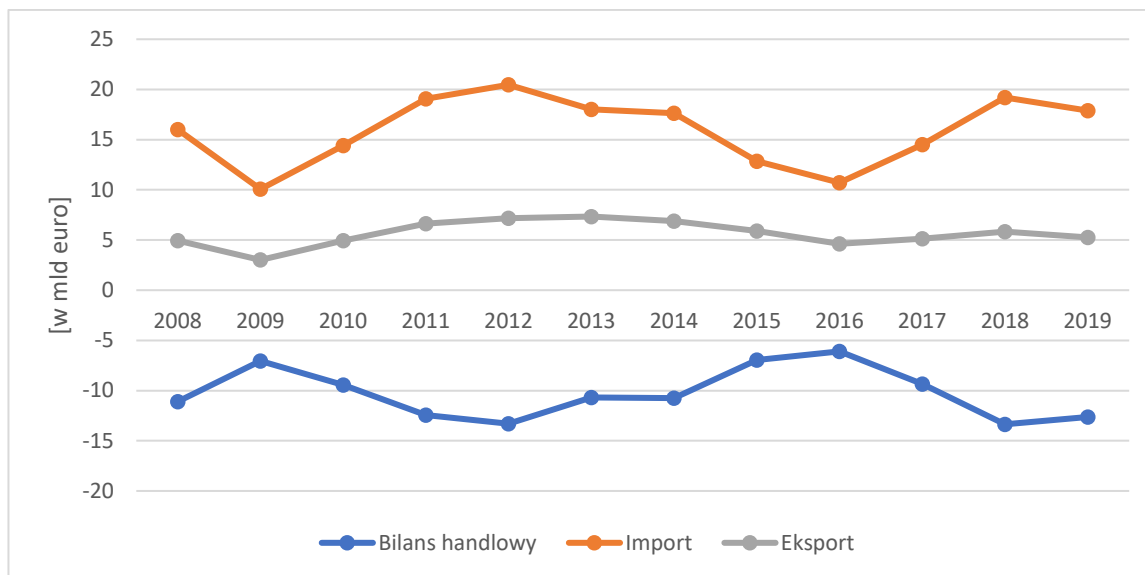
Do sekcji drugiej zaliczają się surowe materiały, takie jak: skóry futerkowe, nasiona i owoce oleiste, surowa guma, drewno, masa celulozowa i makulatura, włókna tekstylne, nawozy oraz surowe minerały, rudy metali oraz złom, a także surowe materiały pochodzenia zwierzęcego i roślinnego. Sekcja 4 składa się z olei, tłuszczów zwierzęcych oraz roślinnych.⁴¹ W porównaniu do sekcji pierwszej, można zauważyć, że w przypadku ogólnie pojętych surowców sytuacja wygląda odwrotnie. W Polsce więcej surowców jest importowanych niż eksportowanych, o czym świadczy ujemny bilans handlowy. Od 2008 roku bilans handlowy

40 Standard International Trade Classification Revision 4, <https://unstats.un.org/unsd/trade/sitcrev4.htm>, dostęp na dzień 28.09.2020

41 Standard International Trade Classification Revision 4, <https://unstats.un.org/unsd/trade/sitcrev4.htm>, dostęp na dzień 28.09.2020

w tej grupie ani razu nie był dodatni, aczkolwiek od 2017 roku przejawia tendencję wzrostową.

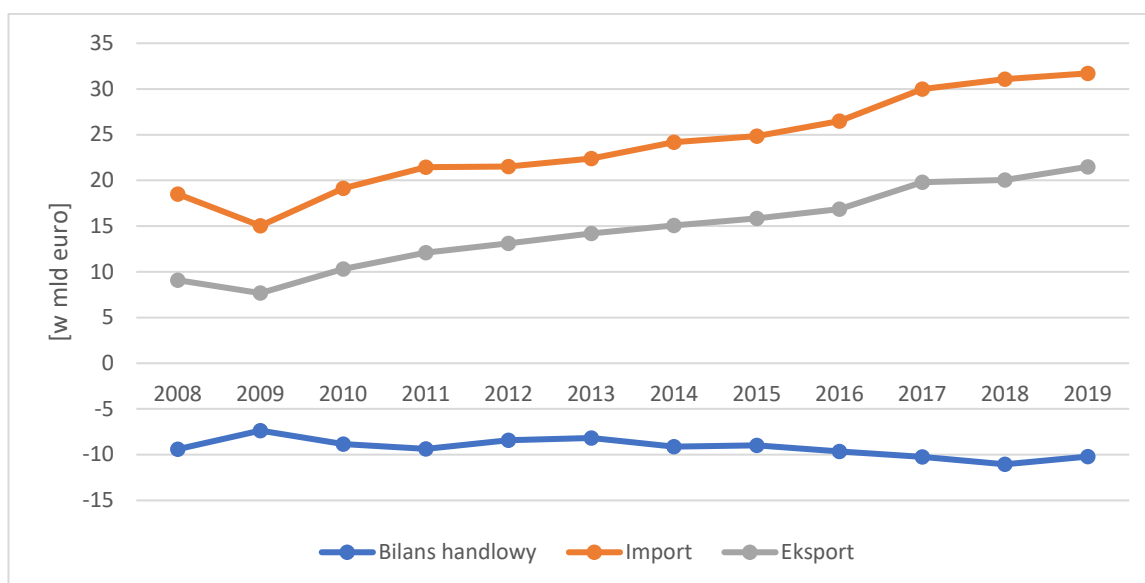
Wykres 6. Produkty energetyczne (SITC 3)



Źródło: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> dostęp na dzień 28.09.2020r.

Trzecią grupę towarową tworzą paliwa kopalne (węgiel, koks, brykiety, ropa naftowa, produkty ropopochodne, gaz ziemny) oraz prąd elektryczny i smary. W tym przypadku również przeważa import nad eksportem. Wynika to z faktu, iż Polska posiada zasoby ropy naftowej w ilości nie wystarczającej na pokrycie zapotrzebowania. Podstawowy surowiec stanowią złoża kopalniane, których wydobywanie jest praktycznie nieopłacalne, ze względu na głębokość ich zalegania. Od 2016 do 2018 roku rósł ujemne saldo bilansu handlowego, spowodowane było to głównie zwiększeniem importu ropy naftowej oraz jej cen.

Wykres 7. Chemikalia (SITC 5)

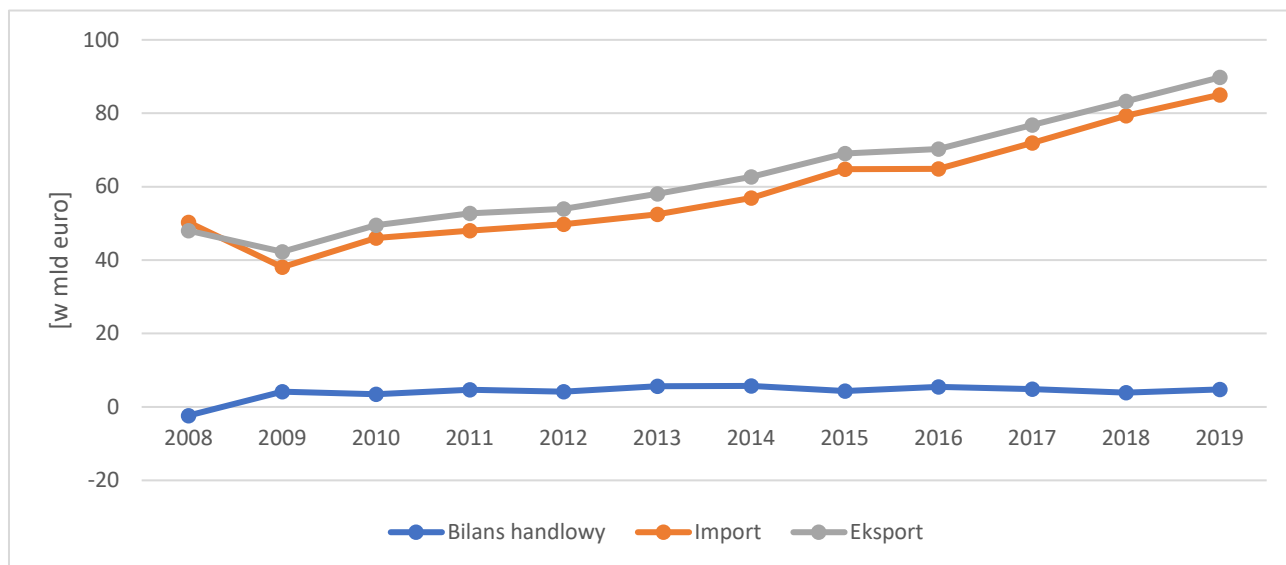


Źródło: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> dostęp na dzień 28.09.2020r.

Do piątej grupy towarowej należą: chemikalia organiczne i nieorganiczne, materiały do barwienia i garbowania, produkty lecznicze i farmaceutyczne, olejki eteryczne, perfumy, preparaty do polerowania i czyszczenia, nawozy, tworzywa sztuczne oraz wszystkie inne materiały i produkty chemiczne.⁴² Sytuacja Polski w tej grupie wygląda podobnie jak w dwóch poprzednich. Znacząca przewaga jest w dobrach importowanych niż eksportowanych, co przekłada się na ujemny bilans handlowy.

⁴² Standard International Trade Classification Revision 4, <https://unstats.un.org/unsd/trade/sitcrev4.htm>, dostęp na dzień 28.09.2020

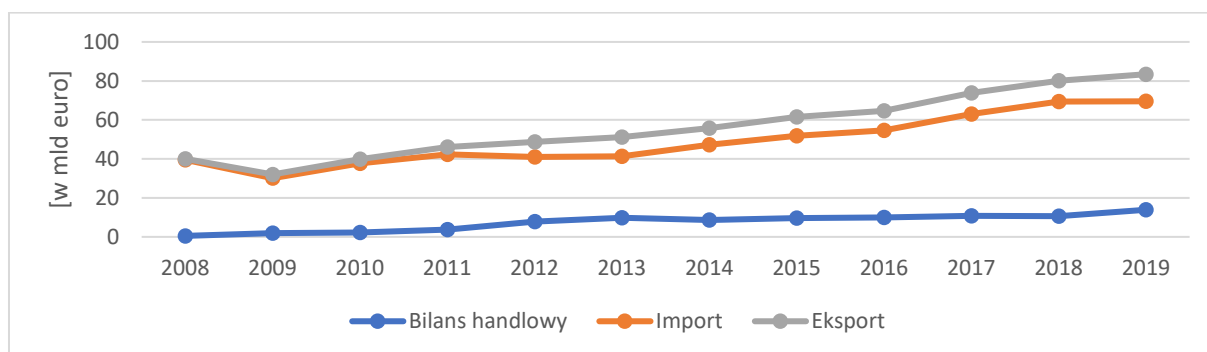
Wykres 8. Maszyny, urządzenia i sprzęt transportowy (SITC 7)



Źródło: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> dostęp na dzień 28.09.2020r.

Maszyny i urządzenia do wytwarzania energii, specjalistyczne, do obróbki metalu, przemysłowe, biurowe, sprzęt do nagrywania i odtwarzania, pojazdy drogowe stanowią sekcję siódmą.⁴³ W tym przypadku mamy przewagę eksportu nad importem, wynikającą głównie z lokalizowania zakładów produkcyjnych samochodów na terytorium Polski. W ostatnim dziesięcioleciu poziom eksportu i importu był do siebie zbliżony i prócz spadku w 2009 roku stale wzrastał.

Wykres 9. Inne wyroby (SITC 6)



Źródło: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> dostęp na dzień 28.09.2020r.

43 Standard International Trade Classification Revision 4, <https://unstats.un.org/unsd/trade/sitcrev4.htm>, dostęp na dzień 28.09.2020

Grupę szóstą stanowią towary przemysłowe klasyfikowane według materiału: skóra i wyroby skórzane, produkty gumowe, wyroby drewniane, papier i artykuły z masy papierowej oraz tektura, artykuły włókiennicze, stal i żelazo, metale niezależne, a także wyroby z metalu. Ósma sekcja to różne artykuły przemysłowe, takie jak: instalacja sanitarna, armatura oświetleniowa, ogrzewanie, meble i ich części, materace, poduszki, artykuły podróżne, obuwie, ubrania, a nawet aparaty fotograficzne.⁴⁴ Choć w 2008 roku eksport i import były na podobnym poziomie, od 2011 roku można zauważyć rosnącą przewagę eksportu, w wyniku czego saldo bilansu handlowego sukcesywnie rośnie.

⁴⁴ Standard International Trade Classification Revision 4, <https://unstats.un.org/unsd/trade/sitcrev4.htm> , dostęp na dzień 28.09.2020

2. Formuły Incoterms 2000 oraz Incoterms 2010

W celu regulacji podziału kosztów, obowiązków i ryzyka związanego ze sprzedażą, utworzono formuły Incoterms. Określają obowiązki leżące po stronie sprzedającego jak i kupującego. Wybrana formuła dokładnie określa zakres tych obowiązków. Zostały opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową (International Chamber of Commerce) w Paryżu.⁴⁵ Pierwszy raz formuły spisano i opublikowano w 1936 roku.⁴⁶ W tym rozdziale zostaną przedstawione formuły Incoterms 2010 z uwzględnieniem zmian, jakie zaszły w porównaniu do formuł z roku 2000.

Zasadniczą zmianą, jaka zaszła w 2010 roku, jest podzielenie formuł na dwie grupy⁴⁷:

- mające zastosowanie przy użyciu wszystkich rodzajów środków transportu, z podanym miejscem dostawy (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DDP),
- mające zastosowanie przy użyciu transportu morskiego oraz wodnego śródlądowego, ze wskazaniem portu docelowego (FAS, FOB, CFR, CIF).

Formuły Incoterms 2000 dzieliły się na cztery grupy, w zależności od zakresu ryzyka oraz obowiązków sprzedających i kupujących⁴⁸:

- grupa E – przygotowanie do wysyłki:
 - EXW – Ex Works
- grupa F – zasadnicze koszty transportu nieopłacone:
 - FCA – Free Carrier,
 - FAS – Free Alongside Ship,
 - FOB – Free on Board,
- Grupa C – zasadnicze koszty przewozu opłacone:
 - CFR – Cost and Freight,
 - CIF – Cost, Insurance and Freight,
 - CPT – Carriage Paid to,
 - CIP – Carriage and Insurance Paid to,

⁴⁵ Red. Nowak A., Koziół W., *Handel zagraniczny. Perspektywa Europejska*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 2011 s.92

⁴⁶ <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> dostęp na dzień 12.10.2020 r.

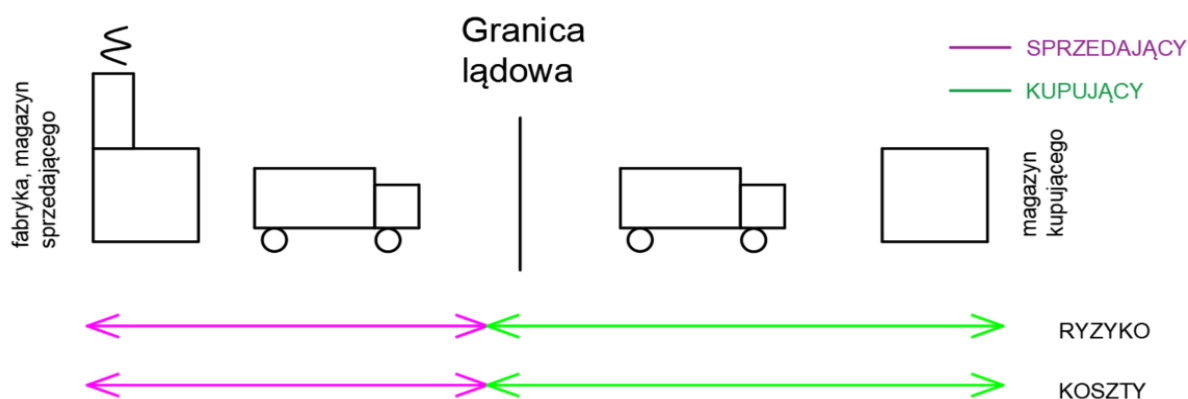
⁴⁷ Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia, 2017, s. 63

⁴⁸ Red. Rymarczyk J., *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, PWE, Warszawa, 2005, s. 189

- Grupa D – przybycie:
 - DAF – Delivered at Frontier,
 - DES – Delivered ex Ship,
 - DEQ – Delivered ex Quay,
 - DDU – Delivered Duty Unpaid,
 - DDP – Delivered Duty Paid.

W pierwszej kolejności zostanie omówiona formuła DAF, z której zrezygnowano w 2010 roku. Do obowiązków sprzedającego należy pokrycie kosztów transportu do granicy, ponosi on także wszelkie ryzyko związane z transportem.⁴⁹ Proces obrazuje rysunek 1.

Rysunek 1. Formuła Delivered at Frontier



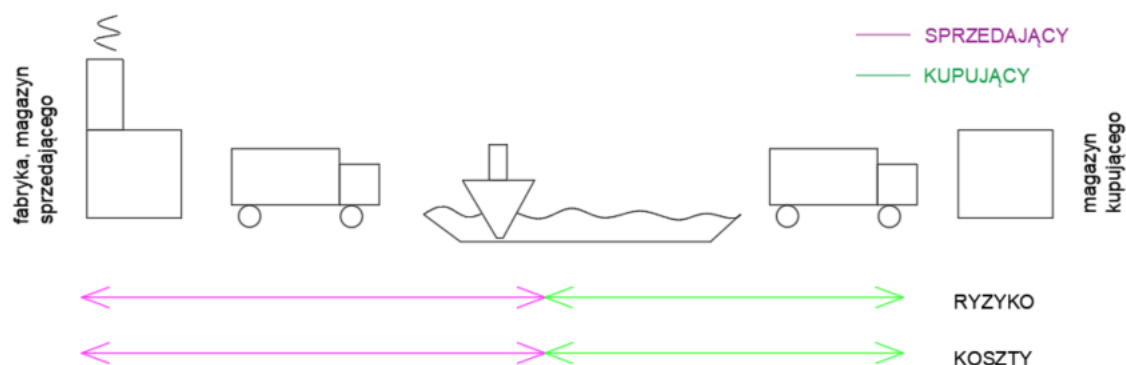
Źródło: Opracowanie własne

Kolejną formułą, z której zrezygnowano w 2010 roku, jest formuła DES. W niej również odpowiedzialność za transport i ryzyko z nim związane ponosi sprzedający, ale tylko do statku (miejsce dostarczenia jest port). Ze względu na miejsce przejęcia kosztów i ryzyka przez kupującego, DES ma zastosowanie tylko w transporcie morskim i wodnym śródlądowym.⁵⁰ Proces obrazuje rysunek 2.

⁴⁹ Red. Rymarczyk J., *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, PWE, Warszawa, 2005, s. 191

⁵⁰ Red. Rymarczyk J., *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, PWE, Warszawa, 2005, s. 191

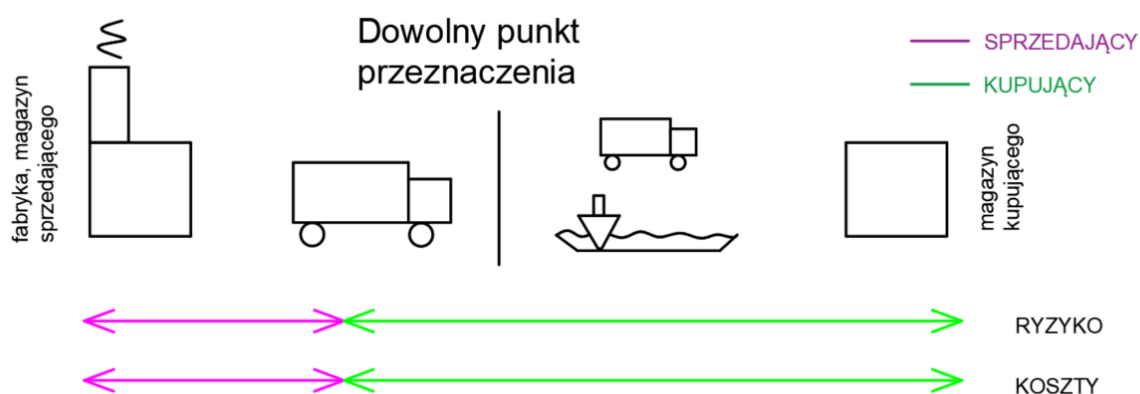
Rysunek 2. Delivered ex Ship



Źródło: Opracowanie własne

Trzecią odrzuconą formułą z 2000 roku jest DDU, która mogła być stosowana we wszystkich gałęziach transportu. Koszty oraz ryzyko transportu leżało po stronie sprzedającego do określonego miejsca przeznaczenia. Cło było opłacane przez kupującego. Model ten stosowano we wszystkich rodzajach transportu.⁵¹ Proces obrazuje rysunek 3.

Rysunek 3. Delivered Duty Unpaid



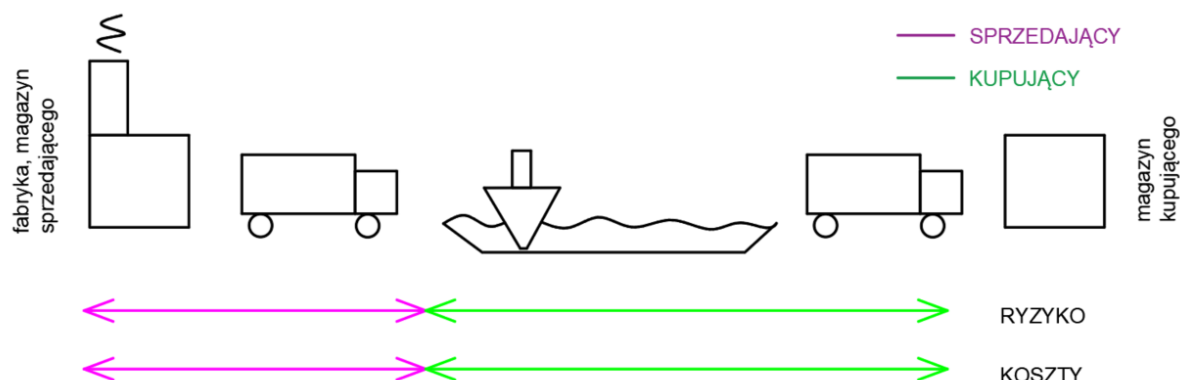
Źródło: Opracowanie własne

Ostatnią formułą, z której zrezygnowano, była formuła DEQ. Została ona zastąpiona w 2010 roku przez DAT. W DEQ, jak w całej grupie D, koszty transportu i ryzyko leżało po

⁵¹ Red. Rymarczyk J., *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, PWE, Warszawa, 2005, s. 191

stronie sprzedającego, ale tylko do wyznaczonego nadbrzeża, czyli wyznaczonego konkretnego portu.⁵² Proces obrazuje rysunek 4.

Rysunek 4. Delivered ex Quay



Źródło: Opracowanie własne

Incoterms 2010 zobowiązuje sprzedającego do dostarczenia towaru i faktury handlowej, a kupującego do przyjęcia towaru oraz zapłacenie za niego uzgodnionej w kontrakcie ceny. Zobowiązania te dotyczą wszystkich rodzajów formuł, bez względu na to, która z nich zostanie wybrana. Poniżej omawiane formuły mają zastosowanie w każdej gałęzi transportu, zarówno drogowej, jak i morskiej, wodnej śródlądowej, kolejowym, lotniczym, a także multimodalnym, czyli kombinowanym.⁵³

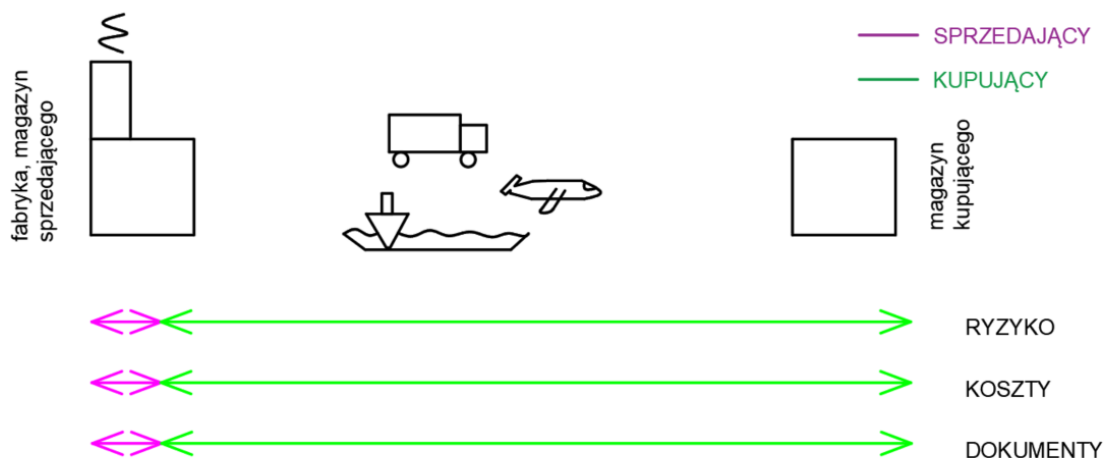
Na rysunku 5 przedstawiono formułę Ex Works, w której sprzedający dostarcza towar do punktu wydania (magazyn, zakład produkcyjny). Od tego miejsca odpowiedzialność za zakupiony towar wraz z kosztami transportu oraz opłatami celnymi przechodzi na kupującego. Ze względu na punkt odbioru w zakładzie produkcyjnym lub w magazynie sprzedającego, nie jest on zobowiązany do zorganizowania transportu, załadunku czy dostarczenia dokumentów, co sprowadza się do zminimalizowania jego obowiązków.⁵⁴

⁵² Red. Rymarczyk J., *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, PWE, Warszawa, 2005, s. 191

⁵³ Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia, 2017, s. 70

⁵⁴ Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia, 2017, s. 70-71

Rysunek 5. Ex Works

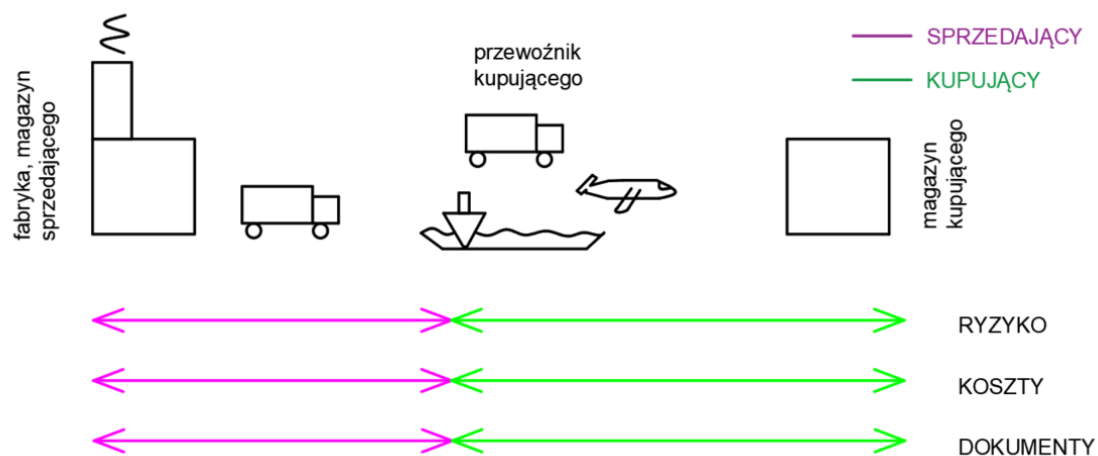


Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 6 przedstawia zakres odpowiedzialności w formule Free Carrier. Analizując ją, można zauważyć obowiązek dostarczenia towaru do oznaczonego miejsca lub przewoźnika przez sprzedającego, który ponosi koszty odprawy celnej. W przypadku gdy towar jest przekazywany bezpośrednio przewoźnikowi, na sprzedającym ciąży obowiązek załadunku. Natomiast gdy towar ma zostać zdany w porcie lub innym wyznaczonym miejscu, wyładunek towaru należy do obowiązków kupującego.⁵⁵

⁵⁵ Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia, 2017, s. 72

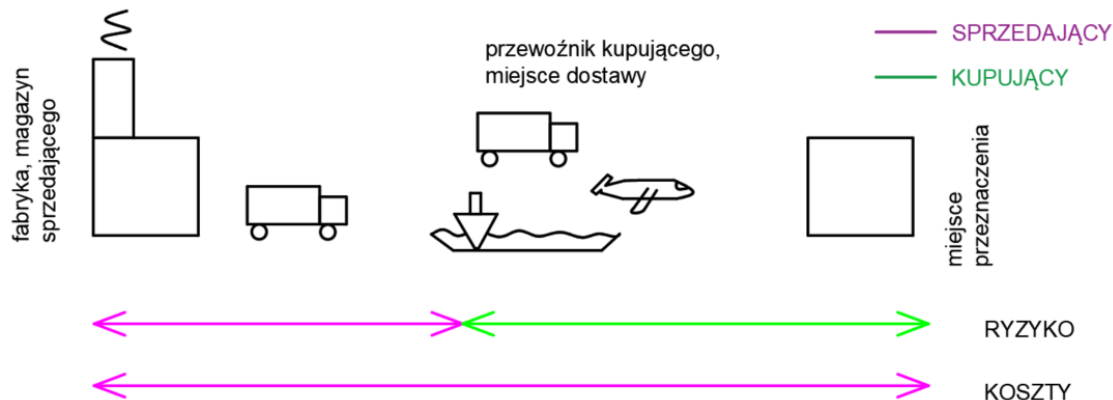
Rysunek 6. Free Carrier



Źródło: Opracowanie własne

Carriage Paid To jest to formuła, w której sprzedający zobowiązuje się przekazać towar wybranemu przez siebie przewoźnikowi, którego opłaca do momentu dostarczenia towaru pod wskazane miejsce przeznaczenia ustalone z kupującym.⁵⁶ Na miejscu przeznaczenia sprzedający ponosi odpowiedzialność za rozładunek. Zbywca pokrywa koszty celne.⁵⁷ Proces obrazuje rysunek 7.

Rysunek 7. Carriage Paid To



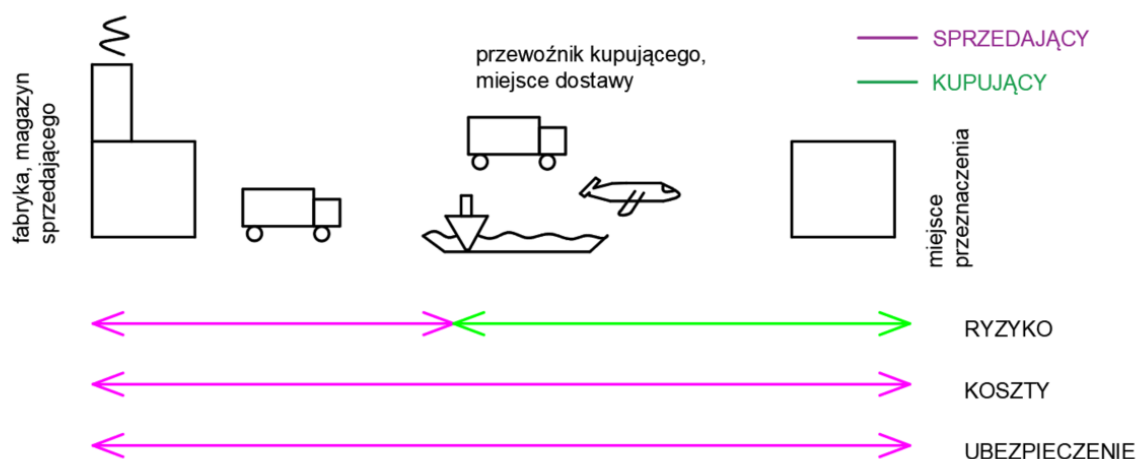
Źródło: Opracowanie własne

⁵⁶ <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> dostęp na dzień 13.10.2020r.

⁵⁷ Red. Rymarczyk J., *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, PWE, Warszawa, 2005, s. 95

Formuła CIP przedstawiona na rysunku 8, jest rozszerzeniem formuły CPT o obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia, za którą płaci sprzedający.⁵⁸

Rysunek 8. Carriage and Insurance Paid To



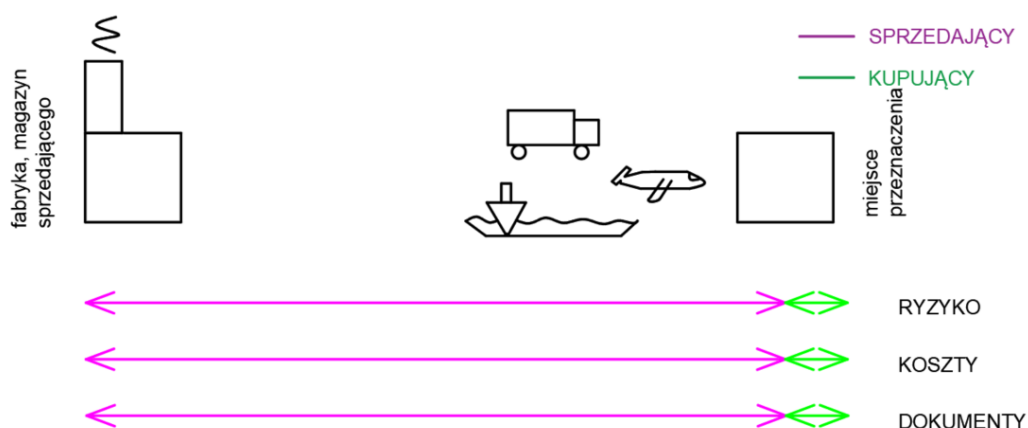
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 9 przedstawia nowy rodzaj formuły o nazwie DAT (Delivered at Terminal), która zastąpiła wcześniejszą DEQ (Delivered Ex Quay). Została ona rozszerzona o możliwość wykorzystania jej w transporcie lotniczym, a także kolejowym i drogowym. Po stronie sprzedającego nie leży dokonanie odprawy celnej wywozowej. Ponosi on koszty transportu i wyładunku towaru w terminalu. Nie ciąży na nim obowiązek zawierania umowy ubezpieczenia.⁵⁹

⁵⁸ Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia, 2017, s. 77

⁵⁹ <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> dostęp na dzień 13.10.2020r.

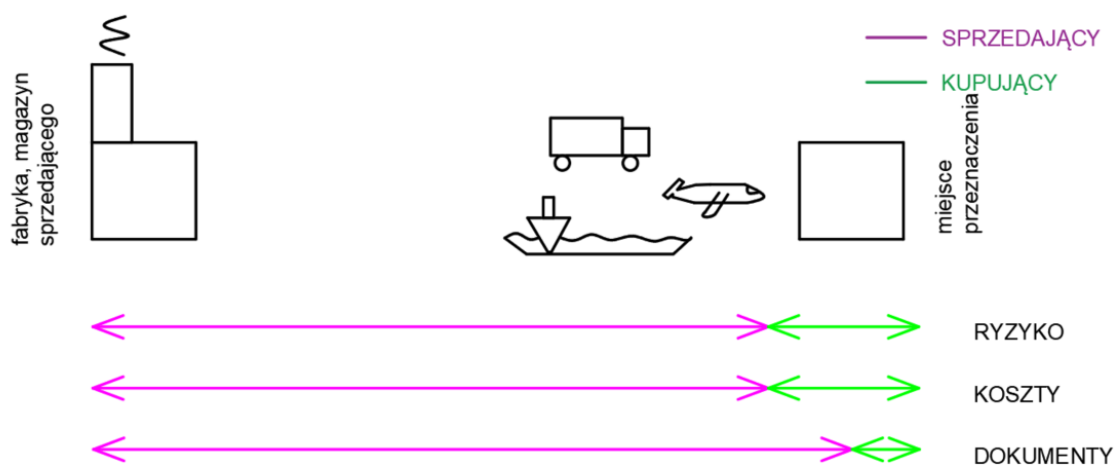
Rysunek 9. Delivered At Terminal



Źródło: Opracowanie własne

Formuła Delivered at Place (DAP) zastąpiła formuły DAF, DES oraz DDU z Incoterms 2000. Obowiązki sprzedającego i kupującego są niemalże identyczne, z tą różnicą, że obowiązek rozładunku nie ciąży już na zbywcy.⁶⁰

Rysunek 10. Delivered At Place

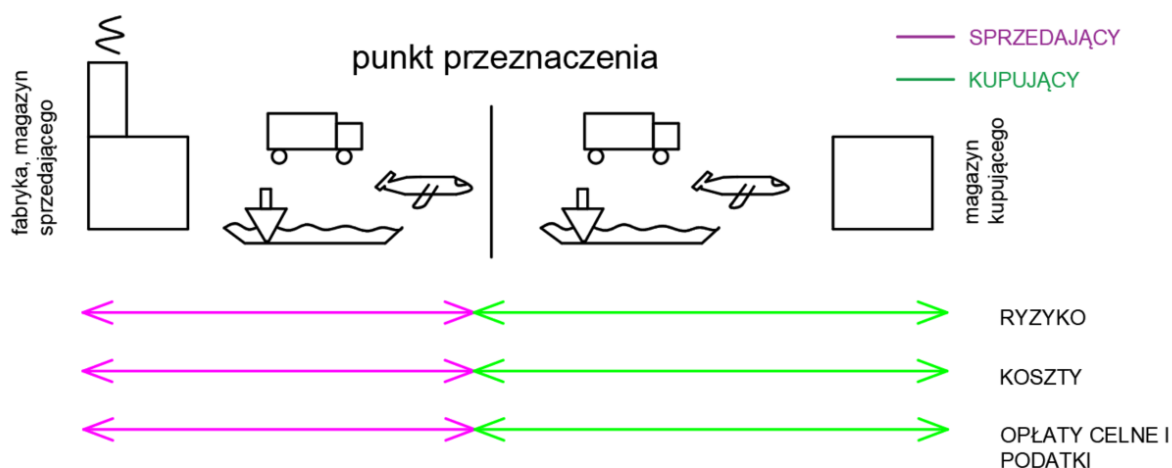


Źródło: Opracowanie własne

⁶⁰ <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> dostęp na dzień 13.10.2020 r.

Kolejna formuła przedstawiona na rysunku 11 to DDP (Delivered Duty Paid). Sprzedający ponosi koszty i ryzyko do momentu dostarczenia towaru do punktu przeznaczenia w postaci gotowej do rozładunku. Nie ponosi on kosztów związanych z odprawą celną importową⁶¹

Rysunek 11. Delivered Duty Paid



Źródło: Opracowanie własne

Formuły FAS, FOB, CFR i CIF dotyczą tylko i wyłącznie przypadków, gdy transport odbywa się drogą morską lub wodną śródlądową przy użyciu statków. W porównaniu do 2000 roku, w 2010 roku obowiązkiem sprzedającego jest umieszczenie towaru na statku, wtedy kończy się jego odpowiedzialność.⁶²

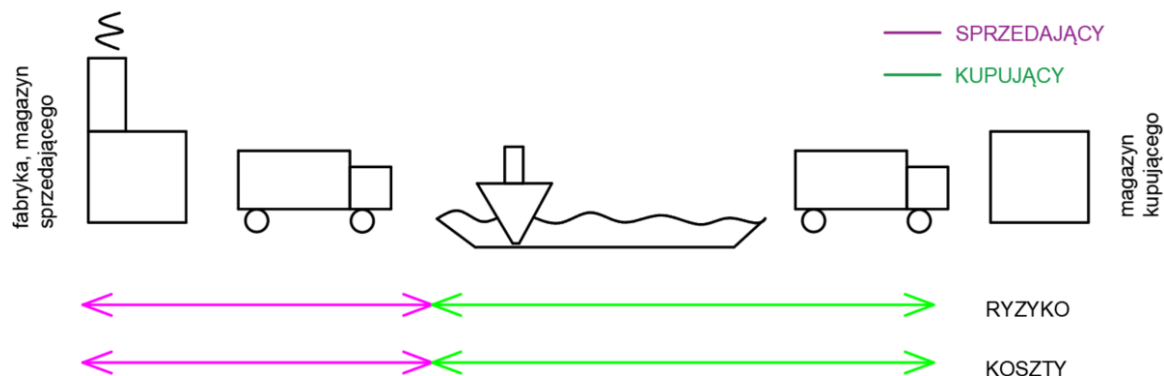
FAS, z ang. Free Alongside Ship, oznacza, że wzdłuż burty statku zbywca ma obowiązek dostarczyć towar w wyznaczonym porcie. Formuła ta jest wykorzystywana przy ładunkach całostatkowych ze względu na kończąca się odpowiedzialność sprzedającego przed załadunkiem towarów. Zbywca jest odpowiedzialny także za umieszczenie opłat celnych oraz dokonanie odprawy celnej.⁶³

⁶¹ Red. Nowak A., Koziół W., *Handel zagraniczny. Perspektywa Europejska*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 2011 s.96

⁶² Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia, 2017, s. 81

⁶³ Red. Nowak A., Koziół W., *Handel zagraniczny. Perspektywa Europejska*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 2011 s.96

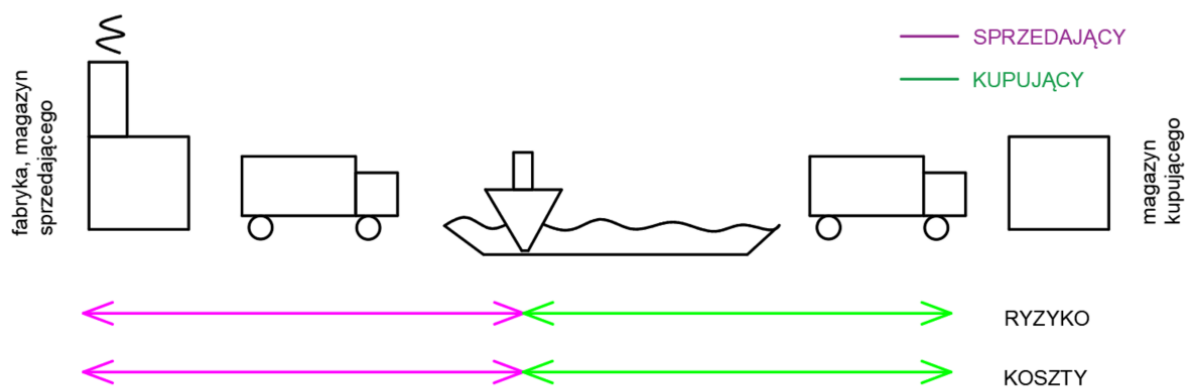
Rysunek 12. Free Alongside Ship



Źródło: Opracowanie własne

Na rysunku 13 przedstawiono formułę FOB (Free On Board). Odpowiedzialność sprzedającego kończy się w momencie załadowania towaru na statek w wyznaczonym porcie.⁶⁴

Rysunek 13. Free On Board

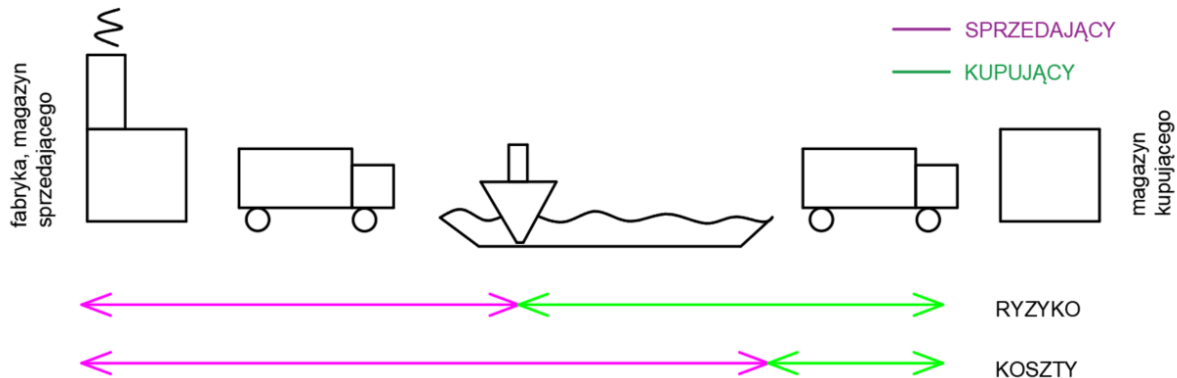


Źródło: Opracowanie własne

⁶⁴ Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia, 2017, s. 83

Formuła CFR (Cost and Freight) obarcza odpowiedzialnością sprzedającego do momentu dostarczenia towaru na statek, a także zobowiązuje do zawarcia umowy przewozu do określonego portu przeznaczenia, za co płaci.⁶⁵

Rysunek 14. Cost and Freight



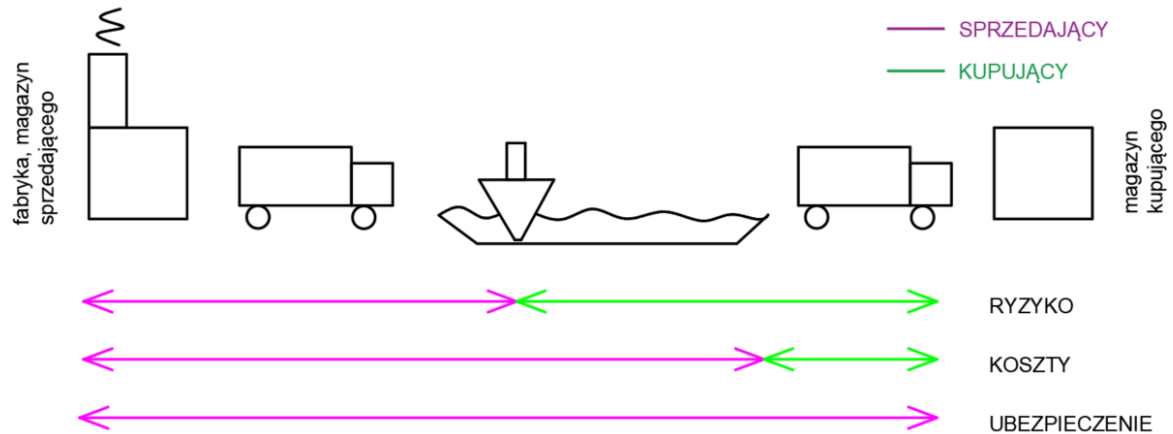
Źródło: Opracowanie własne

Ostatnią formułą Incoterms 2010 jest CIF (Cost Insurance and Freight). Sprzedający ma zakres zadań i odpowiedzialności jak w formule CFR rozszerzony o obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia oraz pokrycia jej kosztów.⁶⁶

⁶⁵ Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia, 2017, s. 84

⁶⁶ <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> dostęp na dzień 15.10.2020 r.

Rysunek 14. Cost Insurance and Freight



Źródło: Opracowanie własne

W roku 2020 zostały wydane nowe formuły Incoterms. Został w nich zachowany podział na dwie kategorie (dla wszystkich środków transportu oraz dla transportu morskiego i wodnego śródlądowego). Dokonano zmiany reguły DAT na DPU (Delivered at Place Unloaded) oraz doprecyzowano zakresy obowiązków dla strony sprzedającego i kupującego. Nowa wersja formuł uwzględnia również więcej form płatności (inkaso, akredytywa).⁶⁷

⁶⁷ <https://iccwbo.org/publication/incoterms-2020-introduction/> dostęp na dzień 15.10.2020 r.

3. Główne formy transportu w handlu zagranicznym i sposób ich funkcjonowania.

3.1 Transport morski

W transporcie morskim do głównych dokumentów przewozowych zalicza się konosament, morski list przewozowy oraz czarter. Ważnymi, aczkolwiek rzadziej występującymi dokumentami, są: nota bukingowa, kwit sternika, kwit dokowy, a także kwit przesyłkowy.

Konosament jest dokumentem potwierdzającym przyjęcie towaru do przewozu morskiego, podpisanym przez armatora (jego agenta lub kapitana statku), w którym zobowiązuje się kapitana statku do wydania towaru uprawnionemu posiadaczowi w porcie przeznaczenia.⁶⁸ Ze względu na uprawnienie do odbioru towaru, konosament można podzielić na⁶⁹:

- konosament imienny (straight bill lading, bill of lading to a named) – gdy określony jest imiennie odbiorca
- konosament na zlecenie (order bill of lading, bill of lading to bearer) – gdy wystawiony jest na zlecenie załadowcy lub innej wskazanej przez niego osoby,
- konosament na okaziciela.

W literaturze można też się spotkać z podziałem na konosamenty załadowania (shipped bill of lading, on board bill lading) i przyjęcia do załadowania (received for shipment bill of lading). Pierwszy dokument informuje o przyjęciu towaru do załadunku, ale nie daje potwierdzenia, że dany towar znajduje się na konkretnym statku. Jedynie zobowiązuje do umieszczenia ładunku na pierwszym statku danej linii obierającym kurs na wyznaczony port docelowy. Drugi dokument natomiast informuje, że towar znajduje się już załadowany na statku.⁷⁰

⁶⁸ Red. Rymarczyk J., *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, PWE, Warszawa, 2005, s.326

⁶⁹ *Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski* art. 134

⁷⁰ Red. J. Kujawy *Organizacja i technika transportu morskiego*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2001, s. 238-239

W konosamencie zawarte są następujące informacje⁷¹:

- oznaczenie przewoźnika,
- oznaczenie załadowcy,
- oznaczenie odbiorcy (okaziciela lub stwierdzenie, że konosament został wystawiony na zlecenie),
- nazwę statku,
- określenie rodzaju ładunku oraz miarę, objętość, liczbę sztuk, ilość lub wagę,
- znaki główne, identyfikujące ładunek podane przez załadowcę na piśmie,
- oznaczenie frachtu,
- nazwę miejsca załadowania,
- nazwę miejsca wyładowania,
- liczbę wydanych egzemplarzy konosamentu,
- datę i miejsce wystawienia konosamentu,
- podpis przewoźnika albo kapitana statku lub innego przedstawiciela przewoźnika,

⁷¹ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski art. 136, paragraf 1

Rysunek 15. Konosament - przykład

Shipper CHANGZHOU DUOKAI IMP. & EXP. CO., LTD. LUOYANG INDUSTRIAL AREA, LUOYANG TOWN, CHANGZHOU, JIANGSU, CHINA		B/L No. GXFTY15107105	
Consignee (if "To Order" so indicate) TO ORDER		 PORTEVER SHIPPING LTD. OCEAN-BILL OF LADING for Combined Transport of Port to Port Shipment	
Notify party (No claim shall attach for failure to notify) SAME AS CNEE		RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as described above and as shown in this B/L. The carrier, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this B/L, shall not be liable to sub-warehouse, warehouse or perform any other service in connection with the combined transport and the delivery of the goods, including of services which are necessary to such transport from the place and time of taking the goods to charge to the place and time of delivery and accept responsibility for such transport and such services. Weight, measures, marks, numbers, quality, contents, descriptions and value as declared by the shipper but subject to the carrier. In accepting this B/L, the merchant agrees to accept and agree to all its stipulations, exceptions and conditions whether written, printed, stamped or otherwise incorporated and in particular to the terms overleaf as if they were all signed by the merchant. One of the B/Ls, must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. IN WITNESS whereof the number of original B/Ls, have been signed, if not otherwise stated above, one of which being accomplished the others to be void.	
P/O - carriage by		Place of receipt	
Ocean vessel Voy. No.	Port of loading	For delivery please apply to:	
CMA CGM YASCO DE GAMA 014FLW	SHANGHAI	MORSKA AGENCJA Gdynia SP. Z O.O. SHIPBROKERS AND LOG	
Part of discharge	Place of delivery	UL. T. WENDY 15	
GDYNIA	GDYNIA	81-341 GDYNIA, POLAND	
		PH : +48 58 785 3801 - 3804	
		FAX : +48 58 785 3809	
MARKS & NUMBERS	Quantity & kind of packages	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	Gross weight KGS
DKS918	98 PACKAGES (2 PLT) L-CFS-CFS	SCALE PARTS	5.6 CBM
RO-A959-SHA			
ORIGINAL			
* Total number of Containers or Packages (in words) SAY NINETY-EIGHT PACKAGES (2PLTS) ONLY			
Freight and charges	Revenue tons	Rate per	Prepaid
CNCU5600561/D6151316 40HC			Collect
FREIGHT COLLECT			LOCAL CHARGES PAYABLE AT DESTINATION AS PER LOCAL COSTS AND RULES.
EX RATE	Prepaid at	Payable at	Place and date of issue
			NOV 02, 2015 SHANGHAI
	Total prepaid in	No. of original B (s) / L	THREE
			PORTEVER SHIPPING LTD.
			GXFTY15107105
			RO-A959-SHA
Date	LADE ON BOARD THE VESSEL		

Źródło: https://drobnicamorska.pl/wp-content/uploads/2015/07/Bill_of_Lading.jpg dostęp na dzień 20.11.2020r.

Morski list przewozowy nie został zdefiniowany ustawowo, mimo powszechnego użycia. Definiowany jest jako niezbywalny dokument przewozowy, świadczący o zawarciu kontraktu na przewóz towarów morzem i przejęcie lub przeładunek towarów przez przewoźnika. Wykorzystywany jest w przypadkach, gdy oba podmioty pozostają w stałych stosunkach gospodarczych, ponieważ opłaty są dokonywane z góry.⁷²

Czarter jest umową zawierana w żegludze nieregularnej. Cechuje ją:⁷³

- realność – zawierana jest na określony ładunek,
- wzajemność – obie strony mają prawa i obowiązki,
- odpłatność – za wykonanie umowy należy się wynagrodzenie,

⁷² <https://www.gospodarkamorska.pl/administracja-prawo-morski-list-przewozowy-charakter-prawny-i-funkcje-w-transporcie-morskim-40465> dostęp na dzień 03.11.2020 r.

⁷³ Red. J. Kujawy *Organizacja i technika transportu morskiego*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2001, s. 129

- konsensualność – zawierana jest dobrowolnie przez obie strony,

Kryterium podziału jest przedmiot zawarcia umowy (umowy o przewóz ładunku, umowy o dyspozycję statku), a także czas realizacji (umowy bieżące i krótkookresowe, umowy średniookresowe i długookresowe).

Nota bukingowa nie jest jednoznacznie zdefiniowanym dokumentem. Wynika to z różnych podejść prezentowanych przez prawo anglosaskie oraz prawa krajów europejskich. Prawo anglosaskie nie uznaje noty bukingowej jako dokumentu przewozu, ale jako jednostronne oświadczenie przewoźnika, które jest potwierdzeniem zajęcia miejsca na statku przez zgłoszony towar. Prawo europejskie stanowi, że nota bukingowa jest umową, zawieraną między dwoma stronami. Może stanowić pisemne potwierdzenie zawartej wcześniej umowy ustnej.⁷⁴ Dokument składa się z danych dotyczących stron umowy, daty zawarcia, określenia rodzaju ładunku i jego ilości (sposobu opakowania) oraz nazwy statku wraz z trasą i terminem załadunku, a także zawiera informacje o uzgodnionej stawce frachtowej i sposobie płatności.⁷⁵

Kwit sternika jest podstawą do sporządzenia konosamentu, sporządzanym przez oficera nadzorującego załadunek. Zawiera informację o porcie załadunku, nazwie statku, dacie załadunku, rodzaju, ilości a także wadze przewożonego towaru. Różnica między kwitem sternika a kwitem dokowym polega na tym, że kwit dokowy wystawiany jest w przypadku przyjęcia ładunku w magazynach, a nie przy burcie statku. Kwit przesyłkowy dotyczy żeglugi przybrzeżnej lub drobnicy w żegludze oceanicznej.⁷⁶

Zawieranie umów frachtowych można podzielić na trzy etapy⁷⁷:

- etap badań rynkowych,
- etap negocjacji,
- etap następujący po zakończeniu negocjacji.

⁷⁴ Red. J. Kujawy *Organizacja i technika transportu morskiego*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2001, s. 218-219

⁷⁵ Red. J. Kujawy *Organizacja i technika transportu morskiego*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2001, s. 222

⁷⁶https://ecocontainers.com/blog/post/54_dokumenty-w-transportie-morskim.html dostęp na 03.11.2020 r.

⁷⁷ Red. J. Kujawy *Organizacja i technika transportu morskiego*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2001, s. 134

Pierwszy etap rozpoczyna się z momentem wystawienia na rynek zlecenia. Dochodzi do zapoznania się z ofertami, podczas których ma miejsce negocjacja cen oraz warunków transportu. Gdy zostanie wybrany przewoźnik, podpisana zostanie stosowna umowa, można przejść do etapu po zakończonych negocjacjach. W przypadku wystawiania konosamentu, Eksporter wydaje Spedytorowi ładunek i uzyskuje od niego konosament spedytorski. W momencie przekazania ładunku Przewoźnikowi wystawia on konosament armatorski. Następnie realizowany jest transport, po którym następuje przekazanie dokumentów Agentowi w porcie przeznaczenia, co umożliwia rozładunek towaru oraz wydanie Importerowi.⁷⁸

Do opłat związanych z transportem morskim można zaliczyć: stawkę frachtową, dodatek paliwowy, dodatek walutowy, opłaty podatkowe i portowe, opłaty dokumentacyjne oraz handlingowe.⁷⁹ Stawka frachtowa jest opłatą zmienną, uzależnioną od wielkości ładunku oraz wyznaczonego portu załadunku i rozładunku. Dodatek paliwowy oraz walutowy również stanowi opłatę zmienną, ze względu na codzienne zmiany w kursach walut. Opłaty podatkowe i portowe są uzależnione od prawa w kraju załadunku i rozładunku towaru. Natomiast opłaty handlingowe związane są z prowadzeniem operacji w porcie.

3.2 Transport drogowy

W 2019 roku Polskie firmy przewozowe przetransportowały 1,9 mld t ładunków przy użyciu samochodów. Stanowi to 86% wszystkich przewozów różnymi środkami transportu.⁸⁰ Wynik ten obrazuje popularność tej formy w handlu.

Dokumentacje możemy podzielić na cztery kategorie: dotyczące kierowcy, pojazdu, ładunku oraz zaświadczenia o możliwości prowadzenia działalności transportowej.

Kierowca ma obowiązek mieć przy sobie: prawo jazdy, kartę kierowcy, wykresówki lub cyfrowy zapis z tachografu, zaświadczenie o czasie pracy kierowcy oraz potwierdzenie posiadania ważnych badań psychologicznych i lekarskich.⁸¹ Dodatkowo w przypadku przewożenia materiałów niebezpiecznych kierowca musi posiadać pozwolenie na przewóz takiego ładunku.

⁷⁸ <https://www.gospodarkamorska.pl/administracja-prawo-procedura-podwojnego-konosamentu-z-perspektywy-spedytora-morskiego-41563> dostęp na dzień 03.11.2020 r.

⁷⁹ <https://przedsiębiorcydabrowscy.pl/transport-morski-kontenera-koszty-i-procedury> dostęp na dzień 04.11.2020 r.

⁸⁰ *Transport – wyniki działalności w 2019 r.*, GUS, Szczecin, 2020, s. 36-37

⁸¹ *Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, art. 87

Prowadzący pojazd powinien posiadać ważne ubezpieczenie OC pojazdu, dowód rejestracyjny, upoważnienie do korzystania z pojazdu, a także certyfikat EURO potwierdzający stopień spełnienia wymogów ekologicznych.

Przy wykonywaniu przewozu ładunków w transporcie drogowym korzysta się z międzynarodowego listu przewozowego CMR, wystawianym w trzech egzemplarzach. Powinien zawierać następujące dane⁸²:

- miejsce i datę wystawienia,
- nazwisko (nazwę) i adres nadawcy,
- nazwisko (nazwę) i adres przewoźnika,
- miejsce i datę przyjęcia towaru do przewozu i miejsce jego wydania,
- nazwisko (nazwę) i adres odbiorcy,
- określenie rodzaju ładunku oraz sposób jego opakowania,
- ilość sztuk, ich cechy i numery,
- wagę brutto,
- koszty związane z przewozem,
- instrukcje do załatwienia formalności m.in. celnych,
- oświadczenie, że przewóz bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom konwencji.

⁸² Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r., Dz. U z 1962 r. Nr 49, poz. 238

Rysunek 16. CMR - wzór

Źródło: <https://poradniktransportowy.pl/wp-content/uploads/2012/09/cmr-wzor.pdf> dostęp na dzień 20.11.2020 r.

Dokumentem celnym na skalę międzynarodową jest karnet „TIR”. Ma on zastosowanie w przewozie ładunku od wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego. Ładunek zostaje zabezpieczony na czas podróży poprzez plomby.⁸³ Może też zostać wydany karnet ATA, zezwalający na czasową odprawę towarów.⁸⁴ Ma on zastosowanie w przypadku towarów wywożonych tymczasowo np. w celach wystawienniczych.

⁸³ Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r., Dz. U. z 1984 r., Nr 17, poz. 76

⁸⁴ Konwencja dotycząca odprawy czasowej, sporządzona w Stambule dnia 26 czerwca 1990 r., Dz. U. 1998r. Nr 14, poz. 61

Rysunek 17. Karnet TIR - wzór

IRU Union Internationale des Transports Routiers

CARNET TIR *

6 volets BX75600000

1. Valable pour cargo en charge par le bureau de douane de départ (jusqu'à ... inclus)
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par
Issued by

3. Titulaire
Holder

4. Signature du délégué de l'association
Signature of authorized officer of the issuing association and stamp of that association

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale
Signature of the secretary of the international organization

6. Pays de départ
Country/Countries of departure (*)

7. Pays de destination
Country/Countries of destination (*)

8. Notes d'identification du (des) véhicule(s) routier(s) (*)
Registration Number(s) of road vehicle(s) (*)

9. Certificats d'équipement du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (*)
Certificates of equipment of road vehicle(s) (No and date) (*)

10. Notes d'identification du (des) carter(s) (*)
Identification Notes of container(s) (*)

11. Observations diverses
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet
Signature of the carnet holder

(*) Enter la mention nulle.
(Enter null vehicle or container not apply)

Źródło: <http://www.pspgdynia.pl/media/dokumenty/tir-800.jpg> dostęp na dzień 20.11.2020r.

Zezwolenia EKMT są to dokumenty dopuszczające do nieograniczonej liczby kursów pomiędzy krajami członkowskimi, których przebieg został zgłoszony poprzez poprawnie uzupełniony karnet. Karnet EKMT służy rejestracji w sposób chronologiczny informacji o operacjach transportowych.⁸⁵

Organizacja transportu przebiega w następujący sposób: spedytor otrzymuje informacje o zapotrzebowaniu na transport, z określeniem miejsca załadunku i rozładunku, podaną wagą w celu ustalenia wielkości pojazdu oraz danymi dotyczącymi rodzaju ładunku w celu dopasowania pojazdu. Zostaje wystawiona oferta na giełdy transportowe. W Polsce najczęściej korzysta się z platformy Tran.eu, Teleroute PRO, Truck&Cargo oraz WTranset.⁸⁶ Następnie dochodzi do negocjacji, co w kolejności prowadzi do podpisania zlecenia, bądź

⁸⁵ <https://gitd.gov.pl/dla-przedsiębiorców/zezwolenia/przewoz-rzeczy/regulamin-wydawania-zezwolen/> dostęp na dzień 06.11.2020 r.

⁸⁶ <https://poradnikspedytora.pl/2014/porownanie-gield-transportowych-czterej-rynkowi-giganci/> dostęp na dzień 08.11.2020 r.

dalszych poszukiwań. Po podpisaniu umowy Spedytor informuje kierowcę o zleceniu i przekazuje mu stosowne dokumenty. Zlecenie uznaje się za wykonane po dostarczeniu ładunku na miejsce przeznaczenia określone w umowie.

Cena transportu drogowego uzależniona jest od wielkości i rodzaju pojazdu, a także stawek paliwa. Im większy ładunek, tym większy koszt jego przewozu. Ładunki wymagające specjalnych warunków transportu będą wymagały większych nakładów środków pieniężnych. Ważnym czynnikiem kształtującym stawkę za przejechany kilometr jest cena paliwa, która wzrastając podnosi cenę transportu.

3.3 Transport kolejowy

W 2019 roku nastąpił spadek w ilości ton ładunków przewożonych tym środkiem transportu, z 260 mln ton w roku poprzednim, do 252 mln ton. Wynika to ze zwiększenia się udziału transportu samochodowego oraz zmniejszającej się liczbie eksportowanych produktów masowych (np. węgla), a także z zacofania infrastruktury kolejowej.⁸⁷

Dokumentem powszechnie używanym w transporcie kolejowym jest list przewozowy CIM, stanowiący dokument zawarcia umowy o przewóz, wydawany w pięciu egzemplarzach. Oryginał przeznaczony jest dla odbiorcy przesyłki, ceduła przewozowa podróżuje z przesyłką aż do stacji przeznaczenia, tak jak i poświadczenie odbioru. Stacja nadania posiada poświadczenie wysłania towaru. Ostatni egzemplarz przeznaczony jest dla nadawcy przesyłki. Nadawca wystawia dokument w języku kraju nadania oraz dołącza tłumaczenie na język angielski, francuski, bądź niemiecki. List przewozowy składa się z:⁸⁸

- miejsca i daty wystawienia,
- nazwy i adresu nadawcy,
- nazwy i adresu przewoźnika,
- nazwy i adresu osoby, której towar został rzeczywiście dostarczony,
- miejsca i daty przyjęcia towaru,
- miejsca wydania,
- nazwy i adresu odbiorcy,
- oznaczenia rodzaju towaru,

⁸⁷ <https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotator/spada-znaczenie-transportu-kolejowego-w-handlu-zagranicznym/> dostęp na dzień 12.11.2020 r.

⁸⁸ *Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) podpisana w Bernie w 1980 r.*, Dz. U. z 2007 r., Nr 100, poz. 674, Załącznik B, art. 7, paragraf 1

- oznaczenia sposobu opakowania,
- ilości sztuk,
- numeru wagonu,
- masy brutto towaru lub ilości towaru wyrażonej w inny sposób,
- szczegółowego wykazu dokumentów wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne,
- należności przewozowych.

Rysunek 18. CIM- przykład

Źródło: <https://www.huzar.pl/wp-content/uploads/2017/06/cim-rozne-rozmiary-czcionek-w-CIM.jpg> dostęp na dzień 20.11.2020 r.

W krajach, które nie podpisały w 1980 r. w Bernie Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami, listem przewozowym jest SMGS. Dotyczy ona głównie krajów Europy Środkowo-Wschodniej i Azji. List przewozowy składa się z:⁸⁹

- nazwy nadawcy i jego adresu pocztowego,
- nazwy odbiorcy i jego adresu pocztowego,

⁸⁹Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS), obowiązująca od 1 listopada 1951 r. ze zmianami i uzupełnieniami na 1 lipca 2015 r., art. 15, paragraf 1

- nazwy przewoźnika umownego,
- nazwy kolei i stacji nadania,
- nazwy kolei i stacji przeznaczenia,
- nazwy granicznych stacji przejścia,
- nazwy towaru i jego kodu,
- numeru przesyłki,
- rodzaju opakowania,
- ilości sztuk towaru,
- masy towaru,
- numeru wagonu (kontenera) oraz informacji o tym, kto dostarczył wagon do przewozu,
- wykazu dokumentów towarzyszących załączonych przez nadawcę,
- informacji o opłaceniu należności przewozowych,
- ilości i cechach plomb,
- sposobu ustalenia masy towaru,
- daty zawarcia umowy.

Dla ułatwienia transportu kolejowego między krajami kontynentu europejskiego i azjatyckiego, został utworzony wspólny list przewozowy CIM/SMGS. Umożliwia on przewóz towarów bez utworzenia dwóch osobnych listów. Dokument różni się od zwykłego listu CIM i SMGS ułożeniem oraz numeracją pól.

Rysunek 19. CIM/SMGS - wzór

1 – 29
 Заполняется отправителем
 To be completed by the consignor

X
 Нужно отметить крестиком – Mark the box applicable with a cross
 (Графы – Boxes 21, 22, 25, 66)

37 Накладная CIM/CMFC CIM/SMGS Consignment Note		Оригинал накладной Original of the consignment note		1	40	41	42	43	
При перевозке по CIM, также и в случае про- тивоположного соглашения, должны соблюдаться стандартные правила перевозки CIM. Кроме того, применяются общие условия перевозки. При перевозке по CMFC применяются правила CMFC. Notwithstanding any clause to the contrary, carriage shall be subject to the CIM Uniform Rules within the area in which the CIM Uniform Rules apply. In addition the carrier's general terms and conditions of carriage shall apply. Carriage shall be subject to the SMGS conditions of carriage within the area in which the SMGS applies.		1 Отправитель (Наименование, адрес, страна)¹ Consignor (name, address, country) ¹ Электронная почта – E-mail Тел. – Tel. Факс – Fax 2 Подпись Signature 3 Получатель (Наименование, адрес, страна) Consignee (name, address, country) Электронная почта – E-mail Тел. – Tel. Факс – Fax		7 Заявления отправителя Consignor's declarations 8 Документы, приложенные отправителем Documents attached by the consignor	9 Ссылка отправителя/№ договора Consignor's reference/Contract no.				
10 Место доставки Delivery point		11		12	16 Место приема Acceptance point Месяц-день-год month-day-hour				
Станция назначения – Destination station Страна/Железная дорога – Country/Railway		13 Коммерческие условия – Commercial specification		Станция отправления – Forwarding station Страна/Железная дорога – Country/Railway					
15 Отметки, необязательные для перевозчика/железнодорожной Remarks which do not commit the carrier		16		18 Транзитное фактурирование – Sectional invoicing а) CMFC – SMGS					
20 Наименование груза Description of the goods Знаки, марки : Упаковка : Груз : Signs and marks : Packaging : Goods :		21 Необычная отправка Exceptional consignment да yes		22 РИД/Приложение 2 к CMFC RID/SMGS Appendix 2 да yes		23 Код НХМ/ГНГ NHM/GNG code		24 Масса определена отправителем Mass as given by the consignor	
25 Число мест No. of packages		26		27		28		29	
38 Масса определена железной дорогой Mass determined by the railway		39		40					

Źródło: <https://www.shiphub.pl/miedzynarodowy-kolejowy-list-przewozowy-smgs/> dostęp na dzień 20.11.2020r.

Ze względu na ograniczenia związane z infrastrukturą kolejową, która uniemożliwia dotarcie ładunku bezpośrednio do magazynu odbiorcy, przewoźnicy starają się poszerzać swoje możliwości dostarczenia towaru za pośrednictwem firm spedycyjnych. Spedytor zajmuje się znalezieniem dodatkowych podwykonawców. Nadawca po złożeniu zamówienia na tabor może załadować towar do odpowiedniego typu wagonów podstawionych na stację załadunku przez przewoźnika. Najczęściej wykorzystywanym modelem przewozów są tzw. „anteny”, czyli ładunek jednego typu jest dostarczany od kilku nadawców z różnych magazynów. Przewoźnik wykonuje jeden kurs do stacji rozładunku, po czym towar jest transportowany do różnych magazynów odbiorcy.⁹⁰ W stacji przeznaczenia następuje naliczenie opłat ciężących na przesyłce.⁹¹

⁹⁰M. Jacyna, P. Gołębiowski, M. Krześniak, J. Szkopiński, *Organizacja ruchu kolejowego*, PWN, Warszawa, 2019, s. 346

⁹¹ M. Jacyna, P. Gołębiowski, M. Krześniak, J. Szkopiński, *Organizacja ruchu kolejowego*, PWN, Warszawa, 2019, s. 353

W transporcie kolejowym nalicza się opłatę za przewoźne, które jest obliczane na podstawie rodzaju towaru (nazwa towaru), jego masy, odległości taryfowej oraz rodzaju przesyłki i zostaje naliczane oddzielnie za każdy wagon.⁹²

⁹² *Taryfa Towarowa PKP CARGO S.A.*, obowiązująca od 1 stycznia 2019 roku, stan na 1 stycznia 2020 roku, s.

4. Analiza kosztów związanych z transportem towaru

4.1 Koszty w przedsiębiorstwie transportowym

W tym rozdziale zostaną przedstawione koszty, które zostają ponoszone w związku z eksportem towaru za granicę przy użyciu transportu samochodowego. Miejscem załadunku będzie magazyn znajdujący się na terenie miasta Krakowa. Porównanie będzie obejmowało dwa kierunki. Pierwszym z nich będzie Norymberga, miasto położone w południowej części Niemiec. Drugim kierunkiem będzie miasto Mińsk, stolica Białorusi. W obranych kierunkach zostanie zbadana różnica przy wysyłaniu transportu w krajach należących do Unii Europejskiej, a państwem bloku wschodniego. Dane dotyczące kosztów i wyceny transportu zostały udostępnione przez firmę VESKEZ Sp. Z. O. O. Sp. K, znajdującą się na ul. Kossaka 101 w Pile.

Koszty związane z transportem można podzielić na:

- koszty związane z kierowcą,
- koszty związane z pojazdem,
- koszty związane z opłatami drogowymi,
- koszty związane z podatkiem i cłem,
- koszty związane z prowadzeniem firmy przewozowej.

W skład kosztów związanych z kierowcą, wchodzi przede wszystkim jego wynagrodzenie podstawowe wraz z dodatkami. Najczęściej podstawa wypłacana jest w formie diety, której wysokość to 70 euro za dzień pracy. Dodatkiem do pensji może być premia za terminowość, zaangażowanie w obniżenie kosztów utrzymania pojazdu, nadgodziny, dbałość o pojazd, przestrzeganie przepisów o czasie pracy kierowcy, co w konsekwencji nie naraża firmy na kary finansowe. Koszty związane z kierowcą, ze względu na ich charakter, możemy zaliczyć do kosztów zmiennych. Uzależnione są one od liczby dni w trasie.

Koszty związane z pojazdem dotyczą przede wszystkim utrzymania go w stanie spełniającym wymogi do poruszania się po drogach publicznych. Ich składnikiem są wszelkiego rodzaju naprawy oraz ulepszenia, a także zakup części samochodowych. Wykupienie polisy ubezpieczeniowej (OC) jest obowiązkowym wydatkiem każdego przedsiębiorstwa, podobnie jak corocznym wykonaniem obowiązkowego przeglądu technicznego. Od stanu technicznego pojazdu oraz umiejętności kierowcy zależy zużycie

paliwa, które jest jednym z podstawowych kryteriów przy ustalaniu kwoty przewozu. Dodatkowo pojazdy mogą być obarczone kosztami związanymi z leasingiem i kredytami.

W Polsce opłaty drogowe są pobierane poprzez system viaTOLL, który zastąpił zakup tradycyjnych kart opłaty drogowej (winiet). Wysokość opłaty związana jest z kategorią drogi, którą będzie się poruszał pojazd, jego kategorii oraz klasy emisji spalin Euro. Zwiększa się liczba państw korzystających z elektronicznych systemów pobierania opłat. Systemy działające na bazie odczytów przy bramkach pozwalają na dokładniejsze zweryfikowanie, czy dany pojazd wniósł odpowiednie środki za możliwość korzystania z danej drogi.

Koszty związane z prowadzeniem działalności, oprócz wyżej wymienionych, dotyczą przede wszystkim płatności składek ubezpieczeniowych dla pracowników oraz wynajęcia biura w celu prowadzenia przedsiębiorstwa. Wynajem wiąże się z dodatkowymi rachunkami oraz zakupem sprzętu i wyposażenia. Dodatkowe opłaty dotyczą pracowników biurowych, a także zakupu dostępu do giełd transportowych (np. Trans.eu)

4.2 Porównanie kosztów transportu

Zarówno handel zagraniczny jak i transport w krajach Wspólnoty Europejskiej został ułatwiony poprzez prowadzenie otwartej polityki gospodarczej oraz wprowadzenie jednolitego prawa. Zwiększa to możliwości handlowe krajów członkowskich, jak i ułatwia wymianę.

W celu ułatwienia transakcji i transportu między narodami spoza wspólnoty są podpisywane konwencje oraz umowy. Poniższe porównanie kosztów w transporcie towaru do kraju członkowskiego Unii Europejskiej oraz kraju spoza Wspólnoty, pomoże ocenić wybór korzystniejszego kierunku.

Tab. 2 Porównanie parametrów trasy Kraków – Norymbergia oraz Kraków – Mińsk w zależności od taboru

Wyszczególnienie:	Kraków – Norymbergia			Kraków- Mińsk		
	Do 3 t	Od 3t do 12 t	Powyżej 12t	Do 3 t	Od 3t do 12 t	Powyżej 12t
Liczba kilometrów z uwzględnieniem odcinków płatnych	830			835		
Cena za 1 kilometr [euro]	0,4-0,5	0,75	1,05	0,9	1,4	2
Kurs euro	4,48 ⁹³					
Koszt transportu [zł]	1487,36-1859,2	2788,8	3 904,32	3366,72	5237,12	7 481,6 zł
Czas trwania transportu z uwzględnieniem przepisów o czasie pracy kierowcy	Ok. 7-8 godzin	Ok. 9 godzin	Ok. 9 godzin	Ok. 11,5 godziny	Ok. 16 godzin	Ok. 16 godzin

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych firmy VASKEZ Sp. Z. O. O. Sp. K

Tab. 2 zawiera porównanie podstawowych parametrów trasy. Jak można zauważyć, odcinki między Krakowem a Norymbergą oraz Krakowem a Mińskiem są podobnej długości. Cena za 1 km do krajów europejskich jest zdecydowanie niższa niż do krajów spoza Unii. Wynika to m.in. z dodatkowych trudności w postaci postojów na granicy, co może doprowadzić do zmniejszenia liczby kursów danego pojazdu i kierowcy. Wpływ na wysokość ceny za kilometr ma cena paliwa, zarówno na terytorium Polski jak i za granicą. W przypadku znaczących podwyżek paliwa, ceny kursów będą wyższe. Analogicznie cena kursu może się obniżać przy drastycznych obniżkach ceny paliwa. Wysokość stawki za transport uwarunkowana jest również od kursu walut. Cena za kilometr podana jest w euro, więc przelicznik każdego dnia może się różnić. W wyniku przemnożenia liczby kilometrów i stawki za kilometr oraz kursu euro otrzymujemy koszt transportu. Transport wysłany do

⁹³ <https://www.bankier.pl/waluty/kursy-walut/nbp/EUR> dostęp na dzień 16.11.2020 r.

miasta Mińsk będzie prawie dwukrotnie droższy niż do Norymbergi oraz będzie trwał prawie dwukrotnie dłużej. Oznacza to, że z punktu widzenia spedytora, lepiej jest wysłać transport do kraju europejskiego niż na wschód. Kierowca może na granicy czekać na odprawę od kilku do kilkunastu godzin. Dodatkowo ogranicza go czas pracy kierowcy, który określa, ile godzin może być w ruchu. Występują dwa rodzaje przerw: dobową, trwającą 11 godzin, oraz tygodniową, trwającą 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Obowiązkowa przerwa dotyczy kierowców poruszającymi się pojazdami powyżej 3 t, które obowiązkowo posiadają tachograf, służący do ewidencji czasu pracy kierowcy. W konsekwencji dostawa ładunku do 3 t odbywa się w krótszym czasie niż przy użyciu pojazdów o większej ładowności. Koszt takiego transportu również jest niższy ze względu na mniejsze zużycie paliwa, a także krótszy czas pracy kierowcy, co równoznaczne jest z mniejszą ilością przepracowanych godzin. Z doświadczenia firmy VASKEZ Sp. Z.O. O. Sp. K. wynika, że transport taborem małego tonażowym odgrywa w spedycji krajowej coraz większe znaczenie. Zorganizowanie transportu o małym tonażu jest szybsze, niż znalezienie większego pojazdu z kierowcą gotowym do pracy ze względu na ukończone przerwy.

Podsumowanie

Każdy kraj jest ograniczony ze względu na dostępność surowców lub koszt ich pozyskania. Każde państwo jest zależne od swojego położenia geograficznego i związanego z nim klimatu. Każdy kraj ma ograniczone zasoby wiedzy i umiejętności swoich obywateli. Dlatego tak ważną rolę w funkcjonowaniu gospodarki odbywa wymiana między partnerami rozumianymi nie tylko jako państwa, ale tworzącymi go prywatnymi przedsiębiorstwami. Handel zagraniczny odgrywa kluczową rolę w tworzeniu PKB każdego kraju. Bez międzynarodowej wymiany nie można tworzyć pojedynczej gospodarki.

Zapisy historii podkreślają znaczenie, jakie mają umowy między państwami. Stanowią one znaczące ułatwienie w zawieraniu kontraktów oraz w swobodnej wymianie między partnerami. Największą organizacją, zrzeszającą 164 kraje, jest Światowa Organizacja Handlu. W ramach jej struktur stanowione jest prawo w wymianie handlowej. Ma na celu także ochronę transakcji.

Żadna transakcja nie doszłaby do skutku, gdyby nie możliwość dostarczenia towaru do odbiorcy. Transport stanowi podstawowy trzon, dzięki któremu może dochodzić do skutecznej wymiany międzynarodowej. W niniejszej pracy omówione zostały podstawowe i najstarsze rodzaje transportu. Oprócz nich ciągle rozwija się transport przesyłowy oraz lotniczy.

Transport morski jest szeroko wykorzystywany na bardzo dużych odległościach. Jest to najtańsza oraz najbardziej wydajna forma wysyłki, ponieważ może pomieścić wiele ton różnorodnych towarów. Transport kolejowy w Polsce jest wykorzystywany głównie do wymiany z krajami europejskimi. Wysyłka na wschód wiąże się z przeładunkiem ze względu na inny rozstaw torów na terytorium Państw powstałych po rozpadzie Związku Radzieckiego. Najpopularniejszą formą transportu po kontynencie jest transport drogowy. Pozwala on na bezpośrednie dotarcie towaru do celu bez konieczności przeładunków. Każdy sposób transportu wiąże się z podpisaniem odpowiednich umów, których wygląd i zawarte dane są wyszczególnione w odpowiednich umowach międzynarodowych.

Analizie poddano koszty transportu z użyciem nisko-, średnio- i wielotonowego transportu do kraju Unii Europejskiej oraz do kraju spoza Wspólnoty. Wysłanie ładunku do kraju, z którym podpisane są porozumienia, między innymi dotyczące zniesienia kontroli granicznej, pozwala na zaoszczędzenie czasu, potrzebnego na dotarcie towaru do celu.

W konsekwencji niższe są koszty związane z utrzymaniem kierowcy oraz zaoszczędzony czas można wykorzystać do dalszego wykonywania usług transportowych, co w konsekwencji prowadzi do wyższych przychodów. Użycie mniejszego pojazdu generuje również niższe koszty związane z utrzymaniem pojazdu (niższe ubezpieczenia, opłaty za emisję spalin, koszty paliwa). Dzięki temu kierowca nie ma ograniczonego czasu pracy. Podsumowując, w analizowanym przypadku najkorzystniej jest z perspektywy spedytora wysłać transport do kraju Wspólnoty Europejskiej samochodem do 3 t.

Bibliografia

Bartoszewicz T., *Cło w międzynarodowych stosunkach gospodarczych*, Wyższa Szkoła Biznesu i Przedsiębiorczości w Ostrowcu Świętokrzyskim, 2006

Białowas T., *Rozwój handlu międzynarodowego po II wojnie światowej*, Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń, 2006

Bożyk P., Misala J., Puławski M., *Międzynarodowe stosunki ekonomiczne*, PWE, Warszawa, 2001

Ewolucja międzynarodowego systemu walutowego. *Sprawy międzynarodowe*, 1976, nr 6

Hoekman B., Kostecki M., *Ekonomia światowego systemu handlu. WTO: Zasady i mechanizmy negocjacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław, 2011

Jacyna M., Gołębiowski P., Krześniak M., Szkopiński J., *Organizacja ruchu kolejowego*, PWN, Warszawa, 2019

Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r.,

Konwencja dotycząca odprawy czasowej, sporządzona w Stambule dnia 26 czerwca 1990 r.

Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) podpisana w Bernie w 1980 r.,

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r.,

Kudliński R., Siwiński W., *Szkice o gospodarce światowej*, PWN, Warszawa, 1985

Lubbe A., *Dominacja i współzależność. Ekonomiczne podstawy Pax Britannica i Pax Americana*, PWN, Warszawa, 1994

Marciniak-Neider D., *Warunki dostaw towarów w handlu zagranicznym*, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia, 2017

Piklikiewicz M., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze na przełomie wieków*, Difin, Warszawa, 2001

Puślecki Z., *Protekcjonizm regulacyjny we współczesnym handlu międzynarodowym*, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, 2018,
https://www.researchgate.net/publication/329604994_Protekcjonizm_regulacyjny_we_wspolczesnym_handlu_miedzynarodowym dostęp na dzień 15.05.2020 r.

Puślecki Z., Skrzypczyńska J., *Unia Europejska w systemie handlu międzynarodowego WTO*, Elipsa, Warszawa, 2011

Red. Budnikowski A., Kawecka-Wyrzykowska E., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa 2000

Red. J. Kujawy *Organizacja i technika transportu morskiego*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2001

Red. Morawski W., *Powszechna historia gospodarcza 1918-1991*, Wyd. Folks, Warszawa, 1994

Red. Nowak A., Koziół W., *Handel zagraniczny. Perspektywa Europejska*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 2011

Red. Rymarczyk J., *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, PWE, Warszawa, 2005

Rymarczyk J., *Biznes Międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012

Słownik języka polskiego, <https://sjp.pwn.pl/sjp/teoria;2577924.html> , dostęp na dzień 29.04.2020 r.

Taryfa Towarowa PKP CARGO S.A., obowiązująca od 1 stycznia 2019 roku, stan na 1 stycznia 2020 roku,

Transport – wyniki działalności w 2019 r., GUS, Szczecin, 2020

Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS), obowiązująca od 1 listopada 1951 r. ze zmianami i uzupełnieniami na 1 lipca 2015 r.,

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,

Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski

<https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Standard_international_trade_classification_\(SITC\)/pl](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Standard_international_trade_classification_(SITC)/pl) dostęp na dzień 28.09.2020 r.

Standard International Trade Classification Revision 4,
<https://unstats.un.org/unsd/trade/sitcrev4.htm> , dostęp na dzień 28.09.2020

<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> dostęp na dzień 12.10.2020 r.

<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> dostęp na dzień 13.10.2020r.

<https://iccwbo.org/publication/incoterms-2020-introduction/> dostęp na dzień 15.10.2020 r.

https://drobnicamorska.pl/wp-content/uploads/2015/07/Bill_of_Lading.jpg dostęp na dzień 20.11.2020r.

<https://www.gospodarkamorska.pl/administracja-prawo-morski-list-przewozowy-charakter-prawny-i-funkcje-w-transportie-morskim-40465> dostęp na dzień 03.11.2020 r.

https://ecocontainers.com/blog/post/54_dokumenty-w-transportie-morskim.html dostęp na 03.11.2020 r.

<https://www.gospodarkamorska.pl/administracja-prawo-procedura-podwojnego-konosamentu-z-perspektywy-spedytora-morskiego-41563> dostęp na dzień 03.11.2020 r.

<https://przedsiębiorcydabrowscy.pl/transport-morski-kontenera-koszty-i-procedury> dostęp na dzień 04.11.2020 r.

<https://poradniktransportowy.pl/wp-content/uploads/2012/09/cmr-wzor.pdf> dostęp na dzień 20.11.2020 r.

<http://www.pspgdynia.pl/media/dokumenty/tir-800.jpg> dostęp na dzień 20.11.2020r.

<https://gitd.gov.pl/dla-przedsiębiorców/zezwolenia/przewoz-rzeczy/regulamin-wydawania-zezwolen/> dostęp 2020 r.

<https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotator/spada-znaczenie-transportu-kolejowego-w-handlu-zagranicznym/> dostęp na dzień 12.11.2020 r.

<https://www.shiphub.pl/miedzynarodowy-kolejowy-list-przewozowy-smgs/> dostęp na dzień 20.11.2020r.

<https://www.bankier.pl/waluty/kursy-walut/nbp/EUR> dostęp

na dzień 06.11.2020 r.

<https://poradnikspedytora.pl/2014/porownanie-gield-transportowych-czterej-rynkowi-giganci/> dostęp na dzień 08.11.2020 r.

<https://www.huzar.pl/wp-content/uploads/2017/06/cim-rozne-rozmiary-czcionek-w-CIM.jpg> dostęp na dzień 20.11.2020 r.

Spis tabel

Tab. 1 Procentowy udział eksportu według grupy krajów

Tab. 2 Porównanie parametrów trasy Kraków – Norymbergia oraz Kraków – Mińsk w zależności od taboru

Spis wykresów

Wykres 1. Saldo obrotów towarowych handlu zagranicznego

Wykres 2. Relacja salda obrotów towarowych handlu zagranicznego do produktu krajowego brutto

Wykres 3. Bilans handlowy Polski i Unii Europejskiej

Wykres 4. Żywność, napoje i wyroby tytoniowe (SITC 0+1)

Wykres 5. Surowce (SITC 2+4)

Wykres 6. Produkty energetyczne (SITC 3)

Wykres 7. Chemikalia (SITC 5)

Wykres 8. Maszyny, urządzenia i sprzęt transportowy (SITC 7)

Wykres 9. Inne wyroby (SITC 6)

Spis rysunków

Rysunek 1. Formuła Delivered at Frontier

Rysunek 2. Delivered ex Ship

Rysunek 3. Delivered Duty Unpaid

Rysunek 4. Delivered ex Quay

Rysunek 5. Ex Works

Rysunek 6. Free Carrier

Rysunek 7. Carriage Paid To

Rysunek 8. Carriage and Insurance Paid To

Rysunek 9. Delivered At Terminal

Rysunek 10. Delivered At Place

Rysunek 11. Delivered Duty Paid

Rysunek 12. Free Alongside Ship

Rysunek 13. Free On Board

Rysunek 14. Cost and Freight

Rysunek 15. Konosament – przykład

Rysunek 16. CMR – wzór

Rysunek 17. Karnet TIR – przykład

Rysunek 18. CIM – przykład

Rysunek 19. CIM/SMGS - wzór