# Krajowy Program Odbudowy i Zwiększania Odporności

# Komponent A „Odporność i konkurencyjność gospodarki”

# Inwestycja A3.1.1 „Wsparcie rozwoju nowoczesnego kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego oraz uczenia się przez całe życie”.

# **RAMOWY PROGRAM NAUCZANIA DLA BRANŻOWEGO SZKOLENIA ZAWODOWEGO**

# **W ZAKRESIE: Prawidłowa realizacja obrotu towarowego z zagranicą – eksport/import**

# opracowany w ramach konkursu „Utworzenie i wsparcie funkcjonowania 120 Branżowych Centrów Umiejętności (BCU), realizujących koncepcję Centrów Doskonałości Zawodowej (CoVEs)”

# numer przedsięwzięcia EU.042.14.4.2023

Zdzieszowice, 2025

Zamieszczony program nauczania odzwierciedla jedynie stanowisko autorów i instytucja finansująca nie ponosi odpowiedzialności za umieszczoną w nich zawartość merytoryczną.

## **FORMA, CZAS TRWANIA, ORGANIZACJA, WYPOSAŻENIE**

|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa formy kształcenia:** | Szkolenie zawodowe – doskonalenie osób dorosłych |
| **Uczestnicy szkolenia:** | Osoby dorosłe (powyżej 24 lat) |
| **Czas trwania:** | Proponowany czas trwania 20 dni (6h / dzień) – do ustalenia w zależności od potrzeb grupy |
| **Liczba godzin kształcenia:** | 120 godzin dydaktycznych |
| **Sposób organizacji szkolenia:** | |
| Zajęcia odbywają się w salach dydaktycznych Branżowego Centrum Umiejętności (BCU) – Spedycja. Program łączy tradycyjne wykłady interaktywne z ćwiczeniami praktycznymi (warsztatami), studiami przypadków i symulacjami procesów eksportu oraz importu. Uczestnicy pracują indywidualnie i w małych zespołach nad zadaniami od podstawowych po zaawansowane, co umożliwia stopniowe poszerzanie kompetencji. Wszystkie zajęcia prowadzone są stacjonarnie, aby umożliwić bezpośrednie korzystanie z infrastruktury BCU. | |
| **Wyposażenie:** | |
| * Sale wykładowe z projektorem multimedialnym i tablicą, * pracownia komputerowa wyposażona w stanowiska z oprogramowaniem Transport Management System (TMS), * laboratorium językowe do ćwiczeń z języka obcego, * hala szkoleniowa z suwnicą i żurawiem (do demonstracji załadunku/rozładunku), * drony szkoleniowe do zajęć z nowoczesnych technologii, * środki do prezentacji multimedialnych, flipcharty. * materiały dydaktyczne (wzory dokumentów handlowych, formularze celne, studia przypadków) oraz środki ochrony osobistej do zajęć w hali (kaski, kamizelki itp.). | |

## **WYMAGANIA WSTĘPNE DLA UCZESTNIKÓW**

* podstawowa wiedza o funkcjonowaniu branży transportowej i spedycyjnej,
* średnie wykształcenie (preferowane kierunki: spedycja, logistyka, handel)
* umiejętność obsługi komputera i oprogramowania biurowego.
* znajomość języka angielskiego na poziomie podstawowym będzie pomocna (zwłaszcza w zakresie terminologii logistycznej), choć nie jest bezwzględnie wymagana.

## **CELE KSZTAŁCENIA I SPOSOBY ICH OSIĄGANIA**

Szkolenie ma na celu kompleksowe przygotowanie uczestników do prawidłowej realizacji operacji eksportowych i importowych w obrocie towarowym. Po ukończeniu kursu absolwent będzie rozumiał cały proces handlu zagranicznego – od planowania transakcji, poprzez organizację transportu i odprawy celne, aż po dostawę towaru i rozliczenia finansowe. Uczestnicy nabędą wiedzę o aktualnych przepisach prawa krajowego i międzynarodowego regulujących eksport/import oraz praktyczne umiejętności w zakresie sporządzania dokumentacji, posługiwania się nowoczesnymi systemami informatycznymi i stosowania bezpiecznych oraz zrównoważonych praktyk w logistyce. Ważnym aspektem jest również rozwój kompetencji cyfrowych (m.in. obsługa systemu TMS, e-deklaracji celnych) oraz świadomości ekologicznej (np. redukcja śladu węglowego w łańcuchu dostaw).

Sposoby osiągania celów obejmują: wykłady tematyczne omawiające teoretyczne podstawy (np. prawo celne, Incoterms), ćwiczenia warsztatowe (wypełnianie dokumentów, kalkulacje kosztów, praca z systemem celno-spedycyjnym), zajęcia laboratoryjne (np. obsługa programu TMS przy komputerach, trening komunikacji w pracowni językowej), pokazy i trening praktyczny (demonstracja działania suwnicy i żurawia przy załadunku towarów, pilotowanie drona w magazynie) oraz studia przypadków (analiza realnych scenariuszy eksportu/importu, rozwiązywanie problemów). Wiedza teoretyczna jest na bieżąco utrwalana poprzez praktyczne zadania – np. po omówieniu procedur celnych uczestnicy samodzielnie przygotowują przykładowe zgłoszenie eksportowe. Ponadto przewidziane są dyskusje moderowane (np. na temat nowych trendów i ekologii w logistyce) oraz konsultacje indywidualne, podczas których trener pomaga rozwiązać napotkane trudności. Tak zaplanowane metody dydaktyczne zapewnią osiągnięcie założonych celów kształcenia.

## **PLAN NAUCZANIA OKREŚLAJĄCY NAZWĘ ZAJĘĆ ORAZ ICH WYMIAR**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nazwa szkolenia** | **Nazwa bloków tematycznych** | **Liczba godzin kształcenia** |
| **Prawidłowa realizacja obrotu towarowego z zagranicą – eksport/import** | Wprowadzenie do obrotu towarowego z zagranicą – podstawy i pojęcia Podstawy prawne handlu zagranicznego | 8 |
| Kontrole, ograniczenia i licencje w eksporcie i imporcie | 4 |
| Dokumentacja handlowa w eksporcie i imporcie, międzynarodowe warunki dostaw – Incoterms 2020 | 8 |
| Kalkulacja kosztów transakcji oraz formy płatności, klasyfikacja taryfowa towarów i cła (taryfa celna) | 8 |
| Procedura celna eksportowa – zasady i przepisy, warsztaty praktyczne.  Procedura celna importowa – zasady i przepisy, warsztaty praktyczne. | 16 |
| Podatki pośrednie w obrocie towarowym (VAT, akcyza) | 4 |
| Organizacja transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego. | 8 |
| Dokumenty transportowe i konwencje międzynarodowe, ubezpieczenie transportowe i odpowiedzialność przewoźnika | 8 |
| Gospodarka magazynowa i składowanie towarów, operacje przeładunkowe i manipulacja ładunkami, wykorzystanie dronów w logistyce | 12 |
| System zarządzania transportem (TMS) i telematyka, cyfryzacja dokumentacji, komunikacja elektroniczna (EDI) | 8 |
| Zrównoważony transport i ekologistyka, ekologiczne rozwiązania w magazynowaniu i dystrybucji | 8 |
| Negocjacje i komunikacja międzykulturowa | 8 |
| Wymiana towarowa w UE i system Intrastat | 4 |
| Bezpieczeństwo w międzynarodowym łańcuchu dostaw | 8 |
| Specjalne procedury celne (tranzyt, składowanie, uszlachetnianie) | 4 |
| **Podsumowanie zajęć i przygotowanie do egzaminu/egzamin końcowy (zaliczenie)** | 4 |
| **RAZEM** | | 120 |

## **TREŚCI NAUCZANIA W ZAKRESIE POSZCZEGÓLNYCH ZAJĘĆ**

|  |
| --- |
| **Nazwa bloku tematycznego:**  Wprowadzenie do obrotu towarowego z zagranicą – podstawy i pojęcia Podstawy prawne handlu zagranicznego |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** |
| Uczestnik rozumie różnicę między eksportem a importem oraz znaczenie handlu zagranicznego dla gospodarki. Potrafi wymienić głównych uczestników procesu (eksporter, importer, spedytor, przewoźnik, agent celny) i scharakteryzować ich role. Zna podstawowe pojęcia związane z obrotem towarowym (np. obrót towarowy, procedura celna, odprawa celna, dostawa warunków handlowych itp.). Potrafi przedstawić ogólny przebieg transakcji eksportowej i importowej od nawiązania kontaktu handlowego do dostarczenia towaru i płatności. Uczestnik zna główne akty prawne regulujące obrót towarowy z zagranicą, w tym prawo celne jako podstawę prawną handlu zagranicznego. Rozumie, że w Unii Europejskiej obowiązuje wspólnotowy system celny (Unijny Kodeks Celny – UKC), zharmonizowany we wszystkich krajach UE. Potrafi wymienić kluczowe krajowe ustawy (np. Prawo celne, Prawo dewizowe, ustawy o VAT i akcyzie) oraz międzynarodowe porozumienia wpływające na handel (np. umowy WTO). Zna cel wprowadzenia UKC w 2016 r. – uproszczenie i unowocześnienie procedur celnych m.in. poprzez pełną elektronizację procesów do 2025 r.. Rozumie podział kompetencji między instytucjami: wie, że administracja celno-skarbowa (KAS) odpowiada za kontrolę obrotu towarowego na granicach. Umie wskazać, które organy państwowe nadzorują różne aspekty (np. służba celna – kwestie celne i podatkowe, Ministerstwo Rozwoju – licencje eksportowe). |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** |
| Uczestnik umie wyszukać podstawowe informacje o rynkach zagranicznych i partnerach handlowych za pomocą internetu (np. portale gospodarcze, bazy eksporterów). Potrafi korzystać z prezentacji multimedialnych i prostych arkuszy kalkulacyjnych do przedstawiania danych dotyczących wymiany handlowej (np. statystyki eksportu/importu wybranych towarów). Uczestnik potrafi korzystać z oficjalnych baz danych i systemów informacji prawnej w celu odszukania aktualnych przepisów (np. Internetowy System Aktów Prawnych ISAP do sprawdzenia tekstu ustawy celnej, portale UE do przeglądania rozporządzeń celnych). Umie nawigować po stronie Komisji Europejskiej Taxation and Customs Union w poszukiwaniu informacji o unijnych regulacjach celnych. |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** |
| Uczestnik rozumie globalny kontekst ekologiczny handlu (np. wpływ transportu towarów na środowisko) i potrzebę zrównoważonego podejścia. Zna podstawowe pojęcie śladu węglowego produktu i transportu. Potrafi wskazać, dlaczego wprowadzanie rozwiązań ekologicznych w łańcuchach dostaw jest ważne dla współczesnego handlu (np. oczekiwania zagranicznych kontrahentów odnośnie *green supply chain*). Uczestnik ma świadomość rosnącego znaczenia regulacji środowiskowych w handlu (np. ograniczenia eksportu odpadów niebezpiecznych, przepisy dotyczące kontroli emisji przy transporcie). Zna pojęcie zrównoważonego rozwoju i potrafi wyjaśnić, jak prawo międzynarodowe (np. umowy klimatyczne) może wpływać na politykę handlową państw. |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Kontrole, ograniczenia i licencje w eksporcie i imporcie |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** |
| Uczestnik zna obszary towarowe podlegające szczególnym regulacjom przy eksporcie/importu. Potrafi wymienić przykłady towarów objętych ograniczeniami: towary strategiczne i podwójnego zastosowania (wymagające zezwoleń), produkty objęte embargiem lub sankcjami, artykuły rolno-spożywcze podlegające kontroli sanitarnej, rośliny i produkty drewniane wymagające kontroli fitosanitarnej, odpady i złom (kontrola środowiskowa) itp. Rozumie, że obrót towarami o znaczeniu strategicznym (np. technologiami podwójnego zastosowania) wymaga uprzedniego uzyskania licencji z właściwego ministerstwa. Potrafi przedstawić procedurę uzyskania takiego pozwolenia oraz konsekwencje prawne braku licencji. Zna pojęcie sankcji i embarga – potrafi wskazać aktualne przykłady (np. sankcje UE wobec niektórych krajów) i ich wpływ na zakaz eksportu określonych produktów[https://www.poland-export.pl/g/eksport-46/articles/jakie-sa-wymagania-prawne-dotyczace-eksportu-7041.html](https://www.poland-export.pl/g/eksport-46/articles/jakie-sa-wymagania-prawne-dotyczace-eksportu-7041.html#:~:text=Istotnym%20elementem%20w%20procesie%20eksportu,sankcjom%20przed%20rozpocz%C4%99ciem%20transakcji%20eksportowej). Umie sprawdzić, czy dany towar wymaga dodatkowych certyfikatów lub spełnienia norm (np. oznaczenie CE przy eksporcie urządzeń do UE, świadectwa weterynaryjne przy imporcie mięsa). |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** |
| Uczestnik potrafi korzystać z systemów informatycznych wspierających kontrole graniczne – np. zna funkcje Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych (**PUESC**) związane ze składaniem wniosków o pozwolenia oraz zgłoszeń do kontroli wysyłkowej. Umie znaleźć w internecie oficjalne listy towarów objętych restrykcjami (np. wykaz towarów podwójnego zastosowania publikowany na stronach rządowych lub UE) i wyszukać kod tarczowy sankcji do sprawdzenia aktualnych ograniczeń eksportowych. |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** |
| Uczestnik rozumie znaczenie kontroli ekologicznych – wie, że import niektórych substancji chemicznych czy odpadów podlega rygorystycznym przepisom środowiskowym. Potrafi wyjaśnić, czemu pewne towary są objęte zakazami lub limitami (np. zagrożone gatunki roślin i zwierząt – konwencja CITES, substancje zubażające warstwę ozonową – protokół z Montrealu). Zna też pojęcie środki ochrony własności intelektualnej na granicy (kontrola celna w celu wychwycenia podróbek) i ich znaczenie dla uczciwego, zrównoważonego handlu. |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Dokumentacja handlowa w eksporcie i imporcie, międzynarodowe warunki dostaw – Incoterms 2020 |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** |
| Uczestnik zna podstawowe dokumenty handlowe towarzyszące transakcjom międzynarodowym i potrafi omówić ich funkcje. Wymienia i charakteryzuje dokumenty takie jak: faktura handlowa (commercial invoice) – zawierająca dane o transakcji, ceny, warunki dostawy; specyfikacja towarowa/lista pakunkowa (packing list) – wyszczególnienie ilości i rodzaju opakowań; dokumenty pochodzenia (świadectwo pochodzenia, EUR.1, FORM A) – potwierdzające kraj wytworzenia towaru; świadectwa i certyfikaty jakości/sanitarne – np. certyfikat fitosanitarny, weterynaryjny; polisę ubezpieczeniową cargo; ewentualnie akredytywę lub inne dokumenty płatnicze. Rozumie, jakie informacje muszą znaleźć się na prawidłowo wystawionej fakturze pro forma i fakturze handlowej (m.in. dane stron, opis towaru, wartość, waluta, warunki Incoterms). Potrafi przygotować poprawnie takie dokumenty na podstawie danych transakcyjnych. Zna wymagania odnośnie dokumentacji w różnych krajach (np. obowiązek tłumaczenia, legalizacji dokumentów handlowych w niektórych przypadkach). Rozumie znaczenie świadectwa pochodzenia przy preferencyjnych stawkach celnych i potrafi wskazać procedurę jego uzyskania w Krajowej Izbie Gospodarczej.  Uczestnik zna 11 reguł Incoterms 2020 i rozumie ich podział na grupy C, D, E, F. Potrafi dla każdej reguły określić, jakie obowiązki spoczywają na sprzedającym, a jakie na kupującym – w zakresie dostarczenia towaru, ponoszenia kosztów transportu, ubezpieczenia oraz ryzyka. Umie wyjaśnić różnice między wybranymi regułami (np. FOB vs. CIF, FCA vs. DAP). Zna najnowsze zmiany wprowadzone w Incoterms 2020 w porównaniu do wersji 2010 – np. zastąpienie reguły DAT przez DPU (Delivered at Place Unloaded) oraz doprecyzowanie kwestii ubezpieczenia przy CIF/CIP[https://prosteclo.pl/incoterms-2020-zmiany/](https://prosteclo.pl/incoterms-2020-zmiany/#:~:text=3.%20,w%20regule%20CIF%20i%20CIP). Rozumie znaczenie właściwego doboru warunku handlowego dla zabezpieczenia interesów stron i optymalizacji kosztów. Potrafi doradzić wybór odpowiedniego Incoterm w zależności od rodzaju transportu (np. wie, że FOB/CIF nie powinny być stosowane dla kontenerów – zamiast tego zaleca się FCA/CIP). Umie zinterpretować zapis w kontrakcie handlowym typu "DAP Hamburg, Incoterms 2020" i wskazać, jakie koszty i ryzyka ponosi każda strona. |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** |
| Uczestnik potrafi korzystać z komputerowych edytorów i generatorów dokumentów – np. wypełnić interaktywny formularz faktury w języku angielskim lub użyć dostępnych szablonów elektronicznych. Zna koncepcję e-dokumentów handlowych (e-faktura, e-CMR itp.) i ich rosnące znaczenie w usprawnieniu wymiany danych. Umie wygenerować i wydrukować kod QR lub etykietę nadawczą dla przesyłki (np. w systemie kurierskim) i wie, jakie dane w niej zaszyfrowano.  Uczestnik potrafi skorzystać z narzędzi online wspomagających zrozumienie Incoterms – np. interaktywnych diagramów podziału kosztów i ryzyka dostępnych na stronach ICC lub kalkulatorów kosztów logistycznych. Umie wypełnić w komputerowym formularzu oferty handlowej odpowiednie pola dotyczące warunków dostawy oraz wygenerować automatycznie różne scenariusze cenowe w zależności od wybranego Incoterm. |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** |
| Uczestnik rozumie, że przejście na dokumentację elektroniczną ogranicza zużycie papieru i jest elementem „zielonej biurokracji”. Potrafi wskazać, które tradycyjne dokumenty mogą zostać zastąpione formatem cyfrowym (np. elektroniczny list przewozowy e-AWB, elektroniczne świadectwo fitosanitarne) oraz jakie korzyści ekologiczne i ekonomiczne to przynosi (mniej wydruków, szybszy obieg informacji). Ponadto zna wymagania dotyczące opakowań i oznakowania ekologicznego towarów – np. odpowiednie oznaczenia recyklingu na opakowaniach, co jest elementem dokumentacji towaru wpływającym na jego dopuszczenie na rynek.  Uczestnik ma świadomość, że wybór warunku dostawy może pośrednio wpływać na aspekty ekologiczne transportu. Potrafi podać przykład, że przy niektórych Incoterms (np. EXW – odbiór u sprzedawcy) może dojść do mniej efektywnego planowania transportu (dublowanie tras), podczas gdy inne (np. konsolidacja w ramach FOB/FCA) pozwalają optymalniej wykorzystać środki transportu. Zna koncepcję łączonych dostaw i jej wpływ na zmniejszenie emisji (np. wybór warunku grupy F/C umożliwiający konsolidację ładunków przez kupującego). Rozumie również, że Incoterms 2020 uwzględniły pewne elementy bezpieczeństwa, co idzie w parze z odpowiedzialnym i zrównoważonym prowadzeniem handlu (np. obowiązki związane z bezpieczeństwem mogą dotyczyć też zgodności z przepisami ekologicznymi kraju dostawy). |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Kalkulacja kosztów transakcji oraz formy płatności, klasyfikacja taryfowa towarów i cła (taryfa celna) | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik potrafi skalkulować pełny koszt transakcji handlu zagranicznego, uwzględniając cenę towaru oraz wszelkie koszty dodatkowe zależne od warunków dostawy (transport, ubezpieczenie, załadunek/wyładunek, opłaty portowe, cła, podatki itp.). Zna strukturę kosztów w typowej kalkulacji eksportowej i importowej oraz umie obliczyć cenę CAF/CIF (Cost and Freight/Cost, Insurance and Freight) na bazie ceny ex works lub odwrotnie. Rozumie wpływ kursów walutowych na ostateczny wynik finansowy transakcji – potrafi przeliczyć wartość kontraktu w walucie obcej na PLN i objaśnić ryzyko kursowe. Zna różne formy i terminy płatności stosowane w handlu zagranicznym: przedpłata, inkaso dokumentowe, akredytywa dokumentowa (L/C), płatność po dostawie (kredyt kupiecki) itp. Umie scharakteryzować zalety i ryzyka dla eksportera i importera wynikające z każdej formy (np. akredytywa – bezpieczna, ale kosztowna; przedpłata – ryzyko dla kupującego). Potrafi zinterpretować warunki płatności zapisane w kontrakcie (np. "30% advance, 70% letter of credit at sight") i wskazać, jak przygotować dokumenty do spełnienia warunków akredytywy. Rozumie podstawy Prawa dewizowego – wie, że transakcje z kontrahentami zagranicznymi mogą podlegać pewnym obowiązkom sprawozdawczym (np. zgłoszenie do NBP powyżej pewnego progu).  Uczestnik rozumie, czym jest taryfa celna i system HS/HTS (Harmonized System) oraz jego znaczenie w handlu. Zna strukturę kodu taryfy celnej (kodu CN) – 6 cyfr HS + ewentualne dalsze rozwinięcia w UE (8 cyfr – CN, 10 cyfr – TARIC). Potrafi samodzielnie zaklasyfikować przykładowy towar do odpowiedniego kodu celnego, korzystając z opisów działów, sekcji i Not wyjaśniających do HS. Zna konsekwencje błędnej klasyfikacji – np. niewłaściwa stawka celna, groźba kar czy opóźnień. Wie, że dla towarów o niejasnej klasyfikacji można wystąpić o Wiążącą Informację Taryfową (WIT/BTI) i potrafi opisać, jak to zrobić. Umie odnaleźć w Taryfie Celnej UE (TARIC) informację o stawce celnej dla danego kodu w imporcie z określonego kraju, uwzględniając preferencje taryfowe wynikające z umów o wolnym handlu. Zna podstawowe stawki celne dla przykładowych grup towarowych (np. ubrania, elektronika, żywność) oraz pojęcie cła antydumpingowego. Potrafi wyliczyć należności celne dla importowanej partii towaru na podstawie jego wartości celnej i stawki celnej. Rozumie pojęcie wartości celnej i zna metody jej ustalania zgodnie z przepisami WTO/UE (metoda wartości transakcyjnej jako podstawowa, oraz metody zastępcze). | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik sprawnie korzysta z arkusza kalkulacyjnego do sporządzania kalkulacji kosztowej – potrafi stworzyć tabelę uwzględniającą poszczególne elementy kosztów i szybko przeliczyć scenariusze (np. różne stawki frachtu). Umie skorzystać z internetowego kalkulatora kursów walut oraz śledzić notowania kursów w czasie rzeczywistym w celu oceny ryzyka kursowego. Zna platformy bankowe online do realizacji płatności międzynarodowych i potrafi opisać proces zlecenia przelewu SWIFT w bankowości elektronicznej.  Uczestnik sprawnie korzysta z przeglądarki Taryfy Celnej on-line (ISZTAR/TARIC). Umie wyszukać kod poprzez słowa kluczowe w systemie elektronicznym i zinterpretować wyświetlone informacje (stawki celne, wymagane dokumenty, ewentualne ograniczenia importowe). Potrafi wykorzystać narzędzia takie jak Kalkulator Celno-Podatkowy dostępny na portalach celnych do obliczenia należności. Zna też podstawy korzystania z systemu **European Binding Tariff Information (EBTI)** w celu sprawdzenia istniejących decyzji klasyfikacyjnych dla towarów podobnych. | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Uczestnik umie ująć w kalkulacji potencjalne koszty środowiskowe lub związane z regulacjami ekologicznymi (np. koszty certyfikatów emisji CO₂ w transporcie morskim/lotniczym, opłaty za utylizację opakowań, ewentualne podatki ekologiczne). Ma świadomość, że pewne formy transportu mogą być obarczone dodatkowymi opłatami środowiskowymi, co wpływa na kalkulację (np. planowane opłaty emisyjne w UE dla transportu morskiego i lotniczego – element pakietu Fit for 55). Uwzględnia możliwość, że wybór bardziej ekologicznej opcji (np. transport kolejowy zamiast drogowego na długim dystansie) może czasem być droższy bezpośrednio, ale w dłuższej perspektywie korzystniejszy w kontekście zrównoważonego rozwoju i wizerunku firmy.  Uczestnik jest świadomy, że taryfa celna może zawierać pozycje związane z ochroną środowiska – np. obniżone cła na produkty proekologiczne w ramach porozumień green goods. Potrafi wskazać przykłady preferencji celnych dla towarów sprzyjających transformacji ekologicznej (np. ogniwa fotowoltaiczne importowane mogą mieć niższe cło, by wspierać zieloną energię). Rozumie też, że prawidłowa klasyfikacja towarów chemicznych i odpadów ma znaczenie dla bezpieczeństwa środowiskowego (np. odpowiednie kody dla odpadów pozwalają kontrolować ich przepływ). | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Procedura celna eksportowa – zasady i przepisy, warsztaty praktyczne. Procedura celna importowa – zasady i przepisy, warsztaty praktyczne. | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik zna poszczególne etapy procesu odprawy celnej eksportowej. Potrafi opisać, co to jest zgłoszenie celne i jakie informacje musi zawierać. Zna podstawowe procedury celne w eksporcie: procedurę zwykłą (wywóz stały), procedury specjalne dotyczące eksportu (np. uszlachetnianie bierne – gdy towar wywożony wróci po przerobie). Rozumie rolę urzędu celnego wywozu i urzędu granicznego. Zna dokument potwierdzający wywóz (komunikat IE-599 z systemu celnego) i jego znaczenie dla rozliczeń VAT. Potrafi wymienić sytuacje, w których eksport może podlegać dodatkowym wymogom (np. kontrola Służby Celno-Skarbowej przed wywozem, okazanie dokumentów pozwalających na wywóz towarów strategicznych lub objętych akcyzą). Zna prawa i obowiązki eksportera – np. obowiązek przedstawienia towaru i dokumentów w urzędzie celnym, możliwość skorzystania z uproszczeń (procedura uproszczona, odprawa scentralizowana itp.). Ma świadomość terminów i rygorów czasowych (np. ważność zgłoszenia celnego, terminy na wyprowadzenie towaru z UE po odprawie).  Uczestnik potrafi w praktyce przygotować pełne zgłoszenie celne do procedury wywozu dla przykładowego towaru. Wypełnia formularz zgłoszenia (w formie elektronicznej lub papierowej symulacji) wpisując prawidłowe dane: m.in. klasyfikuje towar i wpisuje jego kod taryfy, deklaruje wartość i walutę, wybiera właściwą procedurę (kod procedury 1000 – wywóz), wskazuje urząd celny wywozu i planowany urząd wyprowadzenia z UE, podaje informacje o środkach transportu. Dołącza wymagane dokumenty (fakturę, licencje jeśli potrzebne, świadectwo pochodzenia itp.) – umie przygotować ich kopie lub numery referencyjne w systemie. Symuluje złożenie zgłoszenia w systemie i reaguje na komunikaty – np. korekta danych w razie odmowy przyjęcia, udzielenie wyjaśnień w razie zapytania celnego. Potrafi przeprowadzić odprawę celną w procedurze uproszczonej (np. wpis do rejestru wywozowego) w scenariuszu treningowym. Otrzymując dane o zwolnieniu towaru, umie wygenerować dokument potwierdzający wywóz i zrozumieć jego treść.  Uczestnik rozumie przebieg procedury celnej importowej (dopuszczenia towaru do obrotu). Zna pojęcie odprawy celnej przywozowej i wie, jakie są jej etapy: od przedstawienia towaru w urzędzie celnym, poprzez zgłoszenie i kontrolę, aż do zwolnienia towaru. Potrafi wymienić podstawowe procedury celne w imporcie (procedura dopuszczenia do obrotu – kod 4000, tranzyt, procedury gospodarcze jak składowanie celne, uszlachetnianie czynne, odprawa czasowa itp.). Zna rolę Organu Celno-Skarbowego jako kontrolera legalności przywozu. Rozumie zasady naliczania należności przywozowych: cła według taryfy, podatku VAT importowego według stawki krajowej (lub zwolnień, jeśli obowiązują), ewentualnej akcyzy (np. na alkohol, papierosy, samochody). Zna terminy płatności tych należności i formy zabezpieczenia (np. zabezpieczenie generalne w procedurach uproszczonych). Potrafi objaśnić koncepcję wspólnej polityki celnej UE – jednolite stawki celne wobec krajów trzecich oraz unijne preferencje celne (umowy o wolnym handlu dające obniżone cła dla określonych krajów). Zna pojęcie kontyngentu taryfowego i zawieszenia cła (wie, że czasem cła są ograniczane ilościowo lub czasowo na dane towary). Umie wskazać, kiedy towary mogą podlegać dodatkowemu cłu antydumpingowemu lub środkom ochronnym. Rozumie obowiązki importera po odprawie – np. archiwizacja dokumentów, udostępnienie towarów do ewentualnej kontroli posprzedażnej.  Uczestnik praktycznie przechodzi przez proces sporządzenia zgłoszenia importowego. Na podstawie zadanego scenariusza (np. import określonego urządzenia elektronicznego z kraju trzeciego) potrafi przygotować zgłoszenie: wpisuje dane towaru (kod taryfy, ilość, wartość), wylicza cło według stawki i oblicza należny podatek VAT. Poprawnie deklaruje pochodzenie towaru i uwzględnia preferencje (jeśli przedłożono świadectwo pochodzenia uprawniające do obniżonego cła). Identyfikuje wymagane dokumenty do przedłożenia (np. certyfikat zgodności CE, jeśli wymagany). Symuluje proces złożenia zgłoszenia przez platformę PUESC/AIS: wprowadza dane, dokonuje obliczenia należności w systemie i sprawdza, czy system je prawidłowo wyliczył. Interpretuje wynik weryfikacji – np. jeśli system wskazuje błąd (brak wymaganej licencji lub przekroczony kontyngent), potrafi zareagować (uzupełnić brakujące dane lub skorygować zgłoszenie). W przypadku zwolnienia towaru do obrotu, pobiera dokument Poświadczenie Odbioru (PZC) i rozumie jego znaczenie. | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik potrafi omówić działanie krajowego systemu obsługi zgłoszeń eksportowych (AES/ECS). Zna podstawy wypełniania elektronicznego Jednolitego Dokumentu Administracyjnego (SAD) w części eksportowej, np. w module AES – wie, jakie pola muszą być wypełnione (kod towaru, kraj przeznaczenia, wartość, waga, licencje itp.). Umie korzystać z platformy PUESC do przygotowania zgłoszenia wywozowego (zna formularz e-Eksport). Rozumie komunikaty zwrotne systemu (MRN – numer referencyjny, komunikat o zwolnieniu towaru do procedury). Zna także narzędzia do śledzenia statusu zgłoszenia (np. portal ICEGATE dla wywozów z UE).  Uczestnik sprawnie korzysta z rzeczywistego lub symulowanego interfejsu systemu celnego. Wprowadza dane do elektronicznego formularza i posługuje się słownikami elektronicznymi (np. wybiera kody z list rozwijanych, jak kod kraju, waluty, sposób transportu). Potrafi załączyć zeskanowane dokumenty do zgłoszenia lub wskazać ich numery referencyjne w systemie. Dzięki ćwiczeniom przy komputerze, nabywa biegłość w obsłudze platformy celnej AIS/AES.  Uczestnik zapoznaje się z działaniem systemu AIS/Import do obsługi zgłoszeń przywozowych. Wie, jak wygląda elektroniczny formularz zgłoszenia importowego i jakie są różnice w stosunku do eksportowego (np. dodatkowe pola dotyczące naliczania podatków). Potrafi korzystać z elektronicznych baz danych, aby sprawdzić wymagania importowe (np. system TARIC online – wprowadza kod towaru i kraj pochodzenia, aby odczytać należne cło, VAT i wymagane dokumenty). Zna również podstawy działania unijnego systemu ICS (Import Control System) i rozumie, że przed przywozem towarów wymagane są zgłoszenia bezpieczeństwa ENS (Entry Summary Declaration).  Uczestnik, korzystając z komputera, wypełnia elektroniczne zgłoszenie importowe. Wykorzystuje przy tym funkcje systemu: automatyczne sprawdzenie poprawności (walidacja), kalkulator należności, moduł dołączania dokumentów. Uczy się korzystać z elektronicznych płatności – symuluje dokonanie płatności należności celno-podatkowych przez system (np. e-plik płatności w systemie bankowym). Poznaje także sposób śledzenia przesyłki w tranzycie od granicy do magazynu importera poprzez systemy trackingowe, co wiąże się z obsługą platform firm logistycznych. | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Uczestnik potrafi wskazać, że procedury celne mogą zawierać elementy proekologiczne – np. procedura wywozu odpadów wymaga posiadania zezwoleń zgodnie z przepisami o odpadach (kontrola transgranicznego przemieszczania odpadów). Rozumie, że właściwe stosowanie procedur (np. uszlachetnianie bierne zamiast wywozu definitywnego) może przyczynić się do ponownego wykorzystania materiałów lub zmniejszenia marnotrawstwa. Zna też inicjatywy administracji celnej wspierające ekologiczny handel – np. zielone korytarze dla towarów certyfikowanych jako ekologiczne.  W trakcie ćwiczeń uczestnik stosuje zasadę paperless – całość zgłoszenia odbywa się elektronicznie, co uświadamia ograniczenie zużycia papieru. Ponadto, dzięki symulacji procedury uproszczonej (np. wywóz z zastosowaniem statusu upoważnionego nadawcy), uczestnik widzi, że optymalizacja procesu może zmniejszyć np. konieczność zbędnych przejazdów ciężarówek do urzędu celnego, co przekłada się na redukcję emisji spalin. Uczestnik uczy się planować odprawy tak, by unikać przestojów i powtórnych czynności, co także pośrednio sprzyja efektywności energetycznej działań logistycznych.  Uczestnik rozumie, że procedury importowe coraz częściej uwzględniają elementy kontroli pod kątem ochrony środowiska. Potrafi podać przykład nowych wymagań UE jak ICS2 – nowy system kontroli importu, który od 2025 r. wymaga wcześniejszego przekazania danych o ładunku przez przewoźników dla zwiększenia bezpieczeństwa. Zna też przepisy dotyczące importu produktów podlegających regulacjom środowiskowym, np. rozporządzenie UE wymagające certyfikatów zrównoważonej produkcji drewna, co jest sprawdzane na etapie odprawy. Ma świadomość, że przestrzeganie procedur importowych zabezpiecza także interes środowiska (np. kontrola importu odpadów chroni przed nielegalnym ich przywozem do kraju).  W ramach ćwiczeń uczestnik analizuje również, jak optymalizować proces importu z perspektywy ekologicznej – np. grupując towary do jednej odprawy (co zmniejsza liczbę przejazdów ciężarówek do różnych urzędów celnych). Omawiany jest przykład odprawy scentralizowanej (CCI) w UE, która pozwoli importować towary w jednym wybranym urzędzie niezależnie od miejsca fizycznego przywozu – co przekłada się m.in. na ograniczenie zbędnej dokumentacji i przesyłek między urzędami. Uczestnik dostrzega, że usprawnienia procedur (np. elektroniczne przekazywanie danych między administracjami) poza przyspieszeniem mają również pozytywny wpływ na środowisko (mniej wydruków, mniej transportu dokumentów/towarów do kontroli). | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Podatki pośrednie w obrocie towarowym (VAT, akcyza) | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik rozumie zasady opodatkowania podatkiem VAT transakcji eksportowych i importowych. Wie, że eksport towarów poza UE jest opodatkowany stawką 0% VAT w Polsce, pod warunkiem posiadania dokumentów potwierdzających wywóz. Potrafi wskazać, jakie dokumenty to potwierdzają (np. komunikat IE-599 z systemu celnego, potwierdzona karta 3 SAD przy tradycyjnej odprawie). Zna pojęcie WDT/WDW (wewnątrzunijna dostawa/nabycie towarów) i rozumie, że w ramach UE handel jest co do zasady zwolniony z cła i kontroli, ale objęty zasadą rozliczenia VAT w kraju przeznaczenia (odwrotne obciążenie). Zna podstawowe reguły rozliczania VAT od importu: wie, że co do zasady VAT naliczany jest przez urząd celny według stawki krajowej i płatny razem z cłem, ale zna także mechanizm uproszczony (VAT rozliczany w deklaracji podatkowej przez importera, tzw. art. 33a ustawy VAT – jeśli firma ma odpowiedni status). Potrafi obliczyć kwotę VAT od importu, uwzględniając że podstawą opodatkowania jest wartość celna powiększona o należne cło i opłaty. Rozumie również, jakie towary podlegają akcyzie przy imporcie (np. alkohole, wyroby tytoniowe, samochody osobowe) i zna stawki przykładowych wyrobów. Umie wyjaśnić procedurę zapłaty akcyzy od importu (np. zgłoszenie AKC-U/S). Orientuje się w systemie SENT (monitorowania przewozu towarów wrażliwych) i wie, że import paliw czy alkoholu wymaga ich zgłoszenia w systemie transportowym. | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik potrafi wykorzystać kalkulatory podatkowe dostępne online do wyliczenia należności VAT i akcyzy od importu (np. kalkulator akcyzowy samochodowy). Umie wypełnić elektronicznie deklarację podatkową JPK\_VAT, uwzględniając w niej eksport (pozycja „WDT” i oznaczenie sprzedaży ze stawką 0%). Potrafi zalogować się na platformę PUESC i sprawdzić status płatności należności importowych oraz pobrać e-Potwierdzenie zapłaty. Zna również aplikacje elektroniczne do składania deklaracji akcyzowych (system e-ZEFIR2). | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Uczestnik ma świadomość, że polityka podatkowa może wspierać działania ekologiczne – np. niższe stawki VAT na produkty ekologiczne czy zwolnienia z akcyzy dla biopaliw. Potrafi przedyskutować wpływ podatków na kształtowanie zachowań prośrodowiskowych (np. akcyza na plastik jednorazowego użytku motywuje do ograniczenia importu takich wyrobów). Rozumie również, że sumienne rozliczanie podatków ze wspólnego rynku UE wpływa na budżety przeznaczane m.in. na działania klimatyczne (np. część dochodów z ceł zasila budżet UE, który finansuje projekty ekologiczne). | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Organizacja transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego. | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik zna cechy i zastosowanie transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego w obsłudze transakcji eksportowych i importowych. Potrafi scharakteryzować transport drogowy: jego zalety (elastyczność, door-to-door), ograniczenia (limitowane ładowności, przepisy dot. czasu pracy kierowców, opłaty drogowe), koszty. Zna podstawy prawa regulującego transport drogowy (m.in. Konwencja CMR dla przewozów międzynarodowych, wymaganie licencji na międzynarodowy transport drogowy). Rozumie, jak planuje się trasę międzynarodowego przewozu drogowego – uwzględniając przejazd przez granice, opłaty (myto), punkty odpoczynku kierowców, potencjalne ograniczenia (np. święta zakazy ruchu ciężarówek). Potrafi obliczyć orientacyjny czas tranzytu drogowego na danej trasie i wskazać czynniki wpływające na terminowość (kontrole graniczne poza UE, kolejki na granicach, warunki pogodowe). Zna specyfikę transportu kolejowego: zalety (duża ładowność, mniejsze koszty jednostkowe na duże odległości, względnie niski wpływ na środowisko), wady (mniejsza dostępność door-to-door, konieczność przeładunków). Zna pojecie kolejowy Jedwabny Szlak i widzi znaczenie kolei w przewozach Eurazja (np. czas przewozu ok. 12-14 dni Chiny-Polska). Orientuje się w formalnościach – wie, że przewóz kolejowy regulują międzynarodowe umowy (np. SMGS na wschodzie, CIM na obszarze OTIF) i potrafi wspomnieć o liście przewozowym CIM/SMGS. Umie dokonać wyboru między transportem drogowym a kolejowym dla danego zlecenia, biorąc pod uwagę masę, odległość, koszt i czas. Potrafi opisać rodzaje żeglugi morskiej: liniowa (regularne serwisy kontenerowe) i trampowa (czarterowa). Zna podstawowe typy jednostek ładunkowych (kontenery 20’, 40’ – standard, high-cube, specjalistyczne, tank-kontenery) oraz jednostki transportowe (statek kontenerowy, masowiec, rorowiec). Orientuje się w dokumentacji morskiej – wie, czym jest konosament morski (Bill of Lading) i jakie ma funkcje (dokument potwierdzający załadunek, tytuł własności towaru itp.). Zna pojęcia związane z frachtem morskim: FCL/LCL (ładunek pełnokontenerowy i drobnicowy), terminy portowe (np. cut-off time – ostateczny czas podstawienia kontenera). Potrafi wytłumaczyć, jak przebiega proces wysyłki morskiej od rezerwacji miejsca na statku po wyładunek w porcie docelowym. Zna podstawowe porty morskie kluczowe dla Polski i Europy oraz szlaki żeglugowe. Z kolei w transporcie lotniczym, uczestnik zna specyfikę przewozu cargo samolotami: bardzo krótki czas tranzytu, wysokie koszty, ograniczenia co do wymiarów/masy przesyłek i towarów niebezpiecznych. Zna pojęcie Air Waybill (AWB) – lotniczy list przewozowy i rozumie, że pełni funkcję umowy przewozu i potwierdzenia przyjęcia towaru (choć nie jest papierem wartościowym jak konosament). Potrafi objaśnić, jak zorganizować przesyłkę lotniczą (rezerwacja poprzez agenta IATA, konsolidacja przesyłek drobnych w jedną). Orientuje się w głównych lotniczych węzłach cargo (Frankfurt, Amsterdam, Dubai, Hong Kong itp.). Umie porównać sytuacje, w których preferowany jest transport lotniczy (towary pilne, wysokowartościowe, łatwo psujące się) vs morski (masowe, mniej pilne). | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik potrafi korzystać z internetowych platform giełd transportowych i spedycyjnych (np. TimoCom, Trans.eu) w celu wyszukania ofert przewozu drogowego. Umie znaleźć rozkład połączeń kolejowych dla kontenerów (np. na stronie operatora logistycznego PKP Cargo Connect lub innych) i odczytać go. Wykorzystuje mapy i narzędzia GIS do planowania trasy drogowej oraz symulacji czasu przejazdu. Umie też sprawdzić aktualne utrudnienia drogowe (np. graniczne) korzystając z serwisów online (GDDKiA, Straż Graniczna – komunikaty dla kierowców). Uczestnik potrafi skorzystać z e-platform armatorów lub spedytorów do sprawdzenia rozkładu statków i stawek frachtu morskiego (np. platformy Maersk, MSC). Umie wypełnić wzór elektronicznego zlecenia załadunkowego (booking) u armatora. Poznaje systemy śledzenia kontenerów on-line – potrafi użyć numeru kontenera lub B/L, by sprawdzić pozycję statku. W zakresie lotnictwa – umie odczytać tracking przesyłki lotniczej na podstawie numeru AWB na stronie linii lotniczej lub integratora logistycznego. Poznaje też narzędzia typu CargoSpot czy inne systemy rezerwacji cargo wykorzystywane przez agentów. | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Uczestnik ocenia różnice w wpływie środowiskowym między transportem drogowym a kolejowym. Wie, że kolej jest znacznie bardziej przyjazna środowisku pod względem emisji CO₂ na tonokilometr. Potrafi zaproponować klientowi rozwiązanie intermodalne (np. część trasy koleją, dowóz do/z terminala drogą) w celu zmniejszenia śladu węglowego transportu. Zna inicjatywy typu Eco-driving dla kierowców ciężarówek i potrafi wyjaśnić, jak odpowiednia technika jazdy oraz planowanie tras (unikanie pustych przebiegów) przyczyniają się do ograniczenia emisji z transportu drogowego. Uczestnik rozumie wyzwania środowiskowe związane z transportem morskim i lotniczym. Wie, że transport morski, mimo iż jest paliwożerny, emituje mniej CO₂ na tonę ładunku niż lotniczy, ale z drugiej strony flota morska korzysta z paliw ciężkich powodujących emisje siarki – zna inicjatywy typu MARPOL ograniczające te zanieczyszczenia. Potrafi opisać, jakie działania proekologiczne podejmuje branża (np. stosowanie paliw nisko-siarkowych, budowa statków z napędem LNG, offsetowanie emisji CO₂ przy przewozach lotniczych). Wspomina także o koncepcji zielonych korytarzy morskich oraz o testach samolotów z paliwem alternatywnym (biofuel). Umie doradzić, kiedy warto poszukać możliwości zastąpienia frachtu lotniczego inną opcją (np. koleją), aby zredukować ślad węglowy przesyłki – oczywiście o ile pozwalają na to terminy dostaw. | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Dokumenty transportowe i konwencje międzynarodowe, ubezpieczenie transportowe i odpowiedzialność przewoźnika | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik zna najważniejsze dokumenty przewozowe w różnych gałęziach transportu i rozumie ich znaczenie prawne. Potrafi omówić treść i funkcję listu przewozowego CMR (drogowego) – wie, jakie dane zawiera i że stanowi dowód zawarcia umowy przewozu drogowego oraz podstawę dochodzenia roszczeń. Zna dokument SMGS/CIM dla kolei (wspólny list przewozowy dla niektórych kierunków), wie że jest odpowiednikiem CMR na kolei. Rozróżnia rodzaje konosamentów morskich (B/L – ze wskazaniem odbiorcy, na zlecenie, na okaziciela) i rozumie ich charakter prawny (dokumenty obiegowe, mogą być indosowane). Zna list lotniczy AWB i jego ograniczenia (nie jest tytułem własności). Potrafi także wymienić inne dokumenty przewozowe: np. listy przewozowe w żegludze śródlądowej, dokumenty przewozowe w transporcie multimodalnym (FIATA Bill of Lading itp.). Oprócz dokumentów, uczestnik zna podstawowe konwencje międzynarodowe regulujące dany transport: wymienia Konwencję CMR (1956) dla drogowego, Konwencję COTIF/CIM (załącznik B) dla kolejowego, Konwencję Montrealską (1999) dla lotniczego, Reguły Haskie/Hasko-Visbijskie lub Reguły Hamburskie dla morskiego (w zależności które obowiązują, w Polsce Kodeks morski implementuje reguły międzynarodowe). Zna najważniejsze postanowienia tych konwencji dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za towar (np. limit odpowiedzialności przewoźnika drogowego ~8,33 SDR za kg wg CMR). Potrafi wskazać, w jakich przypadkach można się powołać na przepisy konwencji (np. uszkodzenie towaru w transporcie drogowym – zastosowanie CMR, roczna przedawnienie roszczeń). Rozumie też znaczenie dokumentów wydawanych przez spedytora – np. zlecenie spedycyjne, instrukcje wysyłkowe, i ich związek z dokumentami przewozowymi (spedytor przygotowuje dane do listu przewozowego itp.).  Uczestnik rozumie potrzebę ubezpieczania ładunków w transporcie międzynarodowym i zna podstawowe rodzaje ubezpieczeń cargo. Potrafi wyjaśnić, czym jest ubezpieczenie CARGO (ubezpieczenie towaru w transporcie) i jakie ryzyka pokrywa. Zna standardowe klauzule instytutowe (Institute Cargo Clauses) – A, B, C – i różnice w zakresie ochrony (A najpełniejsza). Wie, że przy warunkach CIF i CIP sprzedający ma obowiązek ubezpieczenia towaru (przy CIP od 2020 – na rozszerzonej klauzuli A). Potrafi obliczyć orientacyjnie składkę ubezpieczeniową znając stawkę promila i wartość towaru. Zna procedurę zawarcia ubezpieczenia: złożenie wniosku z opisem przesyłki, uzyskanie polisy. Rozumie pojęcie franszyzy (redukcja odszkodowania o pewną kwotę lub procent). Zna zasady działania ubezpieczeń odpowiedzialności przewoźnika (tzw. OCP) oraz odpowiedzialności spedytora (OSA) – potrafi je odróżnić od ubezpieczenia cargo. Ponadto uczestnik zna podstawy prawne odpowiedzialności przewoźników wynikające z konwencji: np. limit odpowiedzialności w transporcie drogowym (~8,33 SDR/kg), brak odpowiedzialności za siłę wyższą itp. Umie wskazać, w jakich przypadkach odszkodowanie od przewoźnika nie pokryje pełnej wartości szkody (np. gdy towar cenny, a limit na kg jest niski) – stąd potrzeba ubezpieczenia cargo. Potrafi opisać proces zgłaszania szkody: protokoł z odbioru z usterkami, zgłoszenie roszczenia do przewoźnika (w terminie, np. 7 dni w CMR), równoległe zgłoszenie szkody do ubezpieczyciela cargo. Zna prawa i obowiązki stron przy likwidacji szkody (np. obowiązek ratowania towaru, udokumentowania strat). | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik potrafi uzupełnić wzory dokumentów przewozowych w formie elektronicznej: np. wprowadzić dane nadawcy, odbiorcy, opis ładunku i warunki przewozu do formularza e-CMR (jeśli dostępny) lub systemu generującego lotniczy AWB. Zna platformy umożliwiające elektroniczną wymianę dokumentów – np. e-CMR (Polska jest stroną protokołu e-CMR, co umożliwia stosowanie elektronicznego listu przewozowego), e-AWB (IATA) dla lotniczego – i potrafi wyjaśnić, jak korzystanie z nich usprawnia proces (np. brak konieczności drukowania wielu kopii dokumentów). Umie również skanować i wysyłać dokumenty przewozowe do zainteresowanych stron za pomocą e-mail lub dedykowanych systemów, co jest standardem pracy spedytora.  Uczestnik potrafi wypełnić elektroniczny formularz zgłoszenia szkody transportowej na stronie ubezpieczyciela, dołączając wymagane skany dokumentów (list przewozowy, protokół szkody, zdjęcia). Umie również skorzystać z kalkulatora online do porównania ofert ubezpieczenia cargo (różne sumy ubezpieczenia, zakresy). Zna bazy danych (np. portale informacyjne branży ubezpieczeniowej) umożliwiające sprawdzenie wiarygodności ubezpieczyciela i opinii o nim. Potrafi posługiwać się pocztą elektroniczną w kontaktach z ubezpieczycielem i przewoźnikiem, formułując oficjalne zawiadomienie o roszczeniu z dołączonymi dokumentami. | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Uczestnik dostrzega, że przejście na dokumenty elektroniczne w transporcie (e-CMR, e-AWB) to element ekologicznej transformacji – mniej papieru, szybszy obieg informacji, mniejsza potrzeba fizycznego przemieszczania dokumentów (kurierów). Ponadto zna pojęcie „zielonych listów przewozowych”, czyli elektronicznych manifestów dla celów celnych i bezpieczeństwa, które usprawniają odprawy na granicach (np. system e-Manifest w portach) i przyczyniają się do skrócenia czasu postoju środków transportu na granicy – a więc mniejszego zużycia paliwa podczas oczekiwania. Wskazuje również, że konwencje, poprzez standaryzację, sprzyjają jednolitemu traktowaniu kwestii środowiskowych (np. Konwencja ADR reguluje przewóz towarów niebezpiecznych, co chroni przed zdarzeniami ekologicznymi w trakcie transportu).  Uczestnik dostrzega związek między ubezpieczeniami a ekologią w sposób pośredni: uświadamia sobie, że odpowiednie ubezpieczenie i dbałość o zabezpieczenie ładunku zmniejsza ryzyko incydentów ekologicznych (np. w przypadku wycieku substancji niebezpiecznych ubezpieczyciel finansuje akcję ratowniczą i likwidację skażeń). Ponadto zna praktyki ubezpieczycieli, którzy oferują zniżki za wdrożenie przez firmy transportowe procedur bezpieczeństwa i ekologicznych standardów (np. posiadanie certyfikatu ISO 14001 może pozytywnie wpływać na ocenę ryzyka). Uczestnik potrafi też dyskutować o tym, że zmiany klimatyczne wpływają na branżę ubezpieczeń (np. rosnące ryzyko szkód w transporcie morskim wskutek ekstremalnych zjawisk pogodowych) i znaczenie ma tutaj ochrona ubezpieczeniowa. | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Gospodarka magazynowa i składowanie towarów, operacje przeładunkowe i manipulacja ładunkami, wykorzystanie dronów w logistyce | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik zna zasady organizacji magazynu i składowania towarów, zwłaszcza w kontekście przygotowania towarów do eksportu i obsługi importu. Potrafi wymienić różne typy magazynów wykorzystywanych w handlu zagranicznym: magazyny celne (składy celne) – gdzie towar może być składowany przed dopuszczeniem do obrotu, magazyny dystrybucyjne blisko portów/lotnisk, magazyny konsygnacyjne itp. Rozumie zasady funkcjonowania składu celnego – że towar może tam leżeć bez płacenia cła do czasu wprowadzenia do obrotu lub reeksportu, i zna podstawowe obowiązki związane ze składowaniem celnym. Zna metody składowania towarów w magazynach: system regałowy (wysokiego składowania), blokowy, układanie warstwami – i potrafi dobrać metodę do rodzaju towaru (paletyzowany vs. luzem). Rozumie pojęcia FIFO/LIFO w rotacji zapasów (pierwsze weszło-pierwsze wyszło itd.) i ich znaczenie np. dla produktów z terminem ważności. Potrafi opisać proces przyjęcia towaru do magazynu importera: kontrola ilościowa i jakościowa, wprowadzenie do ewidencji, lokacja na regałach. Zna dokumenty magazynowe jak WZ/PZ (wydanie zewnętrzne/przyjęcie zewnętrzne) i rozumie ich rolę w śledzeniu ruchu towaru. Zna zasady pakowania i oznaczania przesyłek przeznaczonych do eksportu – potrafi wskazać, jakie informacje powinny znaleźć się na opakowaniu (adres odbiorcy, oznaczenia ostrożnościowe, nr kontenera itp.) oraz jak zapewnić stabilność ładunku (taśmy spinające, folia stretch, przekładki itp.). Ma świadomość wymogów bezpieczeństwa w magazynie – zna podstawowe BHP (np. bezpieczna obsługa wózków widłowych, wymagane oznakowanie stref składowania).  Uczestnik zna metody i urządzenia służące do przeładunku towarów w różnych ogniwach transportu. Potrafi scharakteryzować działanie oraz zastosowanie suwnicy bramowej (np. w terminalu kontenerowym do przemieszczania kontenerów pomiędzy placem a pojazdami) oraz żurawia (dźwigu) – stacjonarnego lub samochodowego – używanego do załadunku ciężkich elementów. Zna ponadto działanie wózka widłowego i zasadę jego bezpiecznej eksploatacji. Rozumie pojęcie przeładunku poziomego (np. z rampy magazynowej na samochód, z wagonu do wagonu na jednym poziomie) vs pionowego (z użyciem dźwigu). Potrafi zaplanować sekwencję czynności przeładunkowych, np. przy przeładunku kontenera: podstawienie auta pod suwnicę, podniesienie kontenera, przemieszczenie i posadowienie na statku lub placu. Zna zasady mocowania ładunków na czas transportu – potrafi wymienić środki mocujące (pasy, łańcuchy, belki rozporowe) i wyjaśnić, jak prawidłowo zamocować towar na naczepie lub w kontenerze, by zapobiec przesunięciom. Zna wytyczne norm (np. EN dotycząca zabezpieczania ładunków). Potrafi też ocenić masę i środek ciężkości ładunku w kontekście jego bezpiecznego podnoszenia dźwigiem – wie, że trzeba użyć odpowiedniego osprzętu (trawersy, uchwyty). Uczestnik, dzięki ćwiczeniom pokazowym, potrafi samodzielnie (pod nadzorem instruktora) wykonać podstawowe operacje: np. sterować suwnicą z poziomu roboczego w celu przeniesienia palety z ładunkiem, czy zapiąć zawiesia żurawia na ładunku. Poznaje również techniki manipulacji ładunkami drobnicowymi (ręczne – z zachowaniem ergonomii i BHP; mechaniczne – użycie przenośników, rolek, podnośników pneumatycznych).  Uczestnik poznaje najnowsze technologie wykorzystujące drony (bezzałogowe statki powietrzne) w branży TSL. Zna przykłady zastosowań dronów: inwentaryzacja magazynów (drony z kamerami odczytujące kody z etykiet na wysoko położonych regałach), monitoring placów składowych i kontenerowych (szybkie oblatywanie terenu, zliczanie kontenerów), dostawy przesyłek na krótkim dystansie (np. pilne dostarczenie części zamiennych lub dokumentów na teren portu/terminala). Uczestnik potrafi opisać, jak dron może przeprowadzić inspekcję ładunku na statku czy wagonie (np. sprawdzanie plomb kontenerowych z góry) oszczędzając czas i zwiększając bezpieczeństwo personelu. Zna ograniczenia i regulacje prawne – wie, że loty dronów regulują przepisy lotnicze (w Polsce wymóg posiadania odpowiednich uprawnień na drony powyżej pewnej masy, strefy no-fly w pobliżu lotnisk, konieczność zgłoszeń lotów BVLOS itp.). Potrafi wymienić kilka modeli dronów użytecznych w logistyce (np. drony typu quadcopter wyposażone w czytniki RFID czy kamerę HD). Dzięki zajęciom praktycznym uczestnik zdobywa podstawowe umiejętności sterowania dronem: uczy się startu, zawisu, prostych manewrów i lądowania pod nadzorem instruktora. Może spróbować wykonać zadanie – np. przemieścić dronem mały przedmiot z punktu A do B lub przelecieć ustaloną trasą nad regałami magazynu. | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik potrafi obsłużyć prosty system WMS (Warehouse Management System) w wersji demonstracyjnej: np. wprowadzić nową dostawę do ewidencji, wydrukować etykiety magazynowe z kodami kreskowymi, wygenerować z systemu raport o stanach magazynowych. Zna zastosowanie skanerów kodów lub tagów RFID do ewidencji towarów i potrafi praktycznie zeskanować pozycję w magazynie, aby zarejestrować operację przesunięcia. Umie także skorzystać z arkusza Excel do prowadzenia prostej ewidencji magazynowej (gdy brak zaawansowanego systemu), z zastosowaniem formuł do kontroli stanów i identyfikacji niedoborów.  Uczestnik korzysta z symulatora komputerowego (jeśli dostępny) do treningu obsługi urządzeń przeładunkowych – np. wirtualnej suwnicy lub wózka widłowego, co pozwala na bezpieczne przećwiczenie operacji w środowisku VR. Umie obsłużyć panel sterowania suwnicy z poziomu zdalnego (jeżeli suwnica BCU ma taką możliwość – np. sterowanie z joysticka i panelu), co wymaga zrozumienia elektronicznego interfejsu. Poznaje także cyfrowe systemy wspomagające prace przeładunkowe, np. czujniki przeciążenia i systemy kamer w dźwigach – potrafi interpretować sygnały ostrzegawcze na wyświetlaczu (informujące o zbyt dużym obciążeniu, nieprawidłowym wychyleniu wysięgnika itp.).  Uczestnik opanowuje obsługę aplikacji sterującej dronem na tablecie lub smartfonie – potrafi połączyć się z dronem przez sieć bezprzewodową, uruchomić kamerę i nagrywanie obrazu, nawigować dronem używając wirtualnych joysticków lub kontrolera fizycznego. Uczy się także interpretować dane z czujników drona (poziom baterii, wysokość, pozycja GPS) i reagować na komunikaty systemowe (np. ostrzeżenia o wietrze). Zna podstawy przetwarzania danych z drona – potrafi zapisać zebrane zdjęcia lub skany z kamery drona i wie, jak mogą być one dalej wykorzystane (np. zaimportowanie do systemu WMS celem porównania stanu faktycznego z ewidencją). | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Uczestnik poznaje zasady ekologistyki magazynowej: wie, jak ważna jest optymalizacja zużycia energii w magazynach (oświetlenie LED, elektryczne wózki widłowe zamiast spalinowych), minimalizacja odpadów opakowaniowych i segregacja (np. ponowne wykorzystanie kartonów, recykling palet). Potrafi wskazać, które rozwiązania w magazynie sprzyjają ekologii (np. systemy zarządzania temperaturą i chłodnictwem zmniejszające zużycie freonów). Rozumie też koncepcję zielonych magazynów – z certyfikatami ekologicznymi (BREEAM, LEED), wykorzystujących np. panele słoneczne na dachach, co zmniejsza ślad węglowy składowania towarów.  Uczestnik widzi praktyczne zastosowanie nowoczesnych urządzeń przeładunkowych wpływających na ekologię – np. wie, że dźwigi elektryczne czy suwnice z napędem elektrycznym są bardziej ekologiczne od starych dźwigów spalinowych (brak emisji spalin lokalnie, możliwość zasilania energią ze źródeł odnawialnych). Potrafi też wyjaśnić, jak odpowiednie rozmieszczenie ładunku i jego zabezpieczenie przekłada się na ekonomikę transportu (np. dobrze załadowany pojazd = brak uszkodzeń = brak konieczności powtórnych transportów towaru, czyli mniejsze zużycie zasobów). Rozumie również, że minimalizacja liczby przeładunków (np. poprzez stosowanie kontenerów intermodalnych) zmniejsza zużycie energii i tym samym jest korzystna środowiskowo.  Uczestnik dostrzega, że wykorzystanie dronów może przyczynić się do oszczędności energii i zasobów. Na przykład dron przeprowadzający inwentaryzację magazynu robi to szybciej i bez potrzeby użycia dużych urządzeń (jak zwyżki czy wózki – co oszczędza paliwo lub prąd). Drony pomagają również w szybkim wykrywaniu ewentualnych wycieków czy zagrożeń (np. w rafineriach czy portach), co pozwala zapobiegać incydentom ekologicznym. Ponadto drony same zasilane są elektrycznie – uczestnik rozumie, że operują lokalnie bez emisji spalin, a prąd do ich ładowania może pochodzić z OZE, co czyni tę technologię sprzyjającą transformacji ekologicznej. | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  System zarządzania transportem (TMS) i telematyka, cyfryzacja dokumentacji, komunikacja elektroniczna (EDI) | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik zna funkcje i korzyści ze stosowania systemu zarządzania transportem (TMS) w przedsiębiorstwie spedycyjnym. Rozumie, że TMS to oprogramowanie wspomagające planowanie tras, zarządzanie zleceniami transportowymi, monitorowanie realizacji dostaw i komunikację z kierowcami oraz klientami. Potrafi wymienić kluczowe moduły przykładowego TMS: baza danych klientów i kontrahentów, moduł tras i zleceń (generowanie listów przewozowych, zleceń dla przewoźników), moduł monitoringu pojazdów (integracja z GPS), moduł rozliczeń i fakturowania. Uczestnik potrafi w środowisku szkoleniowym wprowadzić nowe zlecenie spedycyjne do systemu TMS: wpisuje dane nadawcy, odbiorcy, termin załadunku i dostawy, rodzaj towaru i wolumenu. Następnie planuje trasę – wybiera optymalną drogę i środek transportu spośród dostępnych (np. przypisuje zlecenie do konkretnego kierowcy i pojazdu). Umie skorzystać z funkcji automatycznej optymalizacji, jeśli system taką posiada (np. łączenie kilku zleceń na jednej trasie w celu zwiększenia efektywności). Zna także elementy systemów telematycznych: rozumie, że telematyka łączy technologie GPS z komunikacją danych w celu stałego śledzenia pojazdów i ładunków. Potrafi odczytać z platformy monitoringowej aktualną lokalizację ciężarówki, jej prędkość, przybliżony czas dojazdu na miejsce. Zna pojęcie geofencing (wirtualne strefy – system może wysłać alert, gdy pojazd wjedzie lub wyjedzie z określonego obszaru, np. zbliża się do magazynu). Rozumie, jak dane telematyczne są wykorzystywane do oceny pracy kierowców (czas jazdy, czas postoju, zużycie paliwa).  Uczestnik rozumie ideę cyfryzacji w logistyce i spedycji – odchodzi się od papierowej dokumentacji na rzecz elektronicznej wymiany danych. Zna pojęcie EDI (Electronic Data Interchange) i potrafi wyjaśnić, że są to standardy formatów do elektronicznego przekazywania dokumentów (np. zamówień, awizacji wysyłek, faktur) między systemami firm. Wie, że w branży TSL stosuje się standardy EDIFACT, XML (np. komunikaty typu ORDERS, DESADV, INVOIC w łańcuchach dostaw). Umie podać przykład: gdy dostawca wysyła towar do odbiorcy, system ERP dostawcy generuje komunikat DESADV (dispatch advice) zawierający listę wysyłkową, który trafia do systemu odbiorcy – bez konieczności ręcznego przepisywania danych. Uczestnik zna również aplikacje i portale komunikacji B2B w spedycji – np. portale armatorskie pozwalające na elektroniczną wymianę bookingów i dokumentów z klientami, platformy celne Single Window do składania wszystkich wymaganych dokumentów drogą elektroniczną. Potrafi samodzielnie założyć konto na przykładowym portalu spedytorskim i prześledzić proces złożenia zlecenia online. Zna też pojęcie blockchain w kontekście dokumentacji logistycznej – wie, że testuje się wykorzystanie tej technologii dla zapewnienia niezmienności i śledzenia dokumentów (np. e-BL – elektroniczny konosament oparty na blockchain). Ponadto uczestnik umie wymienić korzyści cyfryzacji: eliminacja błędów ludzkich przy przepisywaniu danych, szybkość przekazywania informacji, lepsze śledzenie i archiwizacja. | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik praktycznie obsługuje przykładowy program TMS (dostępny w BCU) – wykonuje w nim operacje opisane powyżej. Dodatkowo uczy się integracji TMS z innymi systemami: np. potrafi wyeksportować listę zleceń do arkusza kalkulacyjnego lub wygenerować raport PDF dla klienta (potwierdzenie zlecenia transportu). Używa też aplikacji mobilnej powiązanej z TMS (jeśli jest symulowana) tak, jak robi to kierowca – np. zaznacza w niej status „załadowano” lub „dostarczono”, co od razu jest widoczne w systemie centralnym. Uczestnik poznaje również narzędzia analityczne TMS – wykresy obłożenia floty, czasy realizacji, i potrafi je zinterpretować.  Uczestnik praktykuje wysyłanie i odbieranie standardowych komunikatów EDI w warunkach symulowanych – np. korzystając z oprogramowania demonstracyjnego generuje komunikat zamówienia i „wysyła” go do innej stacji, gdzie jest odczytywany. Uczy się także korzystać z podpisu elektronicznego – np. jak podpisać cyfrowo dokument PDF (fakturę lub umowę spedycyjną) za pomocą kwalifikowanego podpisu, i jak zweryfikować podpis od kontrahenta. Ponadto ćwiczy obsługę wspólnej platformy komunikacyjnej (np. czat biznesowy, system ticketowy) do uzgadniania szczegółów dostaw z klientami i przewoźnikami – co uczy go sprawnej, jasnej komunikacji online. | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Dzięki optymalizacji tras w TMS uczestnik widzi, jak można zmniejszyć przebiegi i zużycie paliwa – system może proponować krótsze trasy lub łączenie ładunków. Uczy się, że drobne usprawnienia (unikanie pustych przebiegów, unikanie korków poprzez aktualne dane z telematyki) przekładają się na mniejsze emisje spalin i mniejsze zużycie zasobów. Poznaje również funkcje TMS wspierające ekologię, np. moduły oceniające carbon footprint trasy (wyliczające emisję CO₂ dla danej dostawy). Uświadamia sobie, że zastosowanie telematyki (śledzenie w czasie rzeczywistym) umożliwia dynamiczne reagowanie – np. przekierowanie pojazdu by ominął zator, co ogranicza bezproduktywne spalanie paliwa w korku. W efekcie uczestnik rozumie, że nowoczesne systemy IT w transporcie nie tylko zwiększają efektywność ekonomiczną, ale i wspierają cele transformacji ekologicznej (bardziej smart logistics z mniejszym śladem środowiskowym).  Uczestnik dostrzega jednoznaczne korzyści ekologiczne cyfryzacji dokumentów: znaczne ograniczenie zużycia papieru, materiałów biurowych, energii potrzebnej do fizycznego transportu dokumentów (kurierzy). Potrafi policzyć przybliżoną oszczędność papieru dla przykładowej firmy spedycyjnej po wprowadzeniu e-faktur i e-listów przewozowych. Uczy się również korzystać z telekonferencji i e-spotkań zamiast fizycznych spotkań przy omawianiu szczegółów transakcji – co redukuje potrzebę podróży służbowych (mniejszy ślad węglowy). Omawiana jest także koncepcja zielonego biura: digitalizacja procesów administracyjnych sprzyja tworzeniu bezpapierowego, energooszczędnego środowiska pracy. | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Zrównoważony transport i ekologistyka, ekologiczne rozwiązania w magazynowaniu i dystrybucji | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik posiada przekrojową wiedzę na temat działań i trendów mających na celu uczynienie transportu i logistyki bardziej zrównoważonymi środowiskowo. Zna kluczowe polityki i inicjatywy międzynarodowe w tym zakresie, w tym unijny pakiet Fit for 55 dotyczący redukcji emisji, który obejmuje także sektor transportu. Potrafi wyjaśnić, co oznacza dążenie UE do neutralności klimatycznej do 2050 r. i jak przekłada się to na branżę TSL (np. stopniowe zaostrzanie norm emisji dla pojazdów ciężarowych, włączenie transportu morskiego i lotniczego do systemu handlu emisjami EU ETS). Uczestnik rozumie pojęcie ekologistyka – integracji działań logistycznych z celami ochrony środowiska. Umie wymienić konkretne rozwiązania ograniczające negatywny wpływ transportu: rozwój transportu intermodalnego (przenoszenie ładunków na mniej emisyjne środki – kolej, żeglugę śródlądową), wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub zasilanych biopaliwami w dystrybucji, optymalizacja tras i ładowności jak już wcześniej omawiano. Zna zasadę „polluter pays” – internalizacji kosztów ekologicznych w transporcie (np. opłaty za emisję CO₂, opłaty drogowe uzależnione od klasy emisji pojazdu). Potrafi wskazać, jakie normy środowiskowe musi spełniać nowoczesny tabor (np. normy Euro dla silników spalinowych). Zna także koncepcję logistyki zwrotnej (reverse logistics) – zajmującej się zbieraniem opakowań, odpadów, towarów po okresie użycia celem recyklingu lub utylizacji – i rozumie jej znaczenie dla gospodarki o obiegu zamkniętym.  Uczestnik koncentruje się tu na „zielonej logistyce” w obszarze składowania, kompletacji zamówień i dystrybucji towarów. Zna koncepcje magazynów zrównoważonych – potrafi wymienić elementy takiego magazynu: energooszczędne oświetlenie, izolacja termiczna, systemy solarne na dachu, odzysk energii z wind, zarządzanie odpadami (recykling kartonów, używanie opakowań wielokrotnego użytku). Wie, co to jest certyfikat BREEAM/LEED dla budynków logistycznych i co oznacza jego posiadanie (spełnienie określonych norm ekologicznych). Potrafi wskazać, jakie zmiany organizacyjne w magazynie zmniejszają wpływ na środowisko – np. zastosowanie elektrycznych wózków widłowych zamiast spalinowych, optymalizacja dróg przejazdu w magazynie (system kierowania ruchem wewnętrznym) w celu minimalizacji zużycia energii, szkolenie pracowników z „zielonych” praktyk (np. gaszenie urządzeń, gdy nie są używane, segregacja odpadów). Uczestnik zna również rozwiązania ekologiczne w dystrybucji miejskiej („ostatniej mili”): pojazdy dostawcze elektryczne lub hybrydowe, rowery cargo do rozwożenia przesyłek w centrach miast, paczkomaty ograniczające liczbę kursów kurierskich. Potrafi ocenić, w jakich sytuacjach te rozwiązania się sprawdzają i jaki dają efekt (np. redukcja hałasu i emisji spalin w centrum miasta). Zna także koncepcję urban consolidation center – centrum konsolidacji przesyłek na obrzeżach miasta, skąd dalej są rozwożone ekologicznie do odbiorców, i rozumie, jak to poprawia zarówno efektywność, jak i stan środowiska w mieście. | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik potrafi korzystać z narzędzi analizy danych do oceny efektywności ekologicznej łańcucha dostaw. Przykładowo, wprowadza dane o trasie, tonażu i rodzaju pojazdu do kalkulatora emisji (dostępnego online lub jako moduł TMS) i interpretuje wynik – ile kg CO₂ generuje dany przewóz. Uczy się też śledzić wskaźniki ESG (Environmental, Social, Governance) w kontekście logistyki – np. odczytuje fragment raportu środowiskowego firmy logistycznej i rozumie zawarte tam dane (zużycie paliwa, emisje, cele redukcji). Potrafi korzystać z aplikacji do monitorowania stylu jazdy kierowców (eco-driving apps), które zbierają dane z pojazdów i wskazują obszary do poprawy (redukcja gwałtownych przyspieszeń, nadmiernego biegu jałowego).  Uczestnik potrafi obsługiwać prostą aplikację do monitorowania zużycia energii w obiekcie magazynowym – w scenariuszu symulacyjnym odczytuje dane (np. profile zużycia prądu w ciągu dnia) i identyfikuje szczytowe okresy oraz potencjał do oszczędności. Posługuje się także narzędziami GIS do optymalizacji rozmieszczenia magazynów dystrybucyjnych w regionie (analizuje mapę z lokalizacją klientów, by zaplanować, gdzie najlepiej ulokować eko-magazyn blisko odbiorców). Wykorzystuje oprogramowanie do planowania tras miejskich z uwzględnieniem stref czystego transportu – wpisuje adresy dostaw i generuje trasę dla pojazdu elektrycznego, sprawdzając dostępność stacji ładowania po drodze. | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Sam temat bloku wprost rozwija kompetencje ekologiczne – uczestnik pogłębia umiejętność identyfikowania i wdrażania ekologicznych rozwiązań w transporcie. Potrafi zaprojektować hipotetyczny „zielony łańcuch dostaw” dla danego produktu – np. wybierając trasę i środek transportu minimalizujące emisje, planując pełne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej, uwzględniając stosowanie biopaliw lub offsetu emisji. Uczestnik zna również argumenty ekonomiczne przemawiające za ekologistyką (np. niższe koszty paliwa przy eco-drivingu, unikanie przyszłych opłat emisyjnych) i potrafi je przedstawić, co zwiększa zdolność przekonywania decydentów do zielonych inwestycji. Dzięki temu staje się w swojej firmie potencjalnym ambasadorem transformacji ekologicznej.  Uczestnik umie wprowadzać i egzekwować drobne *eko-nawyki* w obszarze magazynu i dystrybucji. Na przykład, potrafi zaplanować harmonogram załadunków/rozładunków tak, by ciężarówki nie musiały długo czekać na włączonym silniku (redukcja emisji i hałasu). Zna też praktykę „korytarzy ekologicznych” w magazynie – wydzielenia stref zieleni lub dbałości o otoczenie (np. nasadzenia drzew wokół centrum logistycznego, co wpływa korzystnie na mikroklimat). Uczy się argumentować przed kierownictwem sens wprowadzania ekologicznych innowacji (np. inwestycja w panele fotowoltaiczne na magazynie zwraca się po X latach i obniża koszty). Generalnie, absolwent po tym bloku będzie umiał nie tylko wskazać ekologiczne rozwiązania, ale i zaplanować ich wdrożenie na poziomie operacyjnym. | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Negocjacje i komunikacja międzykulturowa | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik rozumie znaczenie kompetencji miękkich w pracy spedytora obsługującego klientów zagranicznych. Poznaje podstawowe techniki negocjacyjne przy ustalaniu warunków spedycji i transportu. Potrafi przygotować się do negocjacji stawki frachtu – zebrać informacje (np. oferty konkurencji, rzeczywiste koszty) i określić swoje *BATNA* (najlepsze alternatywne wyjście, gdyby nie osiągnięto porozumienia). W trakcie symulowanych negocjacji (np. z klientem co do ceny usługi spedycyjnej lub z przewoźnikiem co do stawki) umie zastosować techniki takie jak argumentacja korzyściami, ustępstwa warunkowe, czy zadawanie pytań otwartych w celu poznania potrzeb drugiej strony. Uczy się również, jak radzić sobie z impasem w negocjacjach i dążyć do *win-win*. Ponadto uczestnik zdobywa świadomość różnic międzykulturowych w komunikacji biznesowej. Poznaje modele kultur (np. model niskiego vs wysokiego kontekstu komunikacji) – wie, że np. partnerzy z niektórych krajów (jak Japonia) będą bardziej pośredni i formalni, a z innych (np. USA) bardziej bezpośredni. Potrafi dostosować styl komunikacji: np. w kontaktach z Chińczykami kładzie nacisk na budowanie relacji i cierpliwość w negocjacjach, z Niemcami – na precyzję i dotrzymywanie terminów, z Arabami – na etykietę i unikanie bezpośredniej krytyki. Uczestnik omawia także studia przypadków nieporozumień międzykulturowych (np. różne postrzeganie czasu i punktualności, inne zwyczaje biznesowe jak wymiana wizytówek, protokół towarzyski). Dzięki temu potrafi uniknąć faux-pas i efektywniej komunikować się z kontrahentami z różnych kręgów kulturowych. | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik ćwiczy negocjacje również w formie online – symuluje telekonferencję w sprawie warunków dostawy. Uczy się profesjonalnie prowadzić rozmowę przez narzędzia typu Zoom/Teams: dba o odpowiednie przygotowanie techniczne, jasną mowę i precyzyjne, zwięzłe formułowanie myśli. Wykorzystuje również aplikacje do wspólnej pracy nad dokumentem (np. współtworzenie umowy w Google Docs) podczas negocjowania treści kontraktu z zagranicznym partnerem – co wymaga klarownej komunikacji pisemnej i śledzenia zmian. | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Uczestnik uczy się wplatać argumenty dotyczące **zrównoważonego rozwoju** w negocjacje handlowe, co staje się coraz częstsze. Potrafi np. w negocjacjach z klientem podkreślić, że firma spedycyjna dysponuje flotą ekologicznych pojazdów lub certyfikatem ISO 14001, co może uzasadniać proponowaną cenę (jako wartość dodana dla klienta dbającego o swój wizerunek). Uczy się też, jak różne kultury podchodzą do kwestii ekologii – np. partnerzy z Europy Zachodniej mogą oczekiwać takich inicjatyw i chętniej podejmą współpracę z firmą odpowiedzialną środowiskowo. Dzięki temu absolwent umie wykorzystać temat ekologii jako atut w komunikacji międzykulturowej i budowaniu przewagi konkurencyjnej swojej firmy. | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Wymiana towarowa w UE i system Intrastat | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik rozumie specyfikę handlu towarami wewnątrz Unii Europejskiej w kontekście istnienia jednolitego rynku. Wie, że przepływ towarów między krajami UE co do zasady nie podlega formalnościom celnym (zniesienie ceł i kontroli granicznych dla towarów unijnych). Potrafi wyjaśnić pojęcia Wewnątrzwspólnotowa Dostawa Towarów (WDT) i Wewnątrzwspólnotowe Nabycie Towarów (WNT) oraz zasady ich opodatkowania (stawka 0% VAT przy WDT z odpowiednimi dowodami wywozu, opodatkowanie w kraju przeznaczenia przy WNT). Zna jednak obowiązki sprawozdawcze związane z handlem w UE: wie, co to jest system Intrastat i czemu służy (zbieranie danych statystycznych o przepływie towarów między państwami UE). Potrafi określić progi zgłoszeniowe Intrastat obowiązujące w Polsce i wskazać, które przedsiębiorstwa muszą składać deklaracje Intrastat. Uczestnik uczy się wypełniać deklarację Intrastat – wie, jakie dane są wymagane (kod towaru CN8, wartość, masa netto, kod kraju wysyłki/przeznaczenia, kod transakcji itp.). Umie poprawnie zaklasyfikować i podsumować swoje wewnątrzunijne wysyłki/nabycia w celu raportowania. Zna też terminy i formy składania deklaracji (miesięcznie, do 10. dnia, w formie elektronicznej przez system teleinformatyczny). Rozumie, że nieprzestrzeganie obowiązku Intrastat grozi sankcjami administracyjnymi. Ponadto uczestnik potrafi wyjaśnić różnice między obsługą transakcji pozaunijnych a wewnątrzunijnych – np. brak odprawy celnej, ale konieczność posiadania numeru EORI przy pewnych operacjach z UE (jak import spoza UE). Zna też instytucję VAT-UE (transakcje unijne trzeba wykazywać w informacji podsumowującej). | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik praktycznie ćwiczy wypełnienie i wysłanie zgłoszenia Intrastat przy użyciu oprogramowania (np. aplikacji Intrastat udostępnionej przez MF). Wprowadza wymagane dane do formularza elektronicznego, upewnia się co do poprawności (walidacja kodów CN, krajów). Uczy się eksportować dane z systemu ERP do pliku Intrastat, który potem importuje do aplikacji – co odwzorowuje rzeczywisty proces automatyzacji sprawozdawczości. Korzysta również z portalu UE (eurostat) aby sprawdzić statystyki wymiany handlowej – co daje mu kontekst, jak jego dane zasilają bazy statystyczne. | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Uczestnik uświadamia sobie, że jednolity rynek UE sprzyja również ekologicznym usprawnieniom – brak granic to mniejsze zużycie paliwa przez ciężarówki stojące dawniej na granicach, sprawniejsza logistyka, możliwość optymalizacji tras w skali całej Europy. Rozumie, że statystyki Intrastat mogą służyć także monitorowaniu przepływów towarów istotnych ekologicznie (np. odpadów, surowców krytycznych) na poziomie UE, co pomaga w podejmowaniu działań zrównoważonych. Wiedząc, jakie ilości towarów przemieszczają się wewnątrz UE, Unia może planować np. rozwój korytarzy transportowych przyjaznych środowisku – uczestnik potrafi krótko to skomentować, łącząc temat statystyki handlu z planowaniem proekologicznym (np. ScanMed Corridor – korytarz kolejowy Skandynawia-Morze Śródziemne, który powstaje, by odciążyć drogi). | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Bezpieczeństwo w międzynarodowym łańcuchu dostaw | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik poznaje procedury i standardy mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa przewożonych towarów i przeciwdziałanie zagrożeniom (kradzieże, przemyt, terroryzm). Zna koncepcję AEO (Authorized Economic Operator) – statusu przyznawanego przez służby celne wiarygodnym przedsiębiorcom, i wie, jakie kryteria trzeba spełnić (m.in. przestrzeganie przepisów, odpowiednie zabezpieczenia, wypłacalność). Rozumie korzyści posiadania AEO (ułatwienia w odprawach, mniej kontroli). Potrafi wymienić inne programy bezpieczeństwa, np. amerykański C-TPAT dla importerów do USA. Uczestnik zna nowe wymagania dotyczące bezpieczeństwa przewozów do/z UE: np. system ICS2 i obowiązek składania pre-deklaracji ENS przez przewoźników przed przywozem od 2025 r. Zna elementy obowiązkowej kontroli bezpieczeństwa przesyłek lotniczych (Air Cargo Security – status znanego nadawcy, regulowanego agenta). Potrafi wyjaśnić procedury kontroli rentgenowskiej cargo lotniczego i plombowania kontenerów. Uczestnik uczy się praktycznych aspektów zabezpieczania łańcucha dostaw: np. stosowania plomb (celnych, bezpieczeństwa) – rozróżnia typy plomb, potrafi założyć i zdjąć plombę oraz odczytać jej numer, a także sporządzić protokół w przypadku stwierdzenia zerwania plomby. Wie, jak planować trasę przewozu cennych ładunków, uwzględniając bezpieczne parkingi (TAPA EMEA Parking – zna takie inicjatywy). Poznaje zasady ochrony ładunków przed kradzieżą – np. unikanie postojów w niestrzeżonych miejscach, użycie blokad, systemów alarmowych w naczepach. Zna także procedury reagowania w sytuacji zagrożenia – np. co zrobić w razie napadu na ciężarówkę, jak współpracować z policją celną. | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik obsługuje narzędzia telematyczne związane z bezpieczeństwem: potrafi monitorować w systemie GPS trasę pojazdu i ustawiać alerty (np. sygnał, gdy pojazd zboczy z ustalonej trasy lub otworzy drzwi naczepy poza wyznaczoną strefą). Uczy się korzystać z baz danych np. systemu **ICS** do śledzenia statusu zgłoszeń bezpieczeństwa – sprawdza, czy jego towar został wytypowany do kontroli, co może zrobić online. Poznaje też podstawy obsługi skanera rentgenowskiego (jeśli BCU posiada trenażer lub pokaz – np. symulacja obrazu RTG kontenera) i uczy się, jak interpretowane są obrazy w kontekście wykrywania zagrożeń. | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Uczestnik widzi, że bezpieczny łańcuch dostaw idzie w parze z zrównoważonym – np. status AEO nie tylko ułatwia odprawy, ale też zmniejsza liczbę rewizji, co przekłada się na sprawniejszy przepływ towarów (mniej przestojów – mniej marnotrawstwa czasu, paliwa). Uczy się, że zapobieganie incydentom (kradzieżom, aktom sabotażu) ma też aspekt ekologiczny: np. zabezpieczenie przed terrorystycznym użyciem ładunku niebezpiecznego chroni ludzi i środowisko przed potencjalną katastrofą. Ponadto dyskutowana jest kwestia bezpieczeństwa ekologicznego – np. kontrola przewozu materiałów niebezpiecznych (ADR) i reagowanie służb w razie wypadku, co wiąże zagadnienia bezpieczeństwa z ochroną środowiska. Uczestnik potrafi zatem spojrzeć na bezpieczeństwo holistycznie – jako element odporności i odpowiedzialności całego łańcucha dostaw (ang. *supply chain resilience*), również w obliczu wyzwań klimatycznych i społecznych. | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Specjalne procedury celne (tranzyt, składowanie, uszlachetnianie) | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik poszerza wiedzę o specjalnych procedurach celnych, które pozwalają na odroczenie płatności cła lub inne ułatwienia. Zna procedurę tranzytu – krajowego i wspólnego (w ramach Konwencji WPT i systemu NCTS). Potrafi wyjaśnić, w jakim celu stosuje się tranzyt zewnętrzny (T1) i wewnętrzny (T2) oraz opisać dokument *Transit Accompanying Document (TAD)*. Wie, kto może zostać głównym zobowiązanym, i co oznacza karnet TIR – potrafi opisać, jak działa system TIR (plomby celne, karnet jako gwarancja i dokument tranzytowy uznawany w wielu krajach). Rozumie, że tranzyt umożliwia przewóz towarów przez terytoria bez płacenia cła w tranzycie – co jest powszechne np. przy przewozach przez UE do krajów trzecich i odwrotnie. Zna także procedurę składowania celnego (towary wprowadzone na skład mogą tam leżeć bez ceł i VAT; cło płaci się dopiero jak wychodzą na rynek albo nie płaci, jeśli wyjadą za granicę). Potrafi określić sytuacje, w których to korzystne (np. towar importowany do przeładunku i reeksportu). Zna rodzaje składów (publiczne, prywatne) i wymagania ich prowadzenia. Kolejna procedura to uszlachetnianie czynne – uczestnik rozumie, że to pozwala importować półprodukty, przerobić je i wyeksportować finalny wyrób bez płacenia cła od importowanych komponentów (lub z zwrotem cła). Podobnie uszlachetnianie bierne – wywiezienie towaru do obróbki i przywóz z częściowym zwolnieniem z cła. Potrafi wskazać branże korzystające (np. tekstylia, elektronika). Uczestnik zna wymagania administracyjne: konieczność uzyskania pozwolenia na stosowanie procedury specjalnej (skład, uszlachetnianie) i prowadzenia dokładnych ewidencji. Wie też o procedurze odprawy czasowej – to czasowy przywóz z całkowitym lub częściowym zwolnieniem z cła (np. sprzęt na targi, narzędzia do wykonania usługi) i konieczność wywozu w określonym terminie; potrafi podać przykład użycia karnetu **ATA** w tym celu. | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Uczestnik poznaje obsługę elektroniczną procedur specjalnych: potrafi w systemie zgłoszeniowym wybrać odpowiedni kod procedury (np. 51 dla uszlachetniania czynnego) i wypełnić dodatkowe rubryki dotyczące pozwolenia. Umie również korzystać z systemu NCTS do obsługi tranzytu – w warunkach symulacji wprowadza dane do zgłoszenia tranzytowego, generuje komunikat elektroniczny i interpretuje otrzymane kody (np. MRN tranzytu). Poznaje stronę EU Customs Trader Portal, za pośrednictwem której składa się wnioski o pozwolenia celne (np. na uszlachetnianie) – wypełnia prosty formularz takiego wniosku na szkoleniowej wersji portalu. | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Uczestnik potrafi ocenić wpływ stosowania procedur specjalnych na aspekty środowiskowe. Np. rozumie, że procedura uszlachetniania czynnego może sprzyjać ponownemu wykorzystaniu materiałów (import półproduktów, przetworzenie ich – zamiast produkcji od zera, co może oszczędzić surowce). Składowanie celne pozwala kupować towary w optymalnym momencie – co może zapobiec np. marnotrawstwu (trzyma się towar, aż będzie zapotrzebowanie, zamiast sprowadzić i wyrzucić nadmiar). Procedura tranzytu, sprawnie realizowana, zmniejsza czas przebywania pojazdów na granicach – to również ogranicza zużycie paliwa podczas oczekiwania. Uczestnik ma także świadomość, że pewne procedury wymagają ścisłej kontroli (np. ewidencja w uszlachetnianiu – żeby nic „nie wyciekło” do środowiska bez nadzoru); jest w stanie argumentować, że zgodność z przepisami celno-podatkowymi idzie w parze z bezpiecznym i odpowiedzialnym obchodzeniem się z towarami (zwłaszcza potencjalnie szkodliwymi). | |
| **Nazwa bloku tematycznego**  Podsumowanie zajęć i przygotowanie do egzaminu/egzamin końcowy (zaliczenie) | |
| **Oczekiwane efekty uczenia się: wiedza lub umiejętności zawodowe w zakresie dziedziny zawodowej, przydatne do wykonywania zawodu:** | |
| Uczestnik powtarza i systematyzuje zdobytą wiedzę. Ma okazję zadać pytania uzupełniające do wszystkich omawianych tematów i wyjaśnić ewentualne wątpliwości. Wspólnie z prowadzącym tworzona jest mapa myśli lub tabelaryczne zestawienie kluczowych zagadnień (np. lista wszystkich dokumentów w eksporcie/import, lista procedur celnych i ich charakterystyka, ważne terminy z Incoterms). Uczestnicy uczestniczą w quizie lub krótkim teście próbnym – co pozwala im ocenić poziom opanowania materiału przed właściwym egzaminem. Omawiane są przykładowe pytania egzaminacyjne zarówno teoretyczne (np. „Wymień dokumenty wymagane do odprawy celnej eksportowej i opisz ich rolę”) jak i praktyczne (np. „Oblicz cło i VAT od podanej przesyłki” albo „Zaproponuj sposób transportu dla towaru X z kraju Y do Polski”). Prowadzący wskazuje, na co zwrócić szczególną uwagę udzielając odpowiedzi. Również poruszany jest temat dalszych możliwości kształcenia po kursie oraz wykorzystania zdobytych kwalifikacji – prowadzący może podsumować, jakie kompetencje uczestnicy nabyli i jak przekładają się one na wymagania rynku pracy. | |
| **w tym kształtujące umiejętności cyfrowe:** | |
| Podczas podsumowania wykorzystywane są interaktywne narzędzia – np. platforma do quizów online (Kahoot, Mentimeter) do przeprowadzenia powtórkowego quizu, co angażuje uczestników cyfrowo i pozwala natychmiast zobaczyć wyniki. Uczestnicy otrzymują też wskazówki, jak samodzielnie dalej utrwalać wiedzę korzystając z dostępnych cyfrowych zasobów: np. kursów e-learningowych, webinariów branżowych, newsletterów (pokazano jak się zapisać na newsletter np. Ministerstwa Finansów dot. celnych aktualności). | |
| **w tym kształtujące umiejętności związane z transformacją ekologiczną:** | |
| Podsumowanie obejmuje również przypomnienie kluczowych wątków ekologicznych pojawiających się na szkoleniu. Uczestnicy dyskutują krótko, które z poznanych „zielonych” praktyk mogą najłatwiej wdrożyć w swojej pracy (np. rezygnacja z wydruków dokumentów, rekomendowanie klientom bardziej ekologicznych opcji transportu). Wspólnie formułują parę zdań, które mogłyby trafić do polityki firmy dot. zrównoważonego rozwoju. To ćwiczenie kształtuje umiejętność integrowania perspektywy ekologicznej we własnej działalności zawodowej i utrwala proekologiczną postawę – co również będzie elementem oceny (świadomego i odpowiedzialnego podejścia do obowiązków zawodowych). | |

## **WYKAZ LITERATURY ORAZ NIEZBĘDNYCH ŚRODKÓW I MATERIAŁÓW DYDAKTYCZNYCH**

|  |
| --- |
| **Wykaz literatury** |
| **Literatura:**   * D. Marciniak-Neider, J. Neider (red.) – „Podręcznik spedytora. Transport – Spedycja – Logistyka”, tom I i II, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa (najnowsze wydanie). Kompendium wiedzy spedycyjnej, obejmujące organizację transportu w różnych gałęziach, dokumentację, prawo transportowe i celne, case studies z eksportu i importu. * R. Kacperczyk – „Transport i spedycja. Część 2: Spedycja”, Wyd. Difin, Warszawa 2016. Podręcznik prezentujący w przystępny sposób zagadnienia z zakresu usług spedycyjnych, organizacji przewozów różnymi środkami transportu oraz kalkulacji kosztów. * J. Nowak, M. Placzek – „Procedury celne w praktyce przedsiębiorcy”, Wyd. ODDK, Gdańsk 2021. Praktyczny poradnik omawiający krok po kroku realizację zgłoszeń celnych, specjalne procedury, zasady klasyfikacji towarów i naliczania należności, z przykładami dokumentów. * T. Lipski – „Logistyka międzynarodowa. Organizacja i zarządzanie”, Wyd. PWE, Warszawa 2020. Książka opisująca zarządzanie łańcuchem dostaw w ujęciu międzynarodowym, zawiera rozdziały o strategiach transportowych, magazynowaniu globalnym i aspektach zrównoważonego rozwoju w logistyce. * K. Bem, P. Ruszczak – „Prawo transportowe i spedycja. Zbiór przykładów i dokumentów”, Wyd. Wolters Kluwer, Warszawa 2018. Zestaw case studies z rozwiązaniami oraz wzorów dokumentów (umowy spedycyjne, listy przewozowe, zlecenia) przydatnych do nauki.   **Źródła internetowe:**   * Platforma usług celnych PUESC (puesc.gov.pl) – oficjalny portal Krajowej Administracji Skarbowej do obsługi elektronicznych zgłoszeń celnych i Intrastat, zawierający również instrukcje, komunikaty prawne i aktualności (np. zmiany w przepisach, terminy wdrożeń systemów). * Strona Komisji Europejskiej – Taxation and Customs Union (taxation-customs.ec.europa.eu) – dział Customs (dokumentacja dot. Unijnego Kodeksu Celnego, ICS2, wyjaśnienia do taryfy, baza TARIC, informacje o AEO na poziomie UE). * Serwis ICC Polska (iccpolska.pl) – informacje o regułach Incoterms 2020, publikacje i materiały szkoleniowe Międzynarodowej Izby Handlowej dot. handlu zagranicznego. * Portal Promocji Eksportu – trade.gov.pl (Polska Agencja Inwestycji i Handlu) – baza wiedzy dla eksporterów: opisy rynków zagranicznych, poradniki celno-podatkowe dla poszczególnych krajów, aktualności o targach i misjach handlowych. * Strona Polskiej Izby Spedycji i Logistyki (pisil.pl) – dostęp do „Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych”, newsletter branżowy, analizy i stanowiska dot. np. zmian w prawie transportowym, forum wymiany doświadczeń spedytorów. * Platforma edukacyjna Akademia PARP – darmowy kurs online „Spedycja i logistyka w eksporcie” (akademia.parp.gov.pl) – materiały e-learningowe uzupełniające szkolenie, ćwiczenia interaktywne z zakresu dokumentacji, Incoterms, kalkulacji kosztów itp. * Serwisy branżowe TSL (Transport-Spedycja-Logistyka), np. Transport Manager, TSLbiznes.pl, Logistyka.net.pl – artykuły o bieżących trendach (drony w logistyce, zielony transport, cyfryzacja), komentarze ekspertów, case studies z polskiego rynku.   **Przepisy prawa:**   * *Unijny Kodeks Celny* – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 wraz z aktami delegowanymi i wykonawczymi; * *Prawo celne* – ustawa z 19 marca 2004 r. (Dz.U. 2004 nr 68 poz. 622 z późn. zm.); * *Ustawa o podatku od towarów i usług* z 11 marca 2004 r. (VAT, Dz.U. 2004 nr 54 poz. 535 z późn. zm.); * *Ustawa o podatku akcyzowym* z 6 grudnia 2008 r. (Dz.U. 2009 nr 3 poz. 11 z późn. zm.); *Prawo dewizowe* – ustawa z 27 lipca 2002 r. (Dz.U. 2002 nr 141 poz. 1178 z późn. zm.); * *Ustawa o obrocie z zagranicą towarami, technologiami i usługami o znaczeniu strategicznym* z 29 listopada 2000 r. (Dz.U. 2000 nr 119 poz. 1250 z późn. zm.); * *Ustawa Prawo przewozowe* z 15 listopada 1984 r. (Dz.U. 1984 nr 53 poz. 272 z późn. zm.); * *Ustawa o transporcie drogowym* z 6 września 2001 r. (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371 z późn. zm.); * *Kodeks morski* – ustawa z 18 września 2001 r. (Dz.U. 2001 nr 138 poz. 1545 z późn. zm.); * Konwencja CMR (1956, Dz.U. 1962 nr 49 poz. 238); * Konwencja Montrealska o ujednoliceniu niektórych zasad dot. przewozu lotniczego (1999, Dz.U. 2007 nr 37 poz. 235); * Konwencja TIR (1975, Dz.U. 1984 nr 35 poz. 189); * Protokoły i umowy międzynarodowe dot. transportu i ekologii (ADR – umowa europejska dot. przewozu towarów niebezpiecznych, Porozumienie paryskie dot. klimatu 2015 – w kontekście transportu). |
| **Wykaz niezbędnych środków i materiałów dydaktycznych** |
| * stanowiska komputerowe z dostępem do Internetu i aplikacjami językowymi, * tablica multimedialna i projektor, * pracownia językowa wyposażona w sprzęt audio (słuchawki, mikrofony, głośniki), * materiały dydaktyczne: wzory dokumentów spedycyjnych (CMR, Frachtbrief, Rechnung), słowniki branżowe, karty pracy i prezentacje multimedialne, * studia przypadków (case studies) i nagrania audio-wideo z branży TSL. |

## **SPOSÓB I FORMA PRZEPROWADZENIA ZALICZENIA ALBO EGZAMINU**

* test teoretyczny obejmujący zagadnienia z prawa, organizacji, ekonomii i zarządzania,
* projekt zespołowy: opracowanie strategii rozwoju firmy spedycyjnej.

Z uwagi na zakres szkolenia warto przewidzieć zaliczenia w formie testu przeprowadzane po każdym realizowanym bloku.

**Autorzy programu nauczania (jeśli dotyczy):**

Krzysztof Plewa

**Nadzór merytoryczny i metodyczny (jeśli dotyczy):**

dr inż. Marzena Graboń-Chałupczak

**Opracowanie redakcyjne (jeśli dotyczy):**

Krzysztof Plewa