

Piotr WITKOWSKI¹

OBSŁUGA CELNA W ZARZĄDZANIU MIĘDZYNARODOWYM ŁAŃCUCHEM DOSTAW

Współczesna zglobalizowana i zinternacjonalizowana gospodarka światowa w znacznej mierze opiera się na prawidłowym funkcjonowaniu międzynarodowych łańcuchów dostaw. W praktyce ich poziom uzależniony jest od sprawności realizacyjnej przemieszczania towarów pomiędzy jego ogniwami – uczestnikami łańcucha dostaw. W pracy podjęta została próba wskazania istoty i znaczenia obsługi celnej w zarządzaniu transgranicznym przepływem towarów. Proces ten bezpośrednio wpływa, na jakość i faktyczny czas dostarczenia towaru do odbiorcy znajdującego się na innym obszarze celnym niż jego nadawca.

W pracy posłużono się metodami badawczymi pozwalającymi na wskazanie przyjętych koncepcji teoretycznych w aspekcie zarządzania obsługą celną w transgranicznym przepływie towarów. Należy do nich m.in. politologiczna metoda instytucjonalnoprawna pomocna do analizy aktów prawnych, głównie Unijnego Kodeksu Celnego w zakresie instrumentów obsługi celnej. Zastosowano metody ekonomiczne systemową i poznania dla wskazania całościowego ujęcia problematyki obsługi celnej w międzynarodowym łańcuchu dostaw oraz konkretyzacji przyjętych rozwiązań wraz z ich praktyczną weryfikacją.

Przeprowadzone badania i ich analiza pozwoliły na wskazanie implikacji w zakresie znaczenia obsługi celnej w zarządzaniu międzynarodowym łańcuchem dostaw oraz stosowania systemu ułatwień i uproszczeń harmonizujących transgraniczny przepływ towarów.

Analizując przedmiotowe zagadnienia można sformułować wnioski dotyczące potrzeby internacjonalizacji instrumentów obsługi celnej związanych z usprawnieniem granicznej obsługi celnej. Ważnym wydaje się również pogląd o nieodzowności ich wprowadzania w różnych gałęziach transportu z uwzględnieniem ich specyfiki.

Słowa kluczowe: logistyka międzynarodowa, obsługa celna, międzynarodowy łańcuch dostaw, zarządzanie instrumentami obsługi celnej, usługi celne, Upoważniony Przedsiębiorca (AEO).

1. WSTĘP

Współczesna gospodarka światowa stanowiąca konsekwencje procesów globalizacji, internacjonalizacji i technicyzacji funkcjonuje w znacznej mierze w oparciu o rozwiniętą integrację zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji towarów w przestrzeni międzynarodowej.

¹ Dr hab. Piotr Witkowski, Laboratorium Praktyki Biznesu, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Pl. M. Curie-Skłodowskiej 5 20-031 Lublin, e-mail: witkowski@poczta.umcs.lublin.pl.

Piotr Witkowski, DSc, PhD, Laboratory of Business Practice, Faculty of Economics, Maria Curie-Skłodowska University in Lublin, Pl. M. Curie-Skłodowskiej 5, 20-031 Lublin, e-mail: witkowski@poczta.umcs.lublin.pl.

Konsekwencją tych procesów jest rozwój obsługi celnej niezbędnej w prawidłowym i harmonijnym zarządzaniu międzynarodowym łańcuchem dostaw.

Wchodzące w zakres obsługi celnej czynności określane mianem usług celnych stanowią niezbędny moduł międzynarodowego łańcucha dostaw wiodącego przez co najmniej dwa różne obszary celne. W zakres usług celnych świadczonych najczęściej przez profesjonalne przedsiębiorstwo logistyczne wchodzi m.in. doradztwo, obsługa prawna operacji importowo-eksportowych, przewóz pod dozorem celnym, składowanie celne, przetwarzanie uszlachetniające, rozliczanie transakcji.

Obsługa celna stanowi szerokie spectrum rozwiązań prawnych i praktycznych harmonizujących transgraniczne przemieszczanie towarów. Mając to na uwadze celem artykułu jest przedstawienie i przeanalizowanie istoty instrumentów obsługi celnej w logistyce międzynarodowej, a także omówienie jej wybranych instrumentów o szczególnym znaczeniu w efektywnym zarządzaniu międzynarodowym łańcuchem dostaw.

Realizując wskazany cel można postawić tezę badawczą, że od właściwych rozwiązań prawnych w zakresie obsługi celnej, ich znajomości i umiejętności praktycznego stosowania zależy prawidłowe i efektywne zarządzanie międzynarodowym łańcuchem dostaw. Pozwala to również na sformułowanie hipotezy badawczej, zakładającej, że przy znajomości instrumentów obsługi celnej mogą stanowić one źródło przewagi konkurencyjnej dla przedsiębiorców, będących uczestnikami międzynarodowego łańcucha dostaw. Dotyczy to w równej mierze osób dokonujących obrotu towarowego, jak i logistyków, spedytorów, przewoźników, przedstawicieli celnych przedsiębiorców obsługujących te operacje w ramach swojej działalności gospodarczej.

Problematyka zagadnień celnych stosowanych w zarządzaniu międzynarodowym łańcuchem dostaw jest szerokim spectrum regulacji prawnych i rozwiązań praktycznych, które ze względu na swoją złożoność wykraczają poza ramy prezentowanych rozważań. Mając to na uwadze Autor świadomie dokonał wyboru i analizy tych rozwiązań, które stymulują zarządzanie międzynarodowym łańcuchem dostaw.

2. ZARZĄDZANIE MIĘDZYNARODOWYM ŁAŃCUCHEM DOSTAW

Przeobrażenia światowej gospodarki przełomu wieku XX i XXI kontynuowane w pierwszych dekadach naszego stulecia spowodowały wzrost znaczenia planowania, organizacji i faktycznego przemieszczania towarów w relacjach międzynarodowych. Konsekwencją tego był rozwój teorii i praktyki w zakresie logistyki międzynarodowej oraz zarządzania międzynarodowymi łańcuchami dostaw.

Teoretyczne ujęcie logistyki międzynarodowej napotyka na znaczne rozbieżności, w poglądach wyrażanych przez niektórych przedstawicieli doktryny. Wyróżniającym ją segmentem zagadnień jest najczęściej nieodzowność planowania, organizacji i realizacji transgranicznego przemieszczania towarów z wykorzystaniem kilku gałęzi transportu oraz dokonywanie czynności związanych z obsługą celna. Zgodnie z poglądem A. Koźmińskiego logistyka to proces planowania, realizacji i kontroli przepływu dóbr i informacji pomiędzy poszczególnymi krajami². W ujęciu M. Szymczyka jest ona całokształtem procesów informacyjnych, kierowania i kontroli, umożliwiających efektywne zarządzanie międzynarodowymi systemami logistycznymi³. W rozważaniach Cz. Skowronka i Z. Sarjusza-Wolskiego

² A. Koźmiński, *Zarządzanie międzynarodowe*, Warszawa 1999, s. 158.

³ M. Szymczyk, *Logistyka w procesie internacjonalizacji przedsiębiorstw*, Poznań 2004, s. 36–38

jest ona postrzegana, jako procesy koordynacji i optymalizacji wszelkich przepływów w skali międzynarodowej, bazujące na analizie relacji między różnymi organizacjami (przedsiębiorstwami, instytucjami itp.) powstałymi na podstawie realizacji idei łańcucha logistycznego⁴.

Ze względu na znaczenie problematyki obsługi celnej można przywołać pogląd J.C. Johnsona i D.F. Wooda sprowadzający logistykę międzynarodową do organizacji przepływu towarów przez granice państwowe⁵. Warto tu również odnieść się do zdefiniowania logistyki międzynarodowej, a w zasadzie stanowiska wyrażonego przez S. Abta o potrzebie swoistej transformacji tego pojęcia w kierunku określenia jej mianem logistyki ponad granicami lub logistyki ponadgranicznej⁶.

Odnosząc się do zarządzania międzynarodowymi łańcuchami dostaw zasadne wydaje się przywołanie koncepcji E. *Gołembskiej utożsamiającej logistykę międzynarodową i zarządzanie międzynarodowymi łańcuchami dostaw, które jest połączeniem działalności* logistycznej firm – ogniw tego łańcucha, szczególnie funkcji operacyjnej, finansowej i marketingowej, a także kontroli przepływu fizycznego dóbr, środków pieniężnych i informacji poprzez i ponad granicami różnych państw⁷.

Międzynarodowy łańcuch dostaw w ujęciu definicyjnym bazuje, pomimo interesujących i uzasadnionych wątpliwości terminologicznych przedstawionych przez K. Rutkowskiego⁸, na utrwalonym w doktrynie i praktyce określeniu łańcucha dostaw. Przyjęto traktować, że tworzą go, według J. Witkowskiego, współdziałające w różnych obszarach funkcjonalnych firmy wydobywcze, produkcyjne, handlowe, usługowe oraz ich klienci, między którymi przepływają strumienie produktów, informacji i środków finansowych⁹. Zdanie to podzielają S. Pioch i J. Dyczkowska wskazując, że łańcuch logistyczny wiąże się z przepływem produktów i usług zaczynając od jego oryginalnego źródła, poprzez wszystkie formy pośrednie, aż do momentu, w którym produkty i usługi są odbierane przez ostatecznego klienta¹⁰. Rolę konsumenta w łańcuchu dostaw podkreśla M. Christopher stwierdzając, że łańcuch dostaw to sieć organizacji zaangażowanych, poprzez powiązania z dostawcami i odbiorcami, w różne procesy i działania, które tworzą wartość w postaci produktów i usług dostarczanych ostatecznym konsumentom¹¹.

W szerokiej perspektywie W. Czyżowicz i E. Gwardzińska postrzegają łańcuch dostaw, jako wzajemne powiązanie podmiotów gospodarczych, które w odpowiedzi na popyt klientów przyczyniają się do efektywnego przepływu towarów, usług, kapitału i informacji oraz towarzyszący temu przepływowi obieg dokumentacji z projekcją wsteczną (od półki sklepowej), w celu optymalnego zaspokojenia potrzeb ostatecznych konsumentów, przy

⁴ Cz. Skowronek, Z. Sarjusz-Wolski, *Logistyka w przedsiębiorstwie*, Warszawa 1995, s. 40.

⁵ J.C. Johnson, D.F. Wood, *Contemporary Logistics*, London 1996, s. 394.

⁶ S. Abt, *Specyfika logistyki ponad granicami*, w: S. Abt (red.), *Logistyka ponad granicami*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Warszawa 2000, s. 9-14.

⁷ E. Gołembska, *Logistyka międzynarodowa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2014, s.12.

⁸ K. Rutkowski *Zarządzanie łańcuchem dostaw – próba sprecyzowania terminu i określenia związków z logistyką*, *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, 2004, nr 4, s. 2-3.

⁹ J. Witkowski, *Zarządzanie łańcuchem dostaw. Koncepcje, procedury, doświadczenia*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010, s. 19.

¹⁰ S. Pioch, J. Dyczkowska, *Zarządzanie łańcuchem dostaw – logistyka zaopatrzenia*, *Logistyka* 2012, nr 5, s. 734.

¹¹ M. Christopher, *Logistics and supply chain management: Strategies for reducing costs and improving service*, Financial Times – Prentice Hall, London 1998, s. 14.

maksymalizacji rentowności całego procesu biznesowego¹². Przyjmując transgraniczny proces przemieszczania towarów w ramach tego łańcucha uzasadnione jest założenie, że jego uczestnikami są przykładowo producenci, eksporterzy, importerzy, spedytorzy, przewoźnicy w różnych gałęziach transportu, przedstawiciele celnicy, prowadzący skład celny, operatorzy usług logistycznych.

Zasadność terminologicznego wydzielenia międzynarodowego łańcucha dostaw wskazują, co najmniej dwie przesłanki. Pierwszą z nich jest rozwój logistyki międzynarodowej, której zakres obejmuje m.in. transgraniczny przepływ towarów wskazując na konieczność ich przemieszczania pomiędzy granicami rozdzielającymi miejsce, państwo nadania – eksport towaru i państwo importu – docelowego przeznaczenia. Drugą natomiast jest fakt nieodzowności posiadania profesjonalnej wiedzy i umiejętności do zarządzania skomplikowanymi operacjami w przestrzeni międzynarodowej z uwzględnieniem zagadnień celnych niezbędnych do prawidłowego i harmonijnego przemieszczania towarów przez granice wielu państw, czasem w różnych gałęziach transportu¹³.

Zarządzanie logistyką międzynarodową to zgodnie z poglądem E. Gołembskiej planowanie, wdrażanie i kontrola produkcji i dystrybucji towarów i usług wzdłuż i wszerz międzynarodowego łańcucha dostaw między firmami ogniwami tego łańcucha na wszystkich kontynentach¹⁴. Uzasadnione jest założenie, że celem tego zarządzania jest osiągnięcie jak najwyższej sprawności realizacyjnej w zakresie przemieszczania towarów i usług oraz satysfakcja konsumenta będącego ich końcowym odbiorcą, jak również konsumentów pośrednich stanowiących ogniwa łańcucha dostaw.

Współczesnym standardem zarządzania łańcuchem dostaw jest priorytet klienta. Zgodnie ze stanowiskiem J. Witkowskiego jego istotą jest proces decyzyjny związany z synchronizowaniem fizycznych, informacyjnych i finansowych strumieni popytu i podaży przepływających między jego uczestnikami w celu osiągnięcia przez nich przewagi konkurencyjnej i tworzenia wartości dodanej z korzyścią dla wszystkich jego ogniw, klientów oraz pozostałych interesariuszy¹⁵. Podobne jest zarządzanie łańcuchem dostaw definiowane przez I. Fechnera, który określa je zarządzaniem stosunkami z dostawcami i odbiorcami oraz klientami w celu dostarczenia najwyższej wartości dla klienta po najniższych kosztach całego łańcucha¹⁶.

Mając na uwadze znaczenie obsługi celnej w zarządzaniu międzynarodowym łańcuchem dostaw można przyjąć, że jest to proces stanowiący szerokie spectrum wyspecjalizowanych czynności odnoszących się do planowania, organizowania, realizacji oraz kontroli przepływu towarów i usług pomiędzy jego – usytuowanymi na różnych obszarach celnych – ogniwami, od producenta poprzez pośrednie etapy dystrybucji w celu zaspokojenia potrzeb ostatecznego konsumenta. W zakresie czynności realizowanych w tym procesie podkreślenia wymagają usługi celne świadczone najczęściej przez profesjonalne przedsiębiorstwo logistycznych. Mogą one przykładowo polegać na doradztwie i konsultacji w kwestiach prawnych i praktycznych dotyczących operacji importowo-eksportowych oraz

¹² W. Czyżowicz, E. Gwardzińska, *Rola usług celnych w międzynarodowym łańcuchu dostaw*, Ze-szyty Naukowe Kolegium Gospodarki Światowej 2011, nr 31, s. 102.

¹³ P. Witkowski, *Instrumenty polityki celnej Unii Europejskiej*, Lublin 2016, s. 306.

¹⁴ E. Gołembska, *Logistyka międzynarodowa...*, s. 55.

¹⁵ J. Witkowski, *Zarządzanie łańcuchem dostaw. Koncepcje, procedury, doświadczenia*, Warszawa 2010, s. 30.

¹⁶ I. Fechner, *Zarządzanie łańcuchem dostaw*, Poznań 2007, s. 13–14.

regulacji prawnych obowiązujących w różnych państwach, przygotowaniu dokumentów celnych i transportowych, zgłaszaniu towarów do procedur celnych, reprezentacji importerów i eksporterów przed organami celnymi, przygotowaniu wniosków do organów celnych na udzielenie pozwoleń upraszczających postępowanie celne, reprezentacji w postępowaniu odwoławczym.

Mając na uwadze istotę obsługi celnej dla prawidłowości, jakości i terminowości realizacji międzynarodowego łańcucha dostaw można je wyodrębnić w podsystem logistyki międzynarodowej. Obsługa celna posiada własne, wyspecjalizowane instrumentarium uregulowane w obowiązujących regulacjach prawa międzynarodowego, unijnego i krajowego oraz praktyczne rozwiązania harmonizujące obsługę transgranicznego obrotu towarowego

Obsługę celną można zdefiniować jako wyspecjalizowaną dziedzinę wiedzy i praktyki związaną z realizacją procedur celnych¹⁷, zwłaszcza w zakresie transgranicznego przemieszczania towarów oraz ich magazynowania z wykorzystaniem instrumentów celnych, a także uregulowania ich statusu prawnego na danym obszarze celnym. Prawidłowa i efektywna materializacja procedur importowych i eksportowych wymaga przepływu danych i informacji pomiędzy jego uczestnikami transgranicznego przemieszczania towarów w ramach międzynarodowego łańcucha dostaw.

Podkreślenia wymaga fakt, że obowiązujące regulacje prawne w zakresie międzynarodowego obrotu towarowego są implikacją umów i konwencji międzynarodowych. Są one negocjowane, podpisywane i monitorowane w ramach organizacji międzynarodowych, głównie dotyczy to Światowej Organizacji Handlu (WTO) i Światowej Organizacji Celnictwa (WCO). Dzięki temu w zdecydowanej większości państw, przez terytoria których wiodą międzynarodowe łańcuchy dostaw stosują zbliżone rozwiązania prawne i praktyczne dotyczące możliwości postępowania z towarem.

Obszar przedmiotowy obsługi celnej to wszelkie formy przemieszczania towaru przez granice państw i ugrupowań integracyjnych w formie co najmniej unii celnej. W ujęciu ekonomicznym towar jest produktem pracy ludzkiej przeznaczonym do sprzedaży¹⁸. Można przedstawić definicję rozszerzyć, że towarem jest dobro lub usługa będąca przedmiotem transakcji kupna-sprzedaży¹⁹. Treścią i potencjałem towaru jest to, że zaspokaja on potrzeby ludzkie, wynika to z jego wartości użytkowej, którą uosabia uniwersum cech fizycznych i chemicznych satysfakcjonujących potencjalne oczekiwania konsumenta. Zasadne jest przyjąć, że zgodnie z ujęciem międzynarodowego łańcucha dostaw to dla nich jest on przedmiotem owego przemieszczania w czasie i przestrzeni w relacjach ponadgranicznych.

Ostatnim szerokim pojęciem wymagającym doprecyzowania jest zakres podmiotowy obsługi celnej, który stanowią uczestnicy transgranicznego obrotu towarowego. Należy do nich zakwalifikować organy celne egzekwujące prawidłowość stosowania przepisów

¹⁷ Procedurami celnymi są przewidziane przepisami prawa celnego możliwości postępowania z towarem, w przypadku UE, w obrocie z państwami trzecimi. Przepisy Unijnego Kodeksu Celnego przewidują trzy procedury celne: dopuszczenie do obrotu i wywóz oraz procedury specjalne. Możliwości korzystania z instrumentów magazynowania – składowania celnego są określone w ramach procedur specjalnych, jest to procedura składu celnego, procedura wolnego obszaru celnego oraz możliwość dysponowania towarem w formie czasowego składowania towaru. Art. 4 ust. 16 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE. z 2013 r., L 269, s. 1) (dalej jako: UKC).

¹⁸ J. Lewandowski, *Towar [w:] Mała encyklopedia ekonomii*, red. K. Secomski, Warszawa 1974, s. 849.

¹⁹ S. Sztaba, *Towar [w:] Ekonomia od A do Z*, red. S. Sztaba, Warszawa 2007, s. 479.

prawa, drugą grupą są osoby, których bezpośrednio dotyczy dana transakcja np. importer, eksporter, korzystający z procedury specjalnej oraz trzecia grupa uczestników to przedsiębiorstwa obsługujące międzynarodowy obrót towarowy np. operator usług logistycznych, spedytor, przewoźnik, pełnomocnik celny, prowadzący skład celny lub zarządzających wolnym obszarem celnym.

3. INSTRUMENTY OBSŁUGI CELNEJ W REGULACJACH PRAWA CELNEGO UNII EUROPEJSKIEJ

Zarządzanie międzynarodowym łańcuchem dostaw ukierunkowane jest na maksymalne zmniejszenie czasookresu przemieszczania towarów od jego nadawcy do odbiorcy, przy jednoczesnym zachowaniu poziomu jakości przewożonych towarów oraz jego opłacalności ekonomicznej. Istotnym uwarunkowaniem zrealizowania tego celu jest profesjonalna obsługa celna. Stanowi to ważną okoliczność wpływającą nie tylko na sam proces transgranicznego przepływu towarów, ale także na postrzeganie i ocenę przedsiębiorstwa logistycznego, które nim zarządza. Zrozumiałe jest, że sprawny i harmonijny jego przebieg zgodny z oczekiwaniami klienta, może stanowić podstawę przewagi konkurencyjnej tego przedsiębiorstwa nad innymi świadczącymi analogiczne usługi.

W obsłudze międzynarodowego łańcucha dostaw kluczowym dla budowania owej przewagi konkurencyjnej jest zarządzanie obsługą celną w aspekcie uproszczenia postępowania celnego w stosunku do przywożonych i wywożonych towarów. W przepisach prawa celnego Unii Europejskiej w najszerszym zakresie zostały one przewidziane w uprawnieniach Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO)²⁰. Istotą jego jest swoisty balans – równowaga pomiędzy oczekiwaniami środowisk przedsiębiorców w zakresie uproszczeń obowiązków celnych oraz dozorem i kontrolą transgranicznego przepływu towarów, w szczególności w aspekcie bezpieczeństwa i ochrony.

Status Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO) jest udzielany przez ograny celne weryfikujące reputację, sytuację finansową oraz gwarancje przestrzegania obowiązujących regulacji prawnych przez przedsiębiorcę²¹. Obejmuje on uprawnienia do korzystania z uproszczeń w zakresie zgłoszenia towarów do procedur celnych (AEOC) oraz z ułatwień w kontroli celnej w sferze bezpieczeństwa i ochrony towarów w obrocie z państwami trzecimi (AEOS). Unijny Kodeks Celny umożliwia przyznanie obu tych uproszczeń jednemu przedsiębiorcy²².

W procesie zarządzania międzynarodowym łańcuchem dostaw przedsiębiorstwo posiadające status AEO jest uprawnione do pierwszeństwa w obsłudze celnej. Uprawnienie to wyraża się m.in. samodzielnym obejmowaniem towarów procedurami celnymi, zmniejszoną liczbą kontroli celnych, a w przyszłości przekraczania granicy specjalnie wydzielonymi pasami ruchu. W zakresie przedstawienia towaru przedsiębiorcy m.in. są zwolnieni z obowiązku dostarczania towarów do urzędu celnego, awizowani są o wytypowaniu towarów do przeprowadzenia kontroli oraz mogą wnioskować o jej przeprowadzenie jej poza siedzibą urzędu celnego.

²⁰ Art. 38-4 UKC.

²¹ Art. 39 UKC.

²² A. Kuś, *Prawo celne* [w:] *Zarys finansów publicznych i prawa finansowego*, red. W. Wójtowicz, Warszawa 2017, s. 393.

Kluczowym atrybutem posiadacza statusu Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO) w realizacji transgranicznego przemieszczenia towarów jest racjonalizacja i uproszczenie projektowania, organizacji i realizacji międzynarodowego łańcucha dostaw. W praktyce przejawia się to m.in. zwiększeniem terminowości dostaw, podniesieniem poziomu jakości obsługi klientów, zwiększeniem ich zaufania, a tym samym pogłębieniem lojalności klientów oraz pragmatycznym zarządzaniem zapasami, zmniejszeniem liczby zdarzeń związanych z naruszeniem bezpieczeństwa i ochrony, niższymi kosztami kontroli dostawców, a także poprawą bezpieczeństwa łańcucha dostaw i lepszą komunikacją z partnerami w łańcuchu dostaw²³.

Ze względu na harmonizację transgranicznego przemieszczania towarów istotne znaczenie ma wzajemna uznawalność statusu Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO). Wydany przez organ celny państwa członkowskiego UE, w Polsce Dyrektor Izby Administracji Skarbowej, jest uznawany w całej Unii Europejskiej. Zgodnie z umowami międzynarodowymi jego status jest także respektowany w innych państwach, m.in. Stanach Zjednoczonych, Kanadzie, Korei Południowej, Norwegii²⁴.

Implikacją statusu AEO przewidzianą w unijnych przepisach celnych jest możliwość scentralizowanej odprawy celnej oraz zwolnienie z obowiązku składania zabezpieczenia na poczet należności celnych²⁵. Koncepcja scentralizowanej odprawy celnej ma na celu zapewnienie przedsiębiorcy możliwości obejmowania towarów procedurą celną w urzędzie celnym właściwym dla miejsca jego siedziby niezależnie od urzędu celnego, w którym towary zostały przedstawione. Formą odprawy scentralizowanej mogą być objęte procedury celne dopuszczenia do obrotu wywozu oraz w ramach procedur specjalnych – składowanie celne, odprawa czasowa, końcowe przeznaczenie, uszlachetnianie czynne i uszlachetnianie bierne, a także powrotnego wywozu towaru nieunijnego²⁶.

Samooobsługa celna to nowatorska regulacja Unijnego Kodeksu Celnego, przewidziana pozwoleniem dla posiadaczy AEO. Można przyjąć, że stanowi ona koncesjonowaną formę faktycznej redukcji nadzorczych uprawnień organów celnych w zakresie obrotu towarowego z państwami trzecimi, z precyzyjnym określeniem w pozwoleniu, jakie to są czynności – procedury celnej oraz do jakiej kwoty należności celnych mogą być one wykonywane samodzielnie²⁷. Rozwiązanie to nie jest dodatkową formą lub modyfikacją zgłoszenia celnego, natomiast jest uproszczeniem, które umożliwia przekazanie przedsiębiorcom niektórych zadań należących dotychczas do wyłącznych kompetencji organów celnych. Ta forma ułatwień, podobnie jak scentralizowana odprawa celna, możliwa jest

²³ J. Świerczyńska, K. Budzowski *Instytucja upoważnionego przedsiębiorcy w Unii Europejskiej* [w:] *Integracja i kryzysy na lokalnych i globalnych rynkach we współczesnym świecie*, red. J. Rymarczyk, M. Domiter, W. Michalczyk, Wrocław 2013, s. 342.

²⁴ W. Czyżowicz, *Bezpieczeństwo w polityce celnej i prawie celnym Unii Europejskiej* [w:] *Bezpieczeństwo wschodniej granicy Unii Europejskiej w transgranicznym przepływie osób i towarów*, red. K. Kosińska, P. Witkowski, Zamość 2016, s. 209–210.

²⁵ Art. 179 UKC.

²⁶ Art. 149 ust. 1 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego (Dz. Urz. UE z 2015, L 343), s. 1 (dalej jako: RD).

²⁷ Art. 185 UKC w zw. z art. 150 i 152 RD.

dla wszystkich procedur celnych z wyłączeniem procedury tranzytu oraz wolnego obszaru celnego²⁸.

Instrumentarium obsługi celnej uregulowane w unijnym prawie celnym ma znaczący wpływ na uproszczenie i ułatwienie fazy realizacyjnej międzynarodowego łańcucha dostaw. Odnoszą się one do newralgicznego ogniwa tego łańcucha, jakim jest wprowadzenie towaru na unijny obszar celny oraz objęcie go procedurą celną, najczęściej specjalną procedurą celną tranzytu. Instrumentami upraszczającymi przedstawienie towaru w procedurze tranzytu zastały objęte wybrane gałęzie transportu oraz okoliczności związane z obrotem towarowym z państwami trzecimi.

W przewozach drogowych fundamentalne znaczenie ma możliwość korzystania z systemu TIR. Zapewnia on przemieszczenie towaru pod osłoną karnetu TIR, który jest dokumentem zgłoszenia celnego do procedury tranzytu oraz gwarantującym należności celne. Pojazd po załadowaniu zamykany jest plombą celną w urzędzie celnym miejsca załadowania i towar bezpośrednio przewożony jest do urzędu celnego odbiorcy²⁹. W przypadku posiadacza statusu Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO) starającego się o udzielenie pozwolenia na stosowanie systemu TIR ułatwieniem jest zwolnienie z konieczności dokumentowania spełnienia warunków, od których jest ono uzależnione.

W żegludze morskiej ułatwienia formalności celnych możemy podzielić na dwie grupy ze względu na możliwość wykorzystania ich w stosunku do procedury dopuszczenia do obrotu i procedury tranzytu. Instrumentem przewidzianym w regulacjach prawa celnego wpływającym na odformalizowanie czynności celnych jest możliwość dokonania przedstawienia towaru przed jego faktycznym dostarczeniem do urzędu celnego, określana mianem odprawy przed przybyciem³⁰. Rozwiązanie to umożliwia harmonijną obsługę celną w portach morskich, prowadzi do redukcji kosztów oraz wpływa na podniesienie konkurencyjności żeglugi morskiej, jako gałęzi transportu. Zastosowanie tej formy uproszczeń to skrócenie czasu przeprowadzenia wszystkich czynności urzędowo-kontrolnych niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu w ciągu 24 godzin. Druga możliwość to zastosowanie – jako zgłoszenia celnego do procedury tranzytu przez przedsiębiorstwo żeglugowe, po uzyskaniu pozwolenia – konosamentu morskiego.

W przewozie towarów przez przedsiębiorstwa kolejowe w ramach procedury tranzytu unijnego, jako zgłoszenie celne traktowany jest list przewozowy CIM. Na jego podstawie są one w przewozach międzynarodowych w procedurze tranzytu głównym zobowiązany odpowiedzialnym za należności celne ciężące na towarach. Uproszczenia charakterystyczne dla przewozów kolejowych mają również zastosowanie do towarów transportowanych w dużych kontenerach, zgodnie z wykazami zdawczymi TR. Duży kontener to kontener, którego konstrukcja umożliwia w skuteczny sposób założenie zamknięć celnych oraz posiadający powierzchnię co najmniej 7 m²³¹. To rodzaj przewozów realizowany również w innych gałęziach transportu umożliwiających wykonanie dostawy w relacjach „dom – dom”, a więc od nadawcy lub odbiorcy odpowiednio do lub ze stacji załadunku ewentualnie

²⁸ E. Gwardzińska, *Uproszczenia* [w:] E. Gwardzińska, M. Laszuk, M. Masłowska, R. Michalski, *Prawo celne*, Warszawa 2017, s. 494.

²⁹ A. Salomon, *Podstawowa dokumentacja spedycyjno-transportowa w pracy spedytora międzynarodowego*, „Współczesna Gospodarka” 2014, nr 5, s. 55.

³⁰ Art. 179 UKC.

³¹ S. Kwaśniewski, T. Nowakowski, M. Zając, *Transport intermodalny w sieciach logistycznych*, Wrocław 2008, s. 87.

wyładunku kontenerów. Ponadto obejmują one przewożenie towarów drogą morską pomiędzy dwiema stacjami kolejowymi³².

W transporcie lotniczym uproszczeniem jest stosowanie dokumentu transportowego, tj. listu przewozowego AWB, jako zgłoszenie do procedury tranzytu. Może mieć to miejsce po uzyskaniu pozwolenia organu celnego wydawanego osobom – towarzystwom lotniczym mającym siedzibę na unijnym obszarze celnym. Wydawane przez organ celny pozwolenie określa formę manifestu oraz porty lotnicze wyjścia i przeznaczenia, w których może być realizowana procedura tranzytu unijnego³³. Pozwolenie na stosowanie manifestu lotniczego, jako zgłoszenia celnego może za zgodą organów celnych może mieć miejsce w formie elektronicznej. Warunkiem jest, aby zainteresowane tą formą uproszczenia przedsiębiorstwo lotnicze obsługiwało znaczącą liczbę lotów pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi. Wydanie takiego pozwolenia jest konsultowane z innymi państwami członkowskim, które w ciągu 60 dni licząc od dnia jego wpłynięcia mają prawo zgłoszenia zastrzeżeń³⁴. Dotyczy to państw członkowskich właściwych dla portów lotniczych wyjścia i przeznaczenia.

4. INSTRUMENTY OBSŁUGI CELNEJ UPRASZCZAJĄCE ZARZĄDZANIE MIĘDZYNARODOWYM ŁAŃCUCHEM DOSTAW

W procesie zarządzania międzynarodowym łańcuchem dostaw istotny wpływ na jego prawidłowy, terminowy przebieg ma poziom obsługi celnej, zwłaszcza wykonywanej w trakcie przemieszczania towarów przez granicę. Uciążliwości i czasochłonność kontroli granicznej nie rzadko bywały powodem wielu komplikacji w relacjach pomiędzy uczestnikami łańcucha dostaw powodując np. opóźnienia w dostawie towaru lub utratę zaufania do określonego logistyka, agenta celnego.

W instrumentarium obsługi celnej można wskazać narzędzia wpływające na usprawnienie procedur granicznych poprzez zastosowanie rozwiązań informatycznych umożliwiających stymulowanie czasem kontroli celnej oraz natężeniem ruchu granicznego. Modelowi temu sprzyja nowoczesne środowisko międzynarodowego handlu towarami związanego z gospodarką elektroniczną i szerokim wykorzystywaniem w działalności firm oraz instytucji rządowych nowoczesnych technik informatycznych i komunikacyjnych (ICT)³⁵.

W zakresie zarządzania międzynarodowym łańcuchem dostaw instrumentem optymalizującym czasochłonności obsługi granicznej towarów wprowadzanych na unijny obszar celny jest Przywózowa Deklaracja Skrócona (PDS). Obowiązek jej złożenia stanowi następstwo uprawdopodobnienia zamiaru wprowadzenia towaru na terytorium Unii Europejskiej. Należy przyjąć, że przesłanką wyczerpującą tę okoliczność jest przykładowo zgłoszenie w państwie trzecim odprawy eksportowej z przeznaczeniem na unijny obszar celny.

³² D. Dąbrowski, *Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe*, Studia Iuridica Toruniensia 2013, t. XII, s. 50–51.

³³ J. Chudereski, K. Chuderski, *Prawo celne krajowe i wspólnotowe z komentarzem*, Warszawa 2010, s. 132.

³⁴ P. Witkowski, *Logistyka celna – geneza, pojęcie podział*, Monitor Prawa Celnego i Podatkowego 2016, nr 8, s. 154.

³⁵ W. Czyżowicz, *Bezpieczeństwo łańcucha logistycznego w międzynarodowym obrocie towarowym – trendy i tendencje rozwoju w xxi wieku* [w:] *Logistyka. Komunikacja. Bezpieczeństwo. Wybrane problemy*, red. M. Grzybowski, J. Tomaszewski, Gdynia 2009, s. 12.

Przywózowa Deklaracja Skrócona (PDS) składana jest, co zasady w formie elektronicznej w urzędzie celnym wjazdu, tj. faktycznego wprowadzenia na unijny obszar celny. W zróżnicowany sposób został określony czas wykonania tej czynności w poszczególnych gałęziach transportu. W przewozach lądowych – transport drogowy, co najmniej jedna godzina, a kolejowy dwie godziny przed przybyciem do urzędu celnego na granicy, transport lotniczy – dwie możliwości, pierwsza najpóźniej w momencie startu samolotu (dla lotów na krótkim dystansie), druga najpóźniej na cztery godziny przed lądowaniem samolotu na pierwszym lotnisku na unijnym obszarze celnym (dla lotów na długim dystansie). W transporcie morskim są trzy możliwości: pierwsza, co najmniej 24 godziny przed załadowaniem towarów w porcie wyjścia – dla przesyłek kontenerowych (transport dalekomorski); druga, co najmniej cztery godziny przed przyplłynięciem do pierwszego portu na terytorium celnym Unii Europejskiej – dla przesyłek masowych/luzem; trzecia, co najmniej na dwie godziny przed przyplłynięciem do pierwszego unijnego portu – w pozostałych przypadkach³⁶.

Przywózowa Deklaracja Skrócona (PDS) zawiera informacje wykorzystywane do zarządzania ryzykiem w zakresie analizy prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia odnoszącego się do przemieszczania towarów w obrocie z państwami trzecimi³⁷. W procedurze odprawy granicznej jest ona instrumentem, stanowiącym wykorzystanie postępu naukowo-technicznego w procesie sprawowania dozoru i kontroli celnej w przejściach granicznych. W sposób racjonalny przyczynia się do organizacji procesu granicznej kontroli celnej, zapewniając odpowiedni czas (adekwatny do rodzaju transportu) na typowanie towarów stanowiących zagrożenie ze względu na bezpieczeństwo i ochronę.

Instrumenty informatyczne w obsłudze celnej zostały w szerokim zakresie wykorzystane w odniesieniu do czynności związanych z obejmowaniem towarów procedurami celnymi. Uwzględniając problematykę harmonizacji transgranicznego przemieszczania towarów zasadnym jest omówienie systemu stosowanego w procedurze tranzytu. W świetle przepisów Unijnego Kodeksu Celnego umożliwia ona przemieszczanie towaru pomiędzy dwoma miejscami położonymi na unijnym obszarze celnym. W celu informatycznej obsługi tego systemu przygotowany został Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy (NCTS)³⁸. System zapewnia pełne skomputeryzowanie obsługi procedury celnej tranzytu, tak, aby informacje o przewozie towarów były przechowywane, przekazywane i przetwarzane w ramach systemu informatycznego – od momentu złożenia zgłoszenia celnego do zamknięcia procedury tranzytowej. Możliwa jest obsługa procedury celnej tranzytu realizowanego w trybie zwykłym oraz przez Upoważnionego Przedsiębiorcę (AEO), a także monitorowanie przebiegu procedury przez wymianę informacji między unijnymi urzędami celnymi położonymi na terytorium państwa trzeciego objętego procedurą, a także z osobami korzystającymi z tej procedury. Jest to niewątpliwie duże ułatwienie dla urzędów celnych nadzorujących prawidłowość realizacji procedury tranzytu oraz dla przedsiębiorców, których czas oczekiwania na zwrot gwarancji często wydłużał się ze względu na zbyt długi obieg dokumentów.

Systemy informatyczne stosowane przez organy celne w trakcie granicznej obsługi celnej to również możliwość wykorzystania systemów informatycznych obsługiwanych przez

³⁶ Art. 105 i art. 106 RD.

³⁷ Z. Jańczak, *Zarządzanie ryzykiem w międzynarodowym obrocie towarowym* [w:] *Procesy obsługi celnej w międzynarodowym łańcuchu dostaw*, red. I. Tymińska, Warszawa 2013, s. 108–109.

³⁸ R. Michalski, *Przywózowe procedury celne* [w:] E. Gwardzińska, M. Laszuk, M. Masłowska, R. Michalski, *Prawo celne*, Warszawa 2017, s. 273.

Straż Graniczną. Dotyczy to systemów wchodzących w zakres zintegrowanego zarządzania granicami zewnętrznym. W przypadku Systemu Informatycznego Schengen (SIS) organy celne mają uprawnienia pozyskiwania i uzupełniania informacji stanowiących efekt kontroli przepływu towarów, środków transportu oraz kontroli legalności pobytu i zatrudnienia cudzoziemców³⁹. Organów celne uprawnione są do korzystania z Systemu Automatycznego Rozpoznawania Numerów Rejestracyjnych Pojazdów (TF-OCR), który umożliwia automatyczną rejestrację wszystkich pojazdów przekraczających granicę państwową na drogowych przejściach granicznych w ruchu towarowym i osobowym (ANPR) oraz rejestrację danych kontenerów przewożonych na drogowych przejściach granicznych. (ACCR)⁴⁰.

Zarządzanie międzynarodowymi łańcuchami dostaw zostało wsparte możliwościami sterowania natężeniem ruchu granicznego w postaci dwóch systemów informatycznych eBooking BUS i eBooking TRUCK. Pierwszy z nich jest rozwiązaniem przewidującym awizację busów i autobusów przewożących podróżnych, z pierwszeństwem dla autobusów przewożących dzieci. Prawdopodobnie awizacja autobusu powinna mieć miejsce na 48 godzin przed faktycznym przekroczeniem granicy. Projekt eBooking BUS to wymierne korzyści środowiska przewoźników osobowych mających dostęp do przekroczenia granicy w korzystnym terminie, z uwzględnieniem dnia i godziny⁴¹. Przyczynia się on do planowego rozłożenia pracy służb granicznych oraz przeprowadzenia wstępnych czynności kontrolnych dotyczących analizy ryzyka.

Rozwiązaniem drugim stwarzającym możliwość oddziaływania na natężenie ruchu granicznego jest elektroniczna rezerwacja odprawy granicznej samochodów ciężarowych wyjeżdżających z Polski (eBooking TRUCK). Wprowadzenie jego do praktyki granicznej obsługi celnej ma na celu podniesienie standardów obsługi klienta – przedsiębiorców, przewoźników, kierowców przez likwidację kolejek samochodów ciężarowych oczekujących na wyjazd z Polski na drogach dojazdowych do przejść granicznych, racjonalne zaplanowanie, powodując skrócenie czasu przeznaczonego na dojazd i odprawę graniczną, oraz możliwość znacznie lepszego wykorzystania czasu przez kierowców (przewoźników)⁴². Projekt eBooking TRUCK wdrożony jest aktualnie w dwu przejściach Grzechotki – Mamonowo (granica polsko-rosyjska) oraz terminalu w Koroszczynie obsługującym odprawy celne w przejściu Kukuryki – Kozłowice (granica polsko-białoruska).

Zastosowane do zarządzania międzynarodowym łańcuchem dostaw instrumenty informatyczne pozwalające awizować czas przekroczenia granicy przez nierejsowe autobusy oraz pojazdy ciężarowe to zaczerpnięty ze środowiska logistycznego model obsługi magazynowej. System ten gwarantuje, że towar zostanie przyjęty lub wydany z magazynu przedsiębiorstwa w wyznaczonym czasookresie np. 60-minutowym. Wpływa on na zniwelowanie w kolejek przed magazynami, ponieważ z góry wiadomo, że zostanie on przyjęty

³⁹ R. Suduł, *Procesy integracji europejskiej i ich wzmocnienie poprzez utworzenie obszaru Schengen* [w:] *Współpraca transgraniczna w realiach Układu Schengen*, red. P. Witkowski, Chełm 2014, s. 61.

⁴⁰ G. Smogorzewski, *Rola i zadania Służby Celnej RP po przystąpieniu Polski do Strefy Schengen* [w:] *Polska w strefie Schengen*, red. W. Bednaruk, M. Bielecki, G. Kowalski, Lublin 2010, s. 195–197.

⁴¹ M. Klimek, *Awizacja odprawy celnej autokarów i busów – system eBooking BUS*, „Autobusy” 2016, nr 3, s. 33.

⁴² M. Laszuk, *Działania Służby Celnej w zakresie wspierania przedsiębiorczości wynikające ze Strategii działania Służby Celnej na lata 2014–2020*, „Economics and Management” 2014, nr 4, s. 100.

w określonym czasie⁴³. Prawidłowe wdrożenie i realizacja awizacji w środowisku logistycznym przyniosła pełen sukces, dlatego też można przypuszczać, że sprawdzi się także w zakresie granicznej obsługi celnej, oczywiście z niezbędnymi modyfikacjami uwzględniającymi specyfikę tego obszaru zadań.

Instrumentem powodującym sprawne przekraczanie granicy przez puste samochody ciężarowe jest formuła *fast way*. Jest to szybka odprawa wjeżdżających na unijny obszar celny pustych samochodów ciężarowych, które w obrębie przejścia granicznego poruszają się wydzielonym pasem, innym niż pozostałe (załadowane towarem) samochody czekające na odprawę graniczną⁴⁴. Kontrola celna w tym przypadku jest ograniczona jedynie do analizy ryzyka.

Istotne znaczenie dla harmonizacji obsługi granicznej ma uzgodnienie stosowania instrumentów upraszczających, głównie w drogowych przejściach granicznych, z organami kontrolnymi państwa sąsiedniego. Przykładem tego jest realizacja formuły *fast way* na zasadzie wzajemności w przejściu drogowym Korczowa – Krakowiec na granicy polsko-ukraińskiej.

5. ZAKOŃCZENIE

Współcześnie zarządzanie międzynarodowym łańcuchem dostaw wymaga specjalistycznej wiedzy i umiejętności z szeregu obszarów związanych z transgranicznym przemieszczaniem i magazynowaniem towarów. Do jednych z najistotniejszych zagadnień determinujących powodzenie realizowanego w przestrzeni przedsięwzięcia gospodarczego są zagadnienia obsługi celnej towarów. W znacznym stopniu warunkują one terminowe wykonanie dostaw zgodnie z zasadą *just in time*, wpływając na satysfakcję zleceniodawcy oraz podnoszą prestiż zawodowy logistyka zarządzającego międzynarodowym łańcuchem dostaw.

Instrumenty obsługi celnej są konstruowane w ramach obowiązujących regulacji prawa celnego oraz rozwiązań związanych z ich praktycznym stosowaniem przez organy celne i uczestników obrotu towarowego. Kluczowym ich segmentem są uproszczenia wpływające na znaczną uproszczenie i ułatwienia wykonywanych czynności kontrolnych w ramach obsługi celnej. Można podzielić je na dwie grupy. Pierwsza jest stosowana wobec wszystkich osób wprowadzających i wyprowadzających towary z unijnego obszaru celnego, to m.in. Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy (NCTS), druga to instrumenty o charakterze koncesjonowanym udzielane przez organy celne przedsiębiorcom spełniających określone standardy, m.in. Upoważniony Przedsiębiorca (AEO).

W aktualnych uwarunkowania zarządzania międzynarodowym łańcuchem dostaw koniecznym atrybutem jest możliwość korzystania z uproszczeń w obsłudze celnej. Standardem operatora usług logistycznych zarządzającego międzynarodowym łańcuchem dostaw jest posiadanie statusu Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO), który stanowi potwierdzenie jego profesjonalizmu, niezawodności wobec organów państwa oraz partnerów biznesowych. Nieposiadanie tych uprawnień powoduje, że na starcie przegrywa on z konkurencyjnymi przedsiębiorcami obsługującymi transgraniczne przemieszczanie towarów.

⁴³ J. Dyczkowska, *Logistyka zaopatrzenia i produkcji – wpływ na logistykę dystrybucji*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 2012, nr 84, s. 22–23.

⁴⁴ M. Czajka, *Fast way*, „Wiadomości Celne” 2014, nr 3/4, s. 49.

We wstępnej ocenie potencjalnych zleceniodawców jego usługi będą mniej sprawne i profesjonalne, ponadto brak pozwolenia na uproszczenia obniża prestiż w środowisku zawodowym.

W pełni efektywne wykorzystanie uproszczeń uregulowanych i faktycznie funkcjonujących w Unii Europejskiej wymaga ich zastosowania w innych państwach i ugrupowaniach integracyjnych uczestniczących w międzynarodowym łańcuchu dostaw. W szczególności dotyczy to rozwiązań harmonizujących obsługę celną w przejściach granicznych w zakresie wzajemnego stosowania ułatwień i uproszczeń przykładowo formuły *fast way* czy *zielonych pasów* dla przedsiębiorców posiadających status Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO).

Reasumując, przedstawione wybrane zagadnienia z zakresu obsługi celnej, ich znaczenie w zarządzaniu międzynarodowym łańcuchem dostaw wymaga – zdaniem autora – rozważenia, czy nie tworzą one wyodrębnionego obszaru teoretyczno-praktycznego konstytuującego logistykę celną, traktowaną jako niezbędną część logistyki międzynarodowej wpływającą na prawidłowość planowania, integrowania, realizacji oraz koordynowania i kontroli międzynarodowego przemieszczania towarów w celu optymalnego zaopatrzenia rynków, opłacalności biznesowej oraz satysfakcji jego uczestników, w szczególności ostatecznego konsumenta tych towarów. Standardem operatora usług logistycznych zarządzającego międzynarodowym łańcuchem dostaw jest posiadanie statusu Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO), który stanowi potwierdzenie jego profesjonalizmu, niezawodności wobec organów państwa oraz partnerów biznesowych.

LITERATURA

1. Abt S., *Specyfika logistyki ponad granicami* [w:] *Logistyka poza granicami*, red. S. Abt, Instytut Logistyki i Magazynowania, Warszawa 2000.
2. Dąbrowski D., *Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe*, *Studia Iuridica Toruniensia* 2013, t. XII.
3. Dyczkowska J., *Logistyka zaopatrzenia i produkcji – wpływ na logistykę dystrybucji*, *Prace naukowe Politechniki Warszawskiej*, z. 2012, nr 84.
4. Fechner I., *Zarządzanie łańcuchem dostaw*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2007.
5. Gołemska E., *Logistyka międzynarodowa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2014.
6. Gwardzińska E., *Uproszczenia* [w:] E. Gwardzińska, M. Laszuk, M. Masłowska, R. Michalski, *Prawo celne*, Wolters Kluwer, Warszawa 2017.
7. Gwardzińska E., Laszuk M., Masłowska M., Michalski R., *Prawo celne*, Wolters Kluwer, Warszawa 2017.
8. Chuderski J. Chuderski K., *Prawo celne krajowe i wspólnotowe z komentarzem*, Wolters Kluwer business, Warszawa 2010.
9. Christopher M., *Logistics and supply chain management: Strategies for reducing costs and improving service*, Financial Times – Prentice Hall, London 1998.
10. Czajka M., *Fast way*, „Wiadomości Celne” 2014, nr 34.
11. Czyżowicz W., *Bezpieczeństwo łańcucha logistycznego w międzynarodowym obrocie towarowym – trendy i tendencje rozwoju w xxi wieku* [w:] *Logistyka. Komunikacja. Bezpieczeństwo. Wybrane problemy*, red. M. Grzybowski, J. Tomaszewski, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego, Gdynia 2009.

12. Czyżowicz W., *Bezpieczeństwo w polityce celnej i prawie celnym Unii Europejskiej* [w:] *Bezpieczeństwo wschodniej granicy Unii Europejskiej w transgranicznym przepływie osób i towarów*, red. K. Kosińska, P. Witkowski, Wydawnictwo WSZiA w Zamościu, Zamość 2016.
13. Czyżowicz W., Gwardzińska E., *Rola usług celnych w międzynarodowym łańcuchu dostaw*, Zeszyty Naukowe Kolegium Gospodarki Światowej 2011, nr 31.
14. Jańczyk Z., *Zarządzanie ryzykiem w międzynarodowym obrocie towarowym* [w:] *Procesy obsługi celnej w międzynarodowym łańcuchu dostaw*, red. I. Tymińska, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa 2013.
15. Johnson J.C., Wood D.F., *Contemporary Logistics*, Prentice Hall International, London 1996.
16. Klimek M., *Awizacja odprawy celnej autokarów i busów – system eBooking BUS*, „Autobusy” 2017, nr 3.
17. Koźmiński A., *Zarządzanie międzynarodowe*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1999.
18. Kuś A., *Prawo celne* [w:] *Zarys finansów publicznych i prawa finansowego*, red. W. Wójtowicz, Wolters Kluwer, Warszawa 2017.
19. Kwaśniewski S., Nowakowski T., Zając M., *Transport intermodalny w sieciach logistycznych*, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2008.
20. Laszuk M., *Działania Służby Celnej w zakresie wspierania przedsiębiorczości wynikające ze Strategii działania Służby Celnej na lata 2014–2020*, „Economics and Management” 2014, nr 4.
21. Michalski R., *Przywozowe procedury celne* [w:] E. Gwardzińska, M. Laszuk, M. Masłowska, R. Michalski, *Prawo celne*, Wolters Kluwer, Warszawa 2017.
22. Pioch S., Dyczkowska J., *Zarządzanie łańcuchem dostaw – logistyka zaopatrzenia*, „Logistyka” 2015, nr 5.
23. Rutkowski K., *Zarządzanie łańcuchem dostaw – próba sprecyzowania terminu i określenia związków z logistyką*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka” 2004, nr 4.
24. Salomon A., *Podstawowa dokumentacja spedycyjno-transportowa w pracy spedytora międzynarodowego*, „Współczesna Gospodarka” 2014, nr 5.
25. Skowronek Cz., Sarjusz-Wolski Z., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1995.
26. Smogorzewski G., *Rola i zadania Służby Celnej RP po przystąpieniu Polski do Strefy Schengen* [w:] *Polska w strefie Schengen*, red. W. Bednaruk, M. Bielecki, G. Kowalski, Wydawnictwo Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego, Lublin 2010.
27. Suduł R., *Procesy integracji europejskiej i ich wzmocnienie poprzez utworzenie obszaru Schengen* [w:] *Współpraca transgraniczna w realiach Układu Schengen*, red. P. Witkowski, Wydawnictwo WSSMiKS, Chełm 2014.
28. Szymczak M., *Logistyka w procesie internacjonalizacji przedsiębiorstw*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań 2004.
29. Świerczyńska J., Budzowski K., *Instytucja upoważnionego przedsiębiorcy w Unii Europejskiej* [w:] *Integracja i kryzysy na lokalnych i globalnych rynkach we współczesnym świecie*, red. J. Rymarczyk, M. Domiter, W. Michalczyk, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław 2013.
30. Witkowski J., *Zarządzanie łańcuchem dostaw*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2003.

31. Witkowski J., *Zarządzanie łańcuchem dostaw. Koncepcje, procedury, doświadczenia*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010.
32. Witkowski P., *Logistyka celna – geneza, pojęcie podział*, Monitor Prawa Celnego i Podatkowego 2016, nr 8.
33. Witkowski P., *Instrumenty polityki celnej Unii Europejskiej*, Wydawnictwo WSPA, Lublin 2016.

PRAWODAWSTWO

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE z 2013 r., L 269).
2. Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego (Dz. Urz. UE z 2015 r., L 343).

CUSTOMS SERVICES IN MANAGING THE INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN

Modern, globalized and internationalized worlds economy is mostly based on the proper functioning of international supply chains. In practice, their level depends on the efficiency of moving merchandise between its links – participants in the supply chain. The paper attempts to indicate the nature and importance of customs services in managing the cross-border flow of merchandise. This process directly affects the quality and actual time of delivery of merchandise to a recipient located in a different customs territory than its sender.

In the paper, research methods were used to indicate the adopted theoretical concepts in the aspect of managing customs services in the cross-border movement of merchandise. These include, among others, political and institutional method, helpful to the analysis of legal acts, mainly the EU Customs Code in the field of customs service instruments. Systematic and cognitive methods were used to indicate a holistic approach to the problem of customs services in the international supply chain and to concretize the adopted solutions along with their practical verification.

The conducted research and their analysis allowed indicating the implications regarding to the importance of customs service in international management of the supply chain and the use of a simplification system and simplifications harmonizing the cross-border flow of merchandise.

When analyzing these issues, conclusions can be drawn regarding to the need for the internationalization of customs service instruments related to the improvement of border customs services. The view on the necessity of introducing them in various branches of transport, taking into account their specificity, also seems to be of great value.

Keywords: International logistics, customs services, international supply chain, management of customs services, customs services, Authorised Economic Operator (AEO).

DOI: 10.7862/rz.2018.mmr.38

Tekst złożono do redakcji: sierpień 2018 r.

Tekst przyjęto do druku: wrzesień 2018 r.

