

Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy
Electronic Scientific Journal
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 8 Issue 3 (2017) 59-69
ISSN 2082-677X

CZAS KONTROLI GRANICZNYCH ŁADUNKÓW TRANSPORTOWANYCH W RAMACH MORSKO-LĄDOWYCH ŁAŃCUCHÓW TRANSPORTOWYCH JAKO CZYNNIK KONKURENCYJNOŚCI POLSKICH PORTÓW MORSKICH

Michał Pluciński

Streszczenie

Czas kontroli granicznych związanych z obsługą ładunków transportowanych w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych stał się istotnym elementem konkurencyjności portów morskich. Niekorzystna sytuacja w tym zakresie istniejąca w polskich portach morskich, na tle innych portów morskich obsługujących to samo zaplecze gospodarcze, spowodowała iż znacząca część ładunków (głównie drobnicy skonteneryzowanej) obsługiwana była poza polskimi portami morskimi. Sytuacja ta zaczęła się zmieniać wraz z wejściem w życie zmian w regulacjach dotyczących podatku VAT (2011 r.) oraz tzw. Pakietu „Porty 24” (2014 r.). W zdecydowanej większości oddziałów celnych zlokalizowanych w największych portach morskich Polski skróceniu uległy zarówno czasy obsługi zgłoszeń celnych, jak i czasy tzw. odpraw wspólnych. Istotnie wzrósł również udział zgłoszeń celnych w procedurze uproszczonej. W okresie 2007-2015 ponadtrzykrotnie zwiększyły się należności celno-podatkowe z tytułu obrotu morsko-lądowego w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

Słowa kluczowe: kontrola graniczna, porty morskie, konkurencyjność

Wstęp

Czynnik czasu w procesie transportowym stanowi od dawna przedmiot zainteresowania badaczy zajmujących się ekonomiką i organizacją transportu¹. Zakres tych badań dotyczy m.in. czynników wpływających na czas dostawy ładunków, wpływu czasu transportu na podział

¹ Jedną a najbardziej kompleksowych monografii na ten temat wydał w połowie lat 70. XX w. I. Tarski.

zadań transportowych i wybór gałęzi transportu, czy też sposobów przyspieszenia procesu transportowego². Minimalizacja czasu stała się również ważnym aspektem badań nad optymalizacją morsko-ładowych łańcuchów transportowych drobnicy zjednostkowanej³.

W większości opracowań powstałych do lat 90. XX w. jedynie w sygnałny sposób prezentowano wpływ odpraw granicznych, realizowanych przez wyspecjalizowane służby administracji państwowej, na konkurencyjność polskich portów morskich. Znaczenie czasu przeznaczanego na kontrole na granicy morskiej Polski (od maja 2004 r. również granicy zewnętrznej UE) zdecydowanie wzrosło w ostatniej dekadzie XX w., a także po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Wzrost znaczenia tego czynnika dla konkurencyjności polskich portów morskich stanowił główną przesłankę, która skłoniła autora niniejszego artykułu do wyboru jego tematyki.

1. Czas jako czynnik konkurencyjności portów morskich

Czynniki konkurencyjności związane z jakością obsługi portowej stanowią bardzo złożoną grupę czynników wpływających na pozycję konkurencyjną portów morskich. Jakość usługi portowej można zdefiniować jako stopień spełnienia zbioru oczekiwań konsumentów w stosunku do każdej z cech użytkowych usługi⁴. Wyróżniając cechy jakościowe usług portowych A.S. Grzelakowski i M. Matczak zaliczyli do nich: szybkość, bezpieczeństwo, niezawodność, dostępność, masowość i proekologiczność⁵.

Na czas obsługi ładunków w porcie, oprócz podmiotów bezpośrednio zaangażowanych w proces zmiany przez ładunek środka transportu z morskiego na lądowy lub odwrotnie, wpływa grupa instytucji sfery publicznej, odpowiedzialnych za działania kontrolne w stosunku do ładunków sprowadzanych spoza danego kraju (ugrupowania integracyjnego).

Do oceny czasu obsługi ładunków w portach morskich w Polsce przez kilkadziesiąt lat wykorzystywano wskaźnik czasu "reda-reda" określający czas obsługi począwszy od zgłoszenia się statku na redę portu aż do jej opuszczenia po zakończeniu przeładunku w przeliczeniu na 1 tys. ton ładunków. Wskaźnik ten posiada swoje wady, szczególnie ujawniające się w sytuacji złożoności przedmiotowej, podmiotowej i przestrzennej obrotu ładunkowego w poszczególnych portach morskich (wielość terminali obsługujących te same ładunki, z bardzo różną zdolnością przepustową). W drugiej dekadzie XXI w. wskaźnik ten obliczali analitycy już tylko jednego z trzech podmiotów zarządzających największymi portami morskimi Polski (ZMPSiŚ).

Czas stanowi jedno z głównych kryteriów wyboru przez gestora ładunku optymalnego procesu transportowego oraz jego wykonawców. Jest to szczególnie widoczne w przypadku ładunków skonteneryzowanych. Taką tezę potwierdzają m.in. wyniki badań przeprowadzonych w 2015 r. wśród najważniejszych gestorów ładunków skonteneryzowanych występujących w handlu morskim, a zlokalizowanych 50 km od przebiegu Odrzańskiej Drogi Wodnej⁶. Zdecydowana większość z nich wskazała na duże znaczenie łącznego czasu transportu ładunków przy wyborze rozwiązań transportowych związanych z przewozem ładunków z/do portów morskich. W przypadku ładunków o wysokiej wartości jednostkowej (a te przeważają w

² Patrz I. Tarski, *Czynnik czasu w procesie transportowym*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1976.

³ Patrz m.in. S. Szwanowski, *Łądowo-morskie łańcuchy transportowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998, s. 69 i nast.

⁴ A.S. Grzelakowski, *Rynki usług portowych (funkcjonowanie, wartościowanie, regulacja)*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1983, s. 47.

⁵ A.S. Grzelakowski, M. Matczak, *Ekonomika i zarządzanie przedsiębiorstwem portowym*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni 2007, s. 34.

⁶ *Możliwości wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze zespołu portowego Szczecin – Świnoujście*, praca zb. pod red. M. Plucińskiego, PTE Szczecin, Szczecin 2016, s. 80 i nast.

przewozach kontenerowych) czynnik czasu wskazywany był przez gestorów ładunków jako decydujący. Nawet znaczące oszczędności dotyczące ceny procesu transportowego nie były w stanie skłonić większości z ich do zmiany gałęzi transportu jeżeli odbywało się to kosztem szybkości takiego procesu.

2. Konkurencyjność odpraw granicznych w polskich portach morskich w pierwszym okresie po wejściu Polski do UE

Od maja 2004 r. największe porty morskie Polski stanowią element zewnętrznej granicy handlowej UE. Przedpole polskich portów morskich obejmuje nie tylko inne porty wspólnotowe ale również porty europejskie spoza UE oraz porty pozaeuropejskie, z którymi w danym czasie utrzymywane są regularne lub nieregularne połączenia żeglugowe. Wejście Polski do UE spowodowała również, iż od tego momentu w przypadku ładunków trafiających na zaplecze gospodarcze polskich portów morskich nie istniała już obligatoryjna konieczność przeprowadzenia ostatecznej odprawy celnej w którymś z nich. Mogła się ona odbyć w dowolnym porcie morskim UE. Ta zmiana pociąga za sobą dość istotne konsekwencje finansowe. 75% cła pobranego na granicy zewnętrznej UE od ładunków spoza tego ugrupowania trafia do budżetu wspólnotowego, 25% zasila budżet kraju, na terenie którego odprawa została przeprowadzona.

Po zakończeniu pierwszej perspektywy finansowej UE, w trakcie której Polska stała się członkiem tego ugrupowania, ukazał się raport autorstwa ekspertów międzynarodowej firmy konsultingowej Deloitte dotyczący polskich portów morskich. Autorzy tego dokumentu podkreślili, iż ładunki omijają polskie porty nie ze względu na niższe stawki oferowane przez porty w Niemczech, ale przede wszystkim ze względu na korzystniejsze przepisy celne i podatkowe, sprawniejszą pracę służb celnych i fitosanitarnych oraz krótszy czas transportu w połączeniach bezpośrednich z portami w Niemczech lub Holandii niż w przypadku korzystania z polskich portów⁷. Ci sami eksperci zauważyli także że produkty polskiego handlu zagranicznego znacznie częściej korzystały z obsługi w polskich portach w przypadku eksportu niż importu. W imporcie łatwiej było dokonać odprawy celnej w portach niemieckich niż polskich (szczególnie towarów spożywczych) ze względu na różne podejście do tej odprawy służb polskich i niemieckich⁸. W opracowaniu zwrócono również uwagę na aspekt związany z odprawami fitosanitarnymi w portach polskich i niemieckich. Podkreślono, iż podmioty gospodarcze wolały korzystać z obsługi niemieckich służb fitosanitarnych, gdyż postrzegały te służby jako działające sprawniej oraz kierujące się bardziej czytelnymi zasadami w porównaniu do polskich służb. Dlatego liczne towary spożywcze korzystały z obsługi w portach niemieckich a nie w polskich. Liczba kontroli fitosanitarnych w portach niemieckich była niższa niż w Polsce, gdzie kontrole te podlegały wielu podmiotom⁹.

W początkowym okresie po wejściu UE w Polsce znacznie rygorystycznej interpretowano wdrożenie na grunt prawodawstwa krajowego wspólnotowych rozwiązań nakierowanych na wprowadzanie ułatwień celno-podatkowych dla przedsiębiorców korzystających z obsługi portowej. Objawiało się to m.in.¹⁰:

⁷ *Porty morskie jako ogniwa międzynarodowych multimodalnych ciągów transportowych w obrocie lądowym i lądowo - morskim ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień konkurencji międzygałęziowej oraz substytucyjności poszczególnych rodzajów transportu*. Opracowanie ekspertyz, analiz i badań w zakresie ochrony konkurencji dla Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w ramach projektu 2004/016-829.02.03 ochrona konkurencji. Deloitte kwiecień 2007, s. 87.

⁸ Ibidem, s. 89.

⁹ Ibidem, s. 87.

¹⁰ M. Pluciński, *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu, Warszawa 2013, s. 92-93.

- niewielką skalą wykorzystania ujętych we Wspólnotowym Kodeksie Celnym „Instytucji Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO oraz „Procedury Uprosczonej” dla ułatwiania solidnym i rzetelnym eksporterom i importerom wymiany towarowej z krajami spoza Wspólnoty,
- koniecznością składania przez podatników korzystających z polskich portów zabezpieczenia na poczet podatku VAT powstałego w związku z importem towarów i rozliczanego w deklaracji podatkowej (art. 33a ustawy o VAT),
- obowiązkiem złożenia przez podatnika zabezpieczenia tytułem podatku VAT, od którego import towarów był zwolniony w związku z jego bezpośrednio następującym transportem do innego państwa członkowskiego, realizowanym w ramach wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów (procedura 42).

Niekorzystne konsekwencje braku porównywalnych warunków w stosunku do portów zachodnioeuropejskich skutkowały rezygnacją przez część klientów z korzystania z usług polskich portów morskich. Dopiero wprowadzona w 2011 r. zmiana przepisów dotyczących podatku od towarów i usług zrównała warunki odpraw w polskich portach morskich z warunkami istniejącymi w portach Europy Zachodniej.

3. Wdrożenie w życie pakietu „Porty 24”

W stanie prawnym obowiązującym w Polsce do 2015 r., w przypadku, gdy konkretną partię ładunku kontrolowała więcej niż jedna służba, często występowała sytuacja, w której ładunek poddany był w porcie morskim kilkakrotnie tym samym operacjom. Realny wpływ czynników związanych z brakiem skoordynowania odpraw oraz czasem ich trwania na konkurencyjność polskich portów morskich stał się impulsem dla powstania koncepcji, zgodnie z którą ładunki transportowane drogą morską powinny być obsługane przez służbę celną i pozostałe inspekcje kontrolne w rozsądnym czasie. Ustawa z dnia 7 listopada 2014 r. o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej wprowadziła zasadę przeprowadzenia niezbędnych formalności związanych z przywozem z państw trzecich ładunków drogą morską w ciągu 24 godzin od momentu przedstawienia ładunku do kontroli granicznej¹¹. Zgodnie z nowymi przepisami naczelnik urzędu celnego właściwego dla portu morskiego informuje inne służby kontrolne o przywozie na obszar celny Unii Europejskiej ładunku, który podlega obowiązkowi kontroli oraz ustala - w uzgodnieniu z operatorem portowym i dysponentem ładunku - termin i miejsce kontroli. Wdrożenie w życie pakietu „Porty 24” w przypadku większości oddziałów celnych zlokalizowanych w największych polskich portach morskich doprowadziło do znaczącego skrócenia czasu odpraw przeprowadzanych przez służby celne (tablica 1).

Tablica 1. Porównanie średniego czasu obsługi zgłoszeń celnych w oddziałach celnych zlokalizowanych w najważniejszych polskich portach morskich przed i po wejściu pakietu „Porty 24”

Terminal/Port	Średni czas obsługi zgłoszeń celnych przed wprowadzeniem pakietu „Porty 24”	Średni czas obsługi zgłoszeń celnych w 2015 r.
Terminal DCT w Gdańsku	53 min	36 min
Terminal GTK w Gdańsku	49 min	11 min
WOC Gdańsk	5 h 13 min	1 h 11 min

¹¹ Raport z wykonania koordynacji kontroli w ramach pakietu „Porty 24” za okres od dnia 01.01.2015 r. do 31.03.2015 r. Służba Celna, Warszawa 2015.

Terminal BCT w Gdyni	3 h 7 min	2 h 47 min
Terminal GCT w Gdyni	1 h 28 min	1 h 59 min
Terminal BTDG w Gdyni	14 h 55 min	4 h 8 min
Port Szczecin	57 min	38 min
Port Świnoujście	1 h 17 min	23 min

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Izby Celnej w Szczecinie i Izby Celnej w Gdyni.

Z uwagi na szczególne znaczenie czasu w obsłudze ładunków skonteneryzowanych warto podkreślić dość znaczące dysproporcje w średnim czasie obsługi zgłoszeń celnych w 2015 r. na terminalach kontenerowych w Gdyni (119-167 min), w porównaniu do analogicznych czasów obsługi zgłoszeń celnych na terminalach w Gdańsku i Szczecinie (36-38 min, a w przypadku GTK nawet 11 min).

W przypadku kontroli realizowanych w stosunku do tych samych ładunków przez różne służby państwowe dane z 2015 roku wskazują na istotne skrócenie czasu trwania tzw. odpraw wspólnych w stosunku do sytuacji istniejącej przed wejściem w życie pakietu „Porty 24” (tablica 2).

Tablica 2. Porównanie średniego czasu wspólnych kontroli przeprowadzanego przez służby państwowe w najważniejszych polskich portach morskich przed i po wejściu pakietu „Porty 24”

Terminal/Port	Łączny średni czas kontroli służb państwowych w portach morskich przed wprowadzeniem pakietu „Porty 24”	Łączny średni czas kontroli służb państwowych w portach morskich w 2015 r.
Terminal DCT w Gdańsku	30 h	6 h 5 min
Terminal GTK w Gdańsku		6 h
WOC Gdańsk		5 h 21 min
Terminal BCT w Gdyni		7 h 32 min
Terminal GCT w Gdyni		9 h 56 min
Terminal BTDG w Gdyni		9 h 59 min
Port Szczecin		4 – 6 h
Port Świnoujście		

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Izby Celnej w Szczecinie i Izby Celnej w Gdyni.

Łączne średnie czasy tzw. kontroli wspólnych przeprowadzanych po wejściu w życie „Pakietu 24” wskazują, iż udało się skoordynować te działania doprowadzając do znaczącego skrócenia czasu ich trwania w głównych rejonach polskich portów morskich. Znacznie krótszy czas trwania kontroli wspólnych przed wejściem regulacji „Porty 24” w portach morskich Pomorza Zachodniego w porównaniu do czasu analogicznych kontroli w portach Pomorza Wschodniego to efekt wdrożenia przez Izbę Celną w Szczecinie rozwiązań opartych na idei “Single Window” oraz “One Stop Shop”.

W tablicy 3. zaprezentowano liczbę zgłoszeń celnych przeprowadzanych w procedurze uproszczonej w oddziałach celnych zlokalizowanych w portach morskich Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia, w wybranych latach okresu 2007-2015. Zastosowanie procedury uproszczonej umożliwia m.in. rozliczanie podatku VAT należnego z tytułu importu w deklaracji podatkowej.

Tablica 3. Liczba zgłoszeń celnych w przywozie, w tym w procedurze uproszczonej, w oddziałach celnych zlokalizowanych w największych polskich portach morskich w latach 2007, 2011, 2015

Lata	2007		2011		2015	
	Ogółem	w tym w procedurze uproszczonej	Ogółem	w tym w procedurze uproszczonej	Ogółem	w tym w procedurze uproszczonej
Liczba zgłoszeń celnych importowych	110 413	7 047	121 001	30 757	176 896	106 730

Źródło: Opracowanie na podstawie danych CAAC w Warszawie

O ile jeszcze w 2007 r. udział procedury uproszczonej w całości zgłoszeń celnych importowych w oddziałach celnych zlokalizowanych w największych polskich portach morskich wyniósł 6,4%, to w 2015 r. udział ten wzrósł blisko 10-krotnie (60,3%). 85% wszystkich odpraw przeprowadzonych w procedurze uproszczonej w 2015 r. przypadało na oddziały celne zlokalizowane w sąsiedztwie terminali kontenerowych (blisko 50% wszystkich odpraw w tej procedurze przypadło na gdański DCT).

Polskie porty morskie rywalizują nie tylko o ładunki transportowane na zaplecze krajowe ale również o ładunki tranzytowe. Procedura odprawy celnej 42 związana jest z przywozem ładunków spoza UE i sprowadzeniem ich do jednego kraju Wspólnotowego z późniejszym dostarczeniem do odbiorcy finalnego w innym kraju UE w ramach dostawy wewnątrzspółnotowej. Przy takiej procedurze odprawy celnej mamy do czynienia ze zwolnieniem od zapłaty podatku VAT w chwili odprawy celnej oraz brakiem obowiązku złożenia zabezpieczenia na poczet tego podatku. Liczbę zgłoszeń celnych w procedurze 42 przeprowadzonych w latach 2007, 2011, 2015 w oddziałach celnych zlokalizowanych w największych polskich portach morskich prezentuje tablica 4.

Tablica 4. Liczba zgłoszeń celnych w procedurze 42, w oddziałach celnych zlokalizowanych w największych polskich portach morskich w latach 2007, 2011, 2015

Lata	2007	2011	2015
Liczba zgłoszeń celnych w procedurze 42	1	80	896

Źródło: Opracowanie na podstawie danych CAAC w Warszawie.

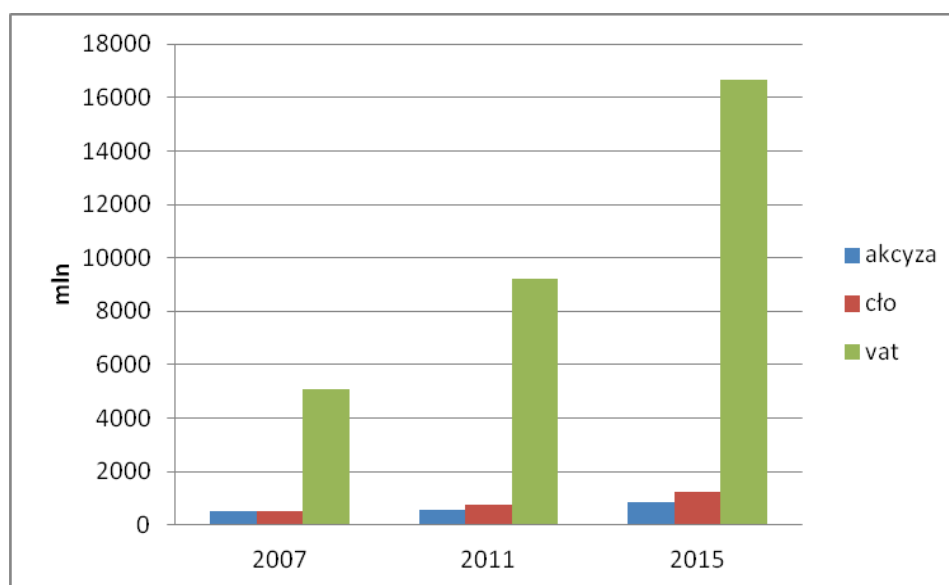
Dla kraju, w którego porcie morskim ładunek przekroczył zewnętrzną granicę celną UE ważną korzyść stanowi 25% wpływów z naliczonego cła. Na podstawie danych zgromadzonych przez Centrum Analiz Administracji Celnej w Warszawie w 2007 r. w oddziałach celnych zlokalizowanych w największych polskich portach morskich odnotowano jedynie jedno zgłoszenie w procedurze 42. Ponad 10-krotny wzrost zgłoszeń w procedurze 42 jaki miał miejsce w okresie 2011-2015 był udziałem przede wszystkim oddziałów celnych zlokalizowanych w największych portach morskich Pomorza Zachodniego.

4. Należności celno-podatkowe związane z obrotem morsko-ładowym

Należności celno-podatkowe związane z obrotem morsko-ładowym realizowanym w największych polskich portach morskich, stanowiących elementy granicy zewnętrznej UE. dotyczą trzech kategorii wpływów: podatku VAT, cła oraz akcyzy.

Zdecydowanie największy udział w całości należności celno-podatkowych w okresie 2007-2015 miał VAT od importowanych ładunków. Jego udział w badanym okresie rósł,

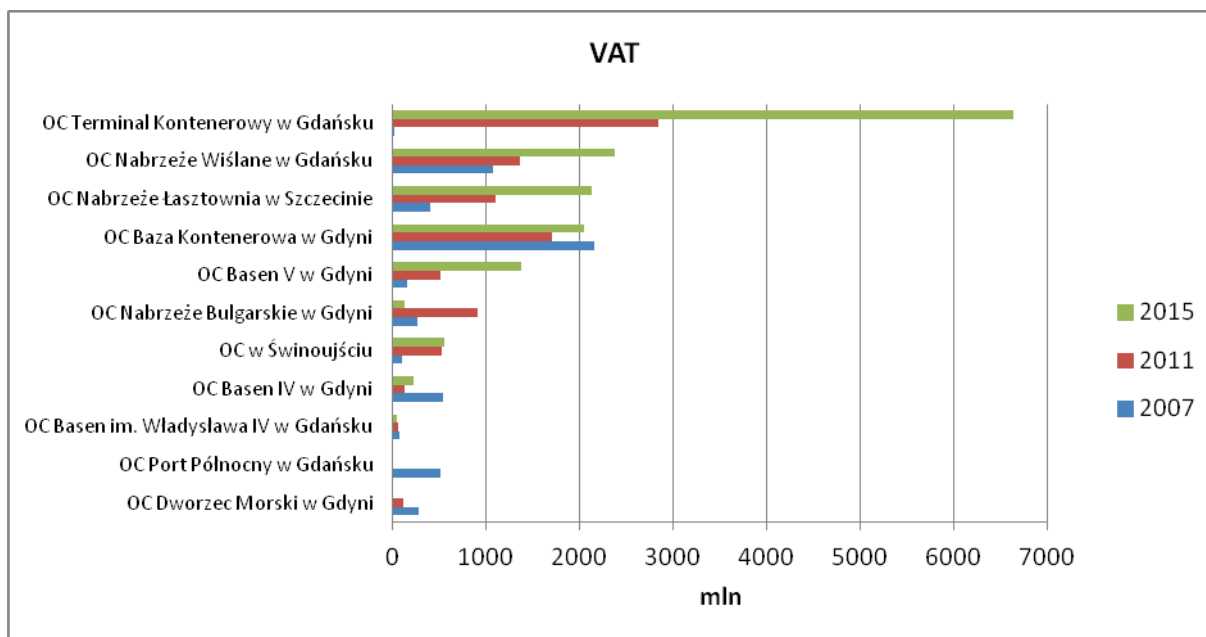
kształtując się w przedziale 83-89% całości należności celno-podatkowych. Wzrost w wartościach bezwzględnych przekroczył 200% (z 5,1 mld zł na 16,7 mld zł).



Rysunek 1. Struktura należności celno-podatkowych z tytułu obrotu ładunkowego w najważniejszych polskich portach morskich w latach 2007, 2011, 2015 (w mln zł)

Źródło: Opracowanie na podstawie danych CAAC w Warszawie.

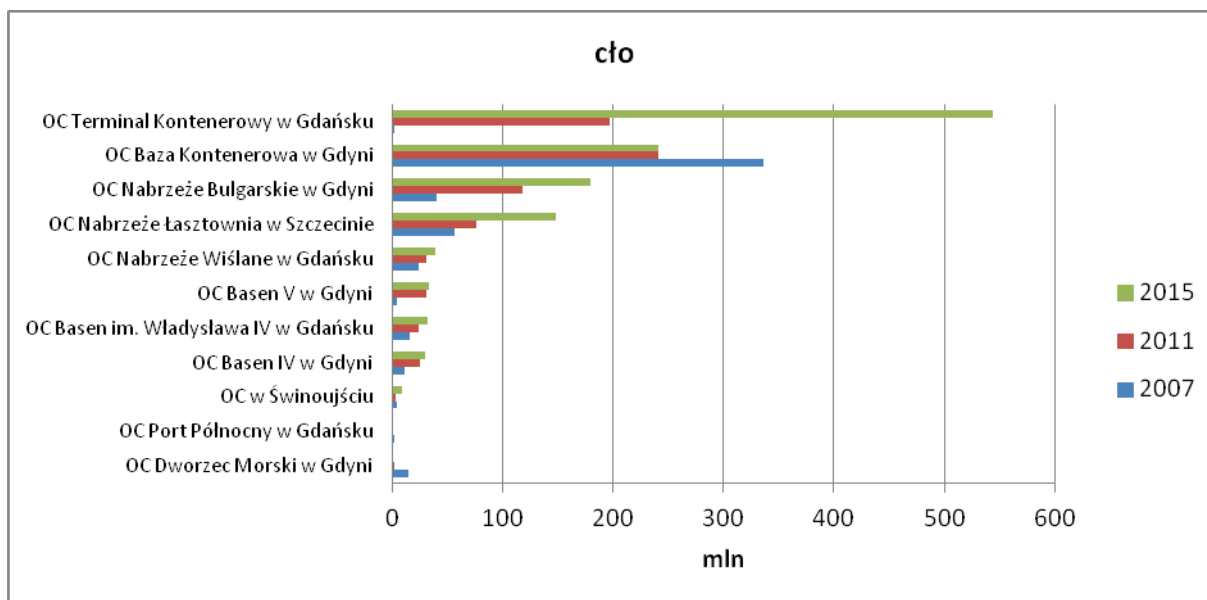
Zdecydowanym liderem pod względem wielkości wygenerowanych należności z tytułu podatku VAT w imporcie morskim, w ostatnim roku badanego okresu, był oddział celny zlokalizowany na terenie gdańskiego terminalu kontenerowego DCT.



Rysunek 2. Wielkość należności z tytułu podatku VAT od obrotu ładunkowego w najważniejszych polskich portach morskich w latach 2007, 2011, 2015 (w mln zł)

Źródło: Opracowanie na podstawie danych CAAC w Warszawie.

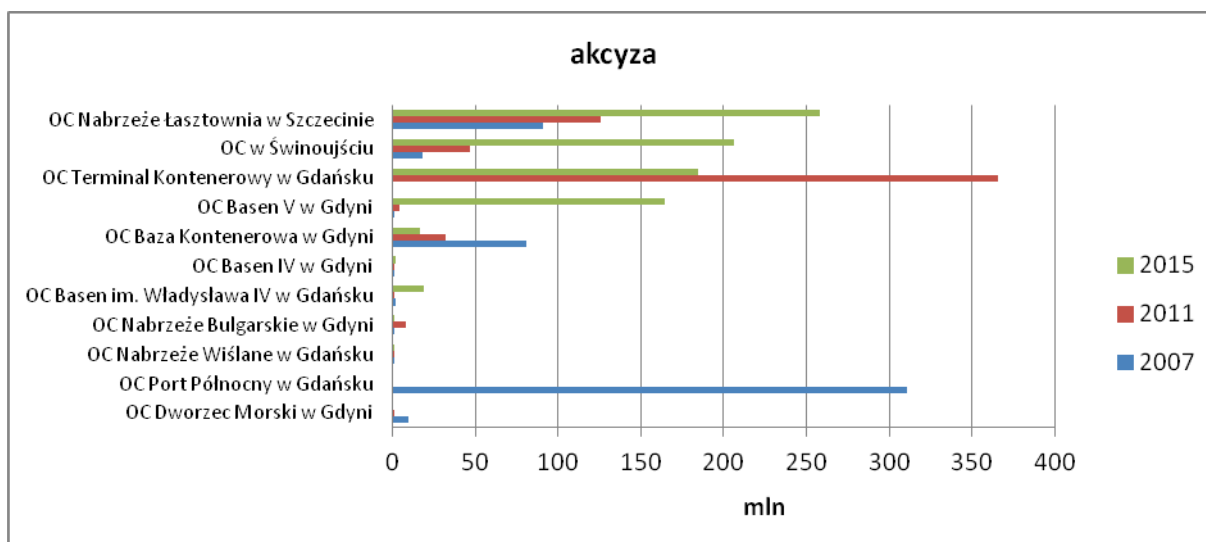
Udział wpływów z cła w całości należności celno-podatkowych z tytułu obrotu morsko - lądowego w polskich portach morskich kształtował się w analogicznym okresie (przy tendencji malejącej) na poziomie 7-8%. W wartościach bezwzględnych wpływy z cła wzrosły w badanym okresie o 150% (z 0,5 mld zł na 1.25 mld zł). Podobnie jak miało to miejsce w przypadku podatku VAT liderem pod względem wielkości wygenerowanych należności w ostatnim roku badanego okresu był oddział celny zlokalizowany na terenie terminalu DCT (w latach 2007 i 2011 był to oddział celny zlokalizowany w sąsiedztwie gdyńskiego terminalu BCT).



Rysunek 3. Wielkość należności celnych od obrotu ładunkowego w najważniejszych polskich portach morskich w latach 2007, 2011, 2015 (w mln zł)

Źródło: Opracowanie na podstawie danych CAAC w Warszawie.

Tendencję malejącego udziału w całości wpływów celno-podatkowych z tytułu obrotu ładunkowego w polskich portach morskich w okresie 2007-2015 można zaobserwować również w przypadku akcyzy (udział w przedziale 4-8%). Wielkość należności z tego tytułu w badanym okresie zwiększyła się o 60% (z 0,5 mld zł na 0,8 mld zł). W przypadku tej należności liderujące pod względem wielkości rocznych wpływów oddziały celne w poszczególnych latach okresu 2007-2015 zmieniały się.



Rysunek 4. Wielkość należności z tytułu akcyzy od obrotu ładunkowego w najważniejszych polskich portach morskich w latach 2007, 2011, 2015 (w mln zł)

Źródło: Opracowanie na podstawie danych CAAC w Warszawie.

Biorąc pod uwagę całość należności celno-podatkowych powstałych z tytułu obrotu portowego w największych polskich portach morskich w okresie 2007-2015 należy stwierdzić, iż wzrosły one o ponad 200%, z 6 mld zł na blisko 19 mld zł.

Zdecydowanym liderem w zakresie generowania należności celno-podatkowych był oddział celny zlokalizowany na Terminalu Kontenerowym w Gdańsku (DCT). W ostatnim roku badanego okresu z tytułu obrotu morsko-łądowego obsługowanego w tym terminalu doszło do powstania należności celno-podatkowych przekraczających poziom 7 mld zł.

Zakończenie

Z dotychczasowych rozważań przedstawionych w artykule można wyciągnąć następujące wnioski i sformułować wskazania na przyszłość:

1. Czas trwania procesów transportowych, ich etapów, czy nawet konkretnych grup czynności, stanowi istotny aspekt konkurencyjności takich procesów w stosunku do rozwiązań alternatywnych. Szczególnie dużą wrażliwość na czas trwania procesu transportowego wykazują ładunki o wyższej wartości jednostkowej.
2. Wejście Polski do UE spowodowało, iż ładunki importowane spoza tego ugrupowania ostateczną odprawę graniczną mogły przejść w dowolnym porcie morskim UE. Pierwsze lata członkostwa Polski w UE ujawniły zaś niekonkurencyjne w stosunku do sytuacji istniejącej w innych portach morskich tego ugrupowania warunki kontroli granicznych ładunków importowanych via polskie porty morskie.
3. Zmiany wprowadzone w Polsce w przepisach dotyczących podatku od towarów i usług (2011 r.) oraz związane z wejściem w życie tzw. pakietu „Porty 24” (2015 r.) doprowadziły do zmiany niekorzystnej dla polskich portów morskich sytuacji w zakresie długości czasu odpraw granicznych, w tym tzw. odpraw wspólnych.
4. W ostatnich latach należy odnotować wyraźny wzrost popularności procedury uproszczonej w odprawach importowych przeprowadzanych w polskich portach morskich.
5. Pomimo, iż w wartościach bezwzględnych w okresie 2007-2015 odnotowano wzrost wpływów celno-podatkowych ze wszystkich głównych źródeł związanych z importem odprawionym w polskich portach morskich (podatek VAT, cło, akcyza), to jednak największą dynamiką wzrostową cechowały się wpływy z tytułu podatku VAT.

6. Dominujący w strukturze analizowanych należności celno-podatkowych podatek VAT trafia do budżetu centralnego Polski niezależnie od tego czy ładunek importowany z wykorzystaniem drogi morskiej i kierowany na polskie zaplecze gospodarcze przekracza zewnętrzną granicę UE w polskim, czy w innym porcie morskim UE. Z punktu widzenia polskiej gospodarki, w tym w szczególności gospodarki miast i regionów portowych, znacznie lepszym scenariuszem jest jednak sytuacja gdy podatek ten płacony jest przy przekroczeniu wewnętrznej granicy UE w którymś z polskich portów morskich.
7. Z uwagi na osiągnięcie przez służby realizujące swoje zadania kontrolne na terenach polskich portów morskich poziomu obsługi granicznej zbliżonego do tych oferowanych w portach Europy Zachodniej, dalsze usprawnianie kontroli granicznych należy rozpatrywać w kontekście kontynuacji działań opartych na idei "Single Window" oraz "One stop shop"¹².

Literatura

1. Dane CAAC w Warszawie 2016
2. Dane Izby Celnej w Szczecinie 2016
3. Grzelakowski A.S., Matczak M., *Ekonomika i zarządzanie przedsiębiorstwem portowym*. Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni 2007
4. *Możliwości wykorzystania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze zespołu portowego Szczecin – Świnoujście*, praca zb. pod red. M. Plucińskiego, PTE Szczecin, Szczecin 2016
5. Pluciński M., *Polskie pory morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu, Warszawa 2013.
6. *Porty morskie jako ogniwa międzynarodowych multimodalnych ciągów transportowych w obrocie lądowym i lądowo-morskim ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień konkurencji międzygałęziowej oraz substytucyjności poszczególnych rodzajów transportu*. Opracowanie ekspertyz, analiz i badań w zakresie ochrony konkurencji dla Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w ramach projektu 2004/016-829.02.03 ochrona konkurencji. Deloitte kwiecień 2007
7. *Raport z wykonania koordynacji kontroli w ramach pakietu „Porty 24” za okres od dnia 01.01.2015 r. do 31.03.2015 r.*, Służba Celna, Warszawa 2015
8. Szwankowski S., *Lądowo-morskie łańcuchy transportowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998
9. Tarski I., *Czynnik czasu w procesie transportowym*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1976

¹² Przykładem takich działań może być kierowany przez Służbę Celną w Szczecinie projekt Single Window Plus, którego celem jest zapewnienie pełnej elektronicznej wymiany danych i dokumentów między Służbą Celną oraz podmiotami uczestniczącymi w procesie obsługi obrotu ładunkowego z krajami trzecimi. Usługi objęte projektem umożliwią klientom sprawną (wykorzystanie drogi elektronicznej) realizację wymagań wynikających z obowiązków okołocelnych (wymagania pozataryfowe) oraz skoordynowanie przez Służbę Celną kontroli ładunku w uzgodnionym z klientami i partnerami miejscu i czasie. Dane i dokumenty umieszczone przez klienta i partnerów, w systemie wykorzystywane będą w wielu przypadkach wielokrotnie w procesie obsługi ładunków (dokumenty wielokrotnego użytku, dokumenty wykorzystywane w różnych procedurach celnych). *Dane Izby Celnej w Szczecinie*, Szczecin 2016.

THE DURATION OF BORDER CONTROL PROCEDURES RELATED TO THE HANDLING OF FREIGHT TRANSPORTED BY MEANS OF SEA-ROAD TRANSPORT CHAINS AS A COMPONENT IN COMPETITIVENESS OF THE POLISH SEAPORTS

Summary

The duration of border control procedures related to the handling of freight transported by means of sea-road transport chains has become a significant component in competitiveness of seaports. The situation in this regard, existing in the Polish seaports, which was unfavourable against the background of other seaports providing services to the same supply base, resulted in the fact that a significant part of freight, i.e. mainly general containerized cargo, was handled outside the Polish seaports. The situation began to change when amendments to the regulations related to VAT (2011) and the so called "Porty 24" Package (2014) were adopted. In majority of the customs offices located in the biggest Polish seaports both the duration of services provided in relation to customs declaration and the duration of the so called "collective customs clearance" were reduced. The number of customs declarations under the simplified procedure also rose significantly. Between 2007 and 2015 customs duties and taxes in relation to the sea-land handling in Gdańsk, Gdynia, Szczecin and Świnoujście rose more than threefold.

Key words: border control procedures, seaports, competitiveness

dr hab. Michał Pluciński, prof. US
Uniwersytet Szczeciński
Cukrowa 8, 71-004
michal.plucinski@wzieu.pl