

3. SPEDYCJA MORSKA

- 3.1.** CELE, ZADANIA I PODMIOTY SPEDYCJI MORSKIEJ (286)
Istota i geneza spedycji międzynarodowej. Sektor transport – spedycja – logistyka. Podstawowe rodzaje spedycji. Zakres czynności spedycyjnych. Ceny usług spedycyjnych. Topologia podmiotów spedycji morskiej. Armatorzy. Przewoźnicy. Załadowcy. Odbiorcy. Agenci. Maklerzy.
- 3.2.** LOGISTYCZNY ŁAŃCUCH SPEDYCJI MORSKIEJ (298)
Podmioty logistycznego łańcucha spedycji morskiej. Kierunki handlowe procesu spedycyjnego. Ogólny schemat logistycznego łańcucha spedycji morskiej. Miejsce pierwszego załadunku. Transport dowozowy do portu załadowczego. Przeładunek w porcie załadowczym. Podróż drogą morską. Przeładunek w porcie wyładowczym. Transport odwozowy do punktu docelowego.
- 3.3.** PROCES SPEDYCYJNY W TRANSPORCIE MORSKIM (306)
Specyfika i złożoność spedycji morskiej. Struktura procesu spedycyjnego w transporcie morskim. Rozpoczęcie procesu spedycyjnego. Bukowanie ładunku. Zamawianie środków dowozowych. Awizowanie załadowcy przesyłki. Ładowanie na środki transportu lądowego. Awizo wysyłkowe. Załadunek przesyłki na statek. Przyjęcie towaru na statek. Obsługa konosamentowa towarów. Rewersowanie ładunków w transporcie morskim. Morski list przewozowy. Zestawienie ładunków okrętowych. Awizowanie rozładowcy przesyłki. Rozładunek statku w porcie przeznaczenia. Czynności odbiorcy końcowego.

3.4. KONTENERY W SPEDYCJI MORSKIEJ (320)

Geneza i rozwój technologii kontenerowej. Walory eksploatacyjno-użytkowe kontenerów. Systemy klasyfikacyjne kontenerów. Kontenery standardowe ISO. Technologia załadunku / rozładunku kontenerów. Schemat obrotów kontenerowo-towarowych. Koszty użytkowania kontenera. Możliwości transportowe kontenerowców. Bezpieczeństwo transportu kontenerów drogą morską. Ładunkowe bezpieczeństwo kontenerów. Osprzęt mocujący kontenery.

3.5. REGULARNA ŻEGLUGA MORSKA (336)

Specyfika żeglugi liniowej. Regularność połączeń żeglugi liniowej. Ekonomia żeglugi liniowej. Tabor pływający w żegludze liniowej. Liniowa żegluga pasażerska. Podstawowe dokumenty w żegludze regularnej. Umowa o przewóz. Nota bukingowa. Kwit sternika. List gwarancyjny. Manifest ładunkowy. Rola i znaczenie konosamentów. Konosamenty imienne. Konosament na zlecenie. Konosament na okaziciela. Konosament przeładunkowy. Konosament multimodalny. Konosament bezpośredni. Konosament spedytorski.

3.6. NIEREGULARNA ŻEGLUGA MORSKA (351)

Specyfika żeglugi trampowej. Czarterpartia – umowa handlowa w żegludze nieregularnej. Struktura i klauzule czarterpartii. Czarter na podróż. Czarter na czas. Formularze umowy czarterowej. Tabor pływający żeglugi nieregularnej. Kalkulacja frachtu w żegludze nieregularnej. System dodatkowych opłat i upustów.

3.7. CENY I TARYFY USŁUG PORTOWYCH (363)

Taryfikator opłat w żegludze morskiej. Struktura taryf portowych. Opłaty administracyjno-portowe. Opłaty za usługi eksploatacyjno-operatorskie. Opłaty nawigacyjno-manewrowe.

3.8. TRANSAKCJE W HANDLU ZAGRANICZNYM (372)

Struktura procesu transakcyjnego. Faza przygotowania transakcji. Faza realizacji transakcji. Faza zamykania i likwidacji transakcji. Proces dokumentacyjny w handlu międzynarodowym. Dokumenty fazy przygotowania transakcji. Dokumenty fazy realizacji transakcji.

3.9. REGUŁY INCOTERMS 2000 (386)

Cele i zadania konwencji Incoterms 2000. Założenia wstępne Incoterms 2000. Struktura konwencji Incoterms 2000. Charakterystyka formuły FOB. Charakterystyka formuły CIF. Ryzyko obowiązku wspólnego.

3.10. ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRAWNA PRZEWOŹNIKA (394)

Nadrzędność interesów załadowcy. Zakres odpowiedzialności kapitana statku. Odpowiedzialność za proces załadunku / wyładunku.

SŁOWNIK SKRÓTÓW UŻYWANYCH W SPEDYCJI MIĘDZYNARODOWEJ (400)

3.1. CELE, ZADANIA I PODMIOTY SPEDYCJI MORSKIEJ

Istota i geneza spedycji międzynarodowej

Spedycja jest to działalność gospodarcza polegająca na organizowaniu przewozu towaru, czyli dóbr materialnych przeznaczonych na sprzedaż między dostawcą (załadowcą), a odbiorcą (klientem) wraz z towarzyszącymi usługami handlowymi, wynikającymi ze specyfiki zlecenia spedycyjnego. Przedmiotem rynkowej działalności spedycyjnej jest towar (ładunek) podlegający przemieszczeniu na określonej trasie wraz z niezbędnymi usługami handlowo-towarowymi i formalno-prawnymi.

Podmiotem działalności spedycyjnej, odpowiedzialnym za planowanie, realizowanie i rozliczenie całej transakcji handlowej jest spedytor definiowany jako podmiot gospodarczy (osoba prawna lub fizyczna (przedsiębiorca), którego celem działania jest odpłatne organizowanie przewozu ładunków, czyli procesu spedycyjnego. Zgodnie z zasadami gospodarki rynkowej spedytor za odpowiednią opłatą na własny rachunek i na własne ryzyko gospodarcze świadczy usługi spedycyjne na rzecz osób prawnych lub fizycznych, względnie na potrzeby własne.

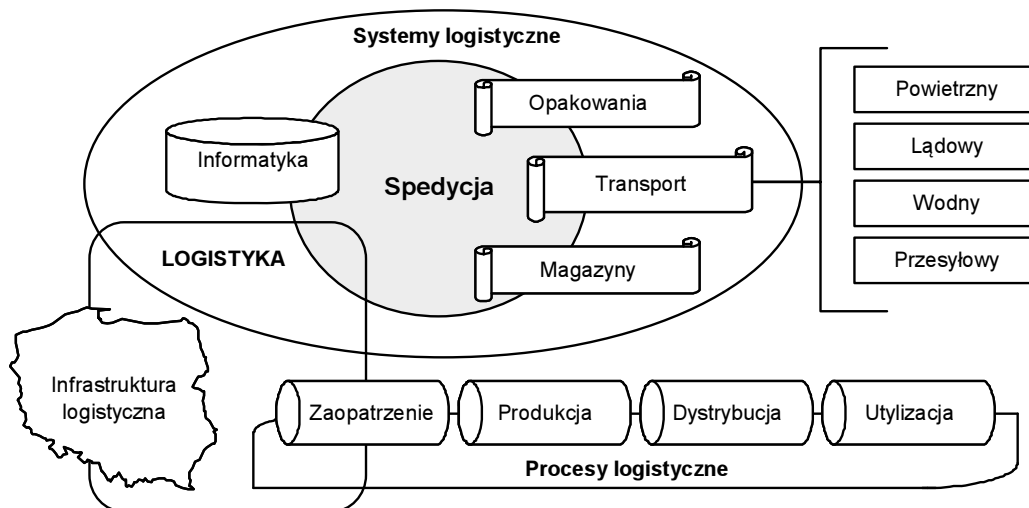
Za początek spedycji uznaje się XV wiek, a czynnikami, które wywarły bezpośredni wpływ były prawo składu oraz przymus drożny. Prawa te nakazywały składować towary we wszystkich miastach na drodze kupca objętych przymusem drogowym. Długie przestoje w przejazdach przysparzały strat kupcom. Wykształcił się wtedy, tzw. pozorny nabywca. Składał on oświadczenie o nabyciu towaru, który jednak pozostawał w posiadaniu pierwotnego właściciela. Pozorny nabywca wysyłał towar we własnym imieniu, jednak na koszt cudzy i w miejsce wskazane przez pierwotnego właściciela. Ponadto do zadań "pozornego nabywcy" należało pośrednictwo fachowe w gestii wyboru drogi, środka transportu, przygotowania transportu, składowania czy konwojowania.

Dalszy rozwój spedycji nastąpił wraz z pojawieniem się maszyny parowej w XIX wieku i burzliwym rozwojem handlu, korzystającego z mechanicznych środków transportu. Kupcy, którzy nie byli zorientowani w możliwościach transportowych i kierunkach zastosowania nowych środków transportowych zaczęli korzystać z wyspecjalizowanych firm, które świadczyły usługi polegające na planowaniu i organizowaniu przewozów. W ciągu kilku dziesięcioleci następował dalszy rozwój techniczny transportu oraz praw taryfowych i handlowych. Wymusiło to powstanie specjalistycznych firm świadczących kompleksowe usługi, tj. planowania i organizowania transportu, pośrednictwa handlowego, wypełniania dokumentów, przeprowadzania odpraw i inspekcji itp.

Sektor transport – spedycja – logistyka

Spedycja obok logistyki i transportu jest potocznie zaliczana do sektora TSL (Transport – Spedycja – Logistyka), co stanowi daleko idące uproszczenie, albowiem najszerszym pojęciem jest logistyka definiowana jako zarządzanie całym łańcuchem dostaw dóbr materialnych od pierwotnych źródeł pozyskania, aż do końcowego konsumenta według kryteriów ekonomicznych, przy nadrzędnych standardach obsługi klienta.

Bazą materialną logistyki jest infrastruktura (statyka) logistyki, obejmująca 4 systemy techniczno-organizacyjne, tj. systemy transportowe, magazynowe, opakowaniowe oraz informatyczne. Istotą działalności logistycznej jest optymalne zarządzanie dynamicznymi procesami przemieszczania dóbr materialnych w strukturze tzw. logistycznego łańcucha dostaw, obejmującego 4 zasadnicze ogniwa organizacyjno-funkcjonalne: zaopatrzenie, produkcję, dystrybucję i utylizację (Rys. 3.1.).



Rys. 3.1. Struktura sektora transport – spedycja – logistyka (TSL)

Na tle zintegrowanych łańcuchów logistycznych spedycja jest jedną z wielu prakseologicznych technologii, czyli aplikacji gospodarczych stosowanych w organizowaniu przepływów dóbr materialnych między nadawcą i odbiorcą, w tym przypadku z reguły w wymiarze międzynarodowym. Natomiast transport, obok gospodarki magazynowej, opakowaniowej i zaawansowanych rozwiązań teleinformatycznych stanowi podstawowe narzędzie realizacji sprawnych przepływów fizycznych przemieszczania towarów na określonej trasie.

Najbardziej złożony i rozwinięty proces spedycyjny występuje w transporcie morskim, obsługującym z reguły wielokanałowe i wielogałęziowe przepływy towarowe w wymiarze międzynarodowym,

głównie w tradycyjnych strukturach handlu zagranicznego, czy bardziej współczesnej wymianie międzynarodowej.

Wszystkie elementy sektora TSL integruje z jednej strony, technologia teleinformatyczna z drugiej, ekonomiczne kryteria efektywności prowadzonej działalności gospodarczej, czyli minimalizacja kosztów wszelkiej działalności przy jednoczesnym spełnieniu rynkowych standardów obsługi klienta. W ogólności kryterium optymalności zarządzania wszelkimi procesami gospodarczymi ma charakter ekonomiczny i sprowadza się do minimalizacji kosztów prowadzonej działalności rynkowej, przy jednoczesnym spełnieniu, co najmniej na poziomie normatywnym standardowych wymagań obsługi rynkowego klienta, sprowadzających się z reguły do elementarnych reguł zasady *Just in Time*, obejmującej słynne 6 „W” – właściwy towar (usługa), czas, miejsce, jakość, ilość, cena.

Podstawowe rodzaje spedycji

Do wyodrębnienia działalności spedycyjnej, w ramach działającego systemu gospodarczego przyczyniły się dwie przesłanki natury:

- handlowej, wynikająca z konieczności formalnego rozdzielenia praw własności towaru od fizycznej czynności podjęcia się wykonawstwa usługi jego dystrybucji;
- czynnościowej, która doprowadziła do powstania funkcji przewoźnika, reprezentującego struktury podażowe rynku usług transportowych, oraz funkcji zamawiającego usługę przewozu (załadowcy), który reprezentuje struktury popytowe rynku usług spedycyjnych.

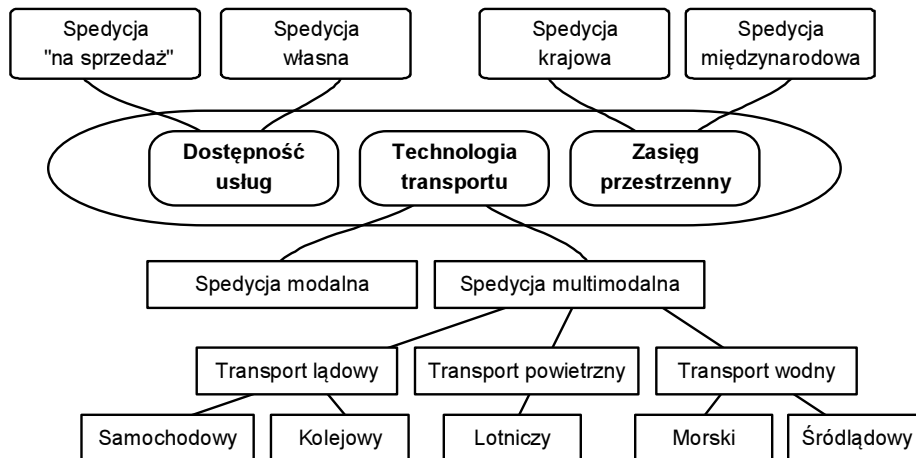
Spedycja, jak każda działalność gospodarcza, podlega licznym podziałom klasyfikacyjnym, z których najważniejsze oparte są na (Rys. 3.2.):

- stopniu dostępności usług spedycyjnych,
- technologii procesów transportowych,
- zasięgu przestrzennym działalności spedycyjnej.

Ze względu na stopień dostępności można wyróżnić spedycję będącą usługą materialną oraz spedycję będącą świadczeniem nieodpłatnym.

- Spedycja będąca usługą materialną, czyli przeznaczona na sprzedaż, ma charakter działalności publicznej, do której dostęp, zgodnie z zasadami rynkowymi, musi być nieograniczony. Skorzystać z usługi spedycyjnej może każdy uczestnik rynku.
- Spedycja jako świadczenie nieodpłatne jest elementem szerszego procesu gospodarczego, do którego dostęp ma wyłącznie jego bezpośredni wytwórca. Wywołuje on wówczas działanie spedycyjne, jednak zamyka się ono w ramach organizacji wykonującej pewien

szerszy produkt finalny. W praktyce gospodarczej spedycja taka ma nazwę spedycji własnej i jej cechą charakterystyczną jest brak ceny sprzedaży, a koszty z nią związane są w kalkulowane w ciężar kosztów innej produkcji finalnej.



Rys. 3.2. Kryteria klasyfikacyjne spedycji

Z punktu widzenia technologii procesu spedycyjnego istotnym podziałem jest sposób przemieszczania i użyte środki transportu, który generuje:

- Spedycję gałęziową (modalną), w której całość pracy wykonywana jest przez użycie jednego rodzaju środka przewozowego, należącego do jednej z podstawowych gałęzi transportowych. W ramach spedycji gałęziowej, opartej na kryterium środowiskowym wyróżnia się spedycję powietrzną (lotniczą), wodną (morską i śródlądową) lądową (kolejową, samochodową). Dla każdej z tych gałęzi stosuje się charakterystyczną dokumentację transportową.
- Spedycję wielogałęziową (multimodalną, intermodalną), w ramach której angażuje się środki i technologie wielu gałęzi transportowych, a spedytor występuje w postaci tzw. operatora transportu multimodalnego. W takim przypadku spedytor ponosi pełną odpowiedzialność za kompleksową obsługę zlecenia ładunku (od miejsca nadania do miejsca wydania), korzystając z jednego uniwersalnego dokumentu transportowego, pomimo korzystania z usług wielu różnych gałęzi przewozu.

Wybrane definicje spedycji, czyli procesu spedycyjnego oraz spedytorów, czyli podmiotów gospodarczych realizujących kompleksowo zlecenia spedycyjne zostały przedstawione w Tabeli 3.1. i 3.2.