

Julia Łaska

II rok SS2 Ekonomia, Logistyka
Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański

DETERMINANTY I WYZWANIA LOGISTYCZNE W TRANSPORCIE TOWARÓW AKCYZOWYCH NA RYNKI EUROPY POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ

Wstęp

Współczesna gospodarka opiera się na intensywnym przepływie towarów, a logistyka stanowi podstawę sprawnego funkcjonowania systemów dostaw. Szczególną grupę produktów tworzą towary akcyzowe, zwłaszcza alkohol i wyroby tytoniowe. Ich transport jest bardziej złożony niż w przypadku wielu innych kategorii towarów, ponieważ podlega ścisłym regulacjom prawnym i podatkowym oraz wymaga zapewnienia odpowiednich warunków przewozu. W praktyce oznacza to, że przedsiębiorstwa logistyczne muszą jednocześnie planować trasę, zabezpieczać ładunek, kontrolować poprawność dokumentacji oraz uwzględniać ryzyko opóźnień wynikających z kontroli celnych i podatkowych. Dzięki temu transport towarów akcyzowych staje się procesem wymagającym nie tylko sprawności przewozowej, lecz także wysokiego poziomu zgodności formalnoprawnej¹. Rynki Europy Południowo-Wschodniej, obejmujące m.in. Serbię, Bośnię i Hercegowinę oraz Gruzję, odgrywają coraz większą rolę w międzynarodowej wymianie handlowej. Jednocześnie region ten pozostaje zróżnicowany pod względem regulacji prawnych, poziomu rozwoju infrastruktury oraz warunków prowadzenia działalności gospodarczej, co wpływa na organizację transportu². W przypadku towarów akcyzowych różnice te mają szczególne znaczenie, ponieważ każda zmiana w zakresie odprawy, kontroli granicznej, bezpieczeństwa ładunku lub wymogów dokumentacyjnych może bezpośrednio wpływać na czas dostawy, koszt przewozu oraz ryzyko odpowiedzialności po stronie uczestników łańcucha dostaw.

Wybór Serbii, Bośni i Hercegowiny oraz Gruzji wynika z potrzeby porównania państw pozostających poza strukturami Unii Europejskiej, ale

1 Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, Dz.U. 2023 poz. 722, art. 8.

2 European Commission, *Statistical Pocketbook 2025 - EU Transport in Figures*, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2025, s. 18-49.

powiązanych z europejskim systemem gospodarczym i transportowym w różnym stopniu. Serbia należy do obszaru Bałkanów Zachodnich i posiada status państwa kandydującego do Unii Europejskiej³. Bośnia i Hercegowina również posiada status państwa kandydującego, lecz charakteryzuje się bardziej złożonym otoczeniem instytucjonalnym⁴. Gruzja, mimo odmiennego położenia geograficznego, stanowi ważny rynek powiązany z kierunkiem czarnomorskim i kaukaskim oraz także posiada status państwa kandydującego⁵. Uwzględnienie tych państw pozwala wskazać różnice w organizacji transportu towarów akcyzowych wynikające z odmiennych uwarunkowań prawnych, infrastrukturalnych i instytucjonalnych.

Celem artykułu jest analiza determinant oraz wyzwań logistycznych związanych z transportem towarów akcyzowych na rynki Europy Południowo-Wschodniej, ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań prawnych, ekonomicznych, infrastrukturalnych i instytucjonalnych. W pracy zastosowano metodę analizy literatury przedmiotu, analizę aktów prawnych oraz analizę porównawczą uwarunkowań transportu w wybranych państwach regionu.

1. Charakterystyka towarów akcyzowych w logistyce

Towary akcyzowe stanowią szczególną kategorię produktów w obrocie gospodarczym. Obejmują one m.in. alkohol oraz wyroby tytoniowe, które podlegają opodatkowaniu podatkiem akcyzowym. Podatek akcyzowy pełni funkcję fiskalną i regulacyjną, dlatego obrót tymi towarami podlega ścisłej kontroli na każdym etapie łańcucha dostaw⁶.

Z perspektywy logistyki transport towarów akcyzowych wymaga odpowiedniego przygotowania. Na szczególną uwagę zasługują warunki przewozu, sposób zabezpieczenia ładunku oraz organizacja całego procesu transportowego.

W przypadku alkoholu istotne jest ograniczenie ryzyka uszkodzenia opakowań, utraty jakości produktu oraz rozbieżności między stanem faktycznym ładunku a dokumentacją przewozową. Wyroby tytoniowe wymagają natomiast zwiększonego poziomu zabezpieczeń, ponieważ ze względu na wysoką wartość i łatwość dalszej odsprzedaży są szczególnie narażone na kradzieże oraz włączenie do nielegalnego obrotu. Odpowiednie przygotowanie transportu

3 European Commission, *Serbia 2024 Report*, Brussels 2024, s. 81-87.

4 European Commission, *Bosnia and Herzegovina 2024 Report*, Brussels 2024, s. 84-89.

5 European Commission, *Georgia 2024 Report*, Brussels 2024, s. 82-88.

6 *Prawo podatkowe przedsiębiorców*, red. H. Litwińczuk, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2017, s. 217-238.

wpływa nie tylko na bezpieczeństwo ładunku, lecz także na ciągłość i efektywność całego procesu logistycznego⁷.

W strukturze systemu logistycznego wyróżnia się składy podatkowe. Umożliwiają one produkcję, przetwarzanie, magazynowanie, przyjmowanie lub wysyłanie wyrobów akcyzowych w procedurze zawieszenia poboru akcyzy. Należy jednak podkreślić, że skład podatkowy nie zawsze pełni wyłącznie funkcję magazynową, ponieważ w praktyce może być także miejscem produkcji lub przetwarzania wyrobów akcyzowych. Rozwiązanie to zwiększa elastyczność zarządzania zapasami, ale jednocześnie nakłada na przedsiębiorstwa dodatkowe obowiązki ewidencyjne i organizacyjne⁸. Dla operatora logistycznego oznacza to konieczność ścisłego powiązania procesów magazynowych, transportowych i dokumentacyjnych, ponieważ nieprawidłowe zakończenie procedury lub błąd w ewidencji może skutkować konsekwencjami podatkowymi. Ważną rolę odgrywają również systemy informatyczne wspierające kontrolę przepływu towarów. Do najczęściej stosowanych narzędzi należy system EMCS, który umożliwia monitorowanie transportu wyrobów akcyzowych w czasie rzeczywistym⁹. Jego znaczenie dla logistyki polega na tym, że przepływ fizyczny ładunku musi być zgodny z obiegiem informacji w systemie. W praktyce błędy w zgłoszeniu, niezgodność danych albo opóźnienie w potwierdzeniu przemieszczenia mogą utrudnić rozpoczęcie, kontynuację lub prawidłowe zamknięcie operacji transportowej. W Polsce znaczenie ma także system SENT, czyli system monitorowania przewozu i obrotu określonymi towarami. W odniesieniu do towarów wrażliwych, w tym wybranych towarów akcyzowych, system ten wzmacnia kontrolę nad transportem i wymaga zgłoszenia określonych danych dotyczących przewozu, podmiotów uczestniczących w obrocie oraz trasy.¹⁰ Dla przedsiębiorstw logistycznych oznacza to dodatkowy obowiązek organizacyjny, ponieważ brak zgłoszenia lub niezgodność danych może prowadzić do zatrzymania transportu albo sankcji administracyjnych.¹⁰ Nie można pominąć również znaczenia dokumentacji transportowej. W przypadku towarów akcyzowych dokumentacja ma szcze-

7 E. Sweeney, D. Waters, *Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management*, Kogan Page, London 2021, s. 148-165.

8 J. Głuchowski, *Polskie prawo podatkowe*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2006, s. 270-294.

9 European Commission, Excise Movement and Control System (EMCS), https://taxation-customs.ec.europa.eu/taxation/excise-duties/emcs_en (dostęp: 28.03.2026).

10 Ministerstwo Finansów, Krajowa Administracja Skarbowa, *Przewóz towarów objęty monitorowaniem SENT; Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi*, Dz.U. 2017 poz. 708, art. 3-5, art. 7-10.

gólne znaczenie, ponieważ stanowi podstawę kontroli przepływu towarów. Obejmuje ona nie tylko dokumenty przewozowe, lecz także dokumenty celne, podatkowe oraz potwierdzenia związane z przemieszczaniem towarów objętych szczególnym nadzorem. Błędy w dokumentacji mogą prowadzić do zatrzymania transportu, wydłużenia czasu dostawy, konieczności składania wyjaśnień lub powstania dodatkowych kosztów po stronie przedsiębiorstwa¹¹.

2. Uwarunkowania transportu na rynki Europy Południowo-Wschodniej

Transport towarów akcyzowych na rynki Europy Południowo-Wschodniej jest uzależniony od wielu czynników. Jednym z najważniejszych są regulacje prawne obowiązujące w poszczególnych krajach. W państwach Unii Europejskiej przepisy są w dużym stopniu ujednolicone. W przypadku krajów takich jak Serbia czy Gruzja sytuacja wygląda inaczej, co wpływa na organizację transportu¹². Różnice regulacyjne oznaczają, że przedsiębiorstwo nie może ograniczyć się do znajomości przepisów obowiązujących w państwie nadania. Konieczne jest również uwzględnienie wymagań kraju docelowego oraz państw tranzytowych, zwłaszcza w zakresie odprawy, dokumentacji, oznaczeń i zasad dopuszczenia towarów do obrotu.

Eksport do państw spoza Unii Europejskiej wiąże się z procedurami celnymi obejmującymi nie tylko kontrolę dokumentacji, lecz także zastosowanie odpowiednich procedur przewidzianych w prawie celnym. Wśród nich można wskazać m.in. wywóz, tranzyt, dopuszczenie do obrotu, składowanie celne czy odprawę czasową. W przypadku transportu towarów akcyzowych szczególne znaczenie mają procedury wywozu z obszaru celnego Unii Europejskiej, procedury tranzytowe oraz procedury importowe w państwie docelowym¹³. Każda z tych procedur wymaga właściwego przyporządkowania dokumentów, danych dotyczących towaru, nadawcy, odbiorcy i statusu podatkowego ładunku. Z logistycznego punktu widzenia oznacza to konieczność planowania dodatkowego czasu na odprawę oraz zabezpieczenia się przed ryzykiem zatrzymania przesyłki na granicy.

Na przebieg procesów transportowych oddziałuje poziom rozwoju infrastruktury. W wielu krajach Europy Południowo-Wschodniej infrastruktura transportowa nie jest w pełni rozwinięta. Dotyczy to zarówno sieci drogowej, jak i kolejowej. W konsekwencji może to prowadzić do opóźnień w dostawach

11 *Transport. Aktualne problemy integracji z UE*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 146-159.

12 *Proposal for a Council Directive amending Directive (EU) 2020/262 as regards excise duty on tobacco products*, COM(2025) 581 final, European Commission 2025.

13 R. Oktaba, *Prawo celne*, C.H. Beck, Warszawa 2022, s. 116-152.

oraz zwiększenia kosztów logistycznych¹⁴. Ważnym elementem organizacji transportu pozostaje przepustowość przejść granicznych, jakość połączeń międzynarodowych oraz dostępność zaplecza magazynowego i przeładunkowego, gdyż bezpośrednio wpływają one na płynność przewozów, czas odprawy, możliwość konsolidacji ładunków oraz poziom kosztów logistycznych..

W celu uporządkowania najważniejszych różnic pomiędzy analizowanymi państwami przygotowano zestawienie porównawcze. Tabela 1 przedstawia wpływ wybranych uwarunkowań na organizację transportu towarów akcyzowych do Serbii, Bośni i Hercegowiny oraz Gruzji. Uwzględniono w niej nie tylko ogólną charakterystykę państw, ale przede wszystkim praktyczne skutki dla przedsiębiorstw organizujących przewozy, takie jak konieczność planowania odpraw, zapewnienia bezpieczeństwa ładunku, przygotowania dokumentacji oraz uwzględnienia możliwych opóźnień.

Tabela 1. Wpływ wybranych uwarunkowań transportu towarów akcyzowych do Serbii, Bośni i Hercegowiny oraz Gruzji

Element porównania	Serbia	Bośnia i Hercegowina	Gruzja
Status wobec UE i konsekwencje dla transportu	Państwo kandydujące do UE, pozostające poza unią celną. Transport towarów akcyzowych wymaga odprawy eksportowej z UE oraz spełnienia wymogów importowych kraju docelowego	Państwo kandydujące do UE, pozostające poza unią celną. Dodatkowym utrudnieniem jest bardziej złożone otoczenie administracyjne, które może wydłużyć obsługę formalną dostaw	Państwo kandydujące do UE, położone poza obszarem Bałkanów Zachodnich. Transport wymaga większej koordynacji procedur celnych, tranzytowych i importowych ze względu na dłuższą trasę oraz położenie czarnomorsko-kaukaskie

14 World Bank, *Western Balkans Regular Economic Report No. 28*, Washington 2025, s. 1-23.

Tabela 1. cd.

Procedury celne i dokumentacyjne	Duże znaczenie ma prawidłowe przygotowanie dokumentów eksportowych, tranzytowych i importowych. Błędy mogą skutkować zatrzymaniem ładunku lub opóźnieniem dostawy	Procedury celne wymagają szczególnej staranności ze względu na możliwość większej złożoności obsługi administracyjnej. Dla przewoźnika oznacza to konieczność planowania zapasu czasu	Procedury celne są ważne nie tylko przy imporcie, lecz także na trasie przewozu. Większa liczba odcinków i możliwych punktów przeładunkowych zwiększa znaczenie kontroli dokumentacji
Infrastruktura i dostępność transportowa	Położenie na kierunku bałkańskim sprzyja organizacji transportu drogowego z Europy Środkowej, jednak kontrole graniczne mogą wpływać na czas dostawy	Ograniczenia infrastrukturalne oraz uwarunkowania administracyjne mogą powodować mniejszą przewidywalność czasu przewozu	Większa odległość od Polski i konieczność wykorzystania dłuższych korytarzy transportowych zwiększają koszty, czas przewozu oraz znaczenie planowania międzygałęziowego
Ryzyko dla towarów akcyzowych	Wymagane jest zabezpieczenie ładunku oraz kontrola zgodności dokumentów, szczególnie w przypadku alkoholu i wyrobów tytoniowych	Ryzyko opóźnień i kontroli formalnych wymaga dokładniejszego przygotowania dokumentacji oraz współpracy z lokalnymi partnerami	Dłuższa trasa i możliwe przeładunki zwiększają ryzyko uszkodzeń, kradzieży lub niezgodności dokumentacyjnych
Skutek dla organizacji logistycznej	Konieczne jest planowanie odprawy, monitorowanie przewozu i zabezpieczenie ładunku	Konieczne jest uwzględnienie większego bufora czasowego oraz dokładniejsza weryfikacja dokumentów	Konieczna jest bardziej rozbudowana koordynacja transportu, dokumentacji, odpraw i zabezpieczeń na całej trasie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: World Bank, *Logistics Performance Index 2023*, Washington 2023, s. 1-14; Transport Community, *2024 Progress Report on Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans*, Belgrade 2024, s. 6-41; TRACECA, *International Transport Corridor Europe–the Caucasus–Asia*, Baku 2020, s. 2-7; Asian Development Bank, *Georgia. Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map*, Manila 2014, s. 3-26; World Bank, *Western Balkans Regular Economic Report No. 28*, Washington 2025, s. 1-20.

Zestawienie wskazuje, że główne różnice pomiędzy analizowanymi rynkami dotyczą nie samego faktu pozostawania poza Unią Europejską, lecz praktycznych konsekwencji tego stanu dla organizacji transportu towarów akcyzowych. W przypadku Serbii największe znaczenie ma obsługa przewozów na kierunku bałkańskim oraz konieczność prawidłowego zaplanowania odprawy i dokumentacji. W przypadku Bośni i Hercegowiny większe ryzyko wynika ze złożoności otoczenia administracyjnego, która może wpływać na przewidywalność procesu transportowego. Gruzja natomiast wymaga bardziej rozbudowanej koordynacji logistycznej ze względu na większą odległość, położenie czarnomorsko-kaukaskie oraz możliwość wykorzystania dłuższych korytarzy transportowych. Z punktu widzenia przewozu towarów akcyzowych oznacza to konieczność uwzględnienia nie tylko kosztu i czasu transportu, lecz także bezpieczeństwa ładunku, poprawności dokumentacji, ryzyka kontroli oraz sprawnego przepływu informacji między uczestnikami łańcucha dostaw¹⁵.

Na organizację transportu wpływają także czynniki ekonomiczne, w tym tempo wzrostu gospodarczego, poziom konsumpcji oraz skala aktywności handlowej na danym rynku. W przypadku państw Bałkanów Zachodnich zmiany koniunktury oddziałują m.in. na eksport, inwestycje, popyt wewnętrzny i przepływy handlowe, co pośrednio wpływa na zapotrzebowanie na usługi transportowe oraz stabilność planowania dostaw¹⁶. W praktyce większa aktywność gospodarcza może zwiększać częstotliwość przewozów i potrzebę utrzymywania stabilnych kanałów dystrybucji, natomiast słabsza przewidywalność rynku wymusza ostrożniejsze planowanie wolumenów, terminów dostaw oraz kosztów transportu. Nie bez znaczenia pozostają także czynniki instytucjonalne. Przejrzystość procedur, sprawność obsługi granicznej oraz poziom współpracy administracji celnych wpływają na płynność międzynarodowych przepływów towarowych. W państwach Bałkanów Zachodnich poprawa ułatwień handlowych jest widoczna m.in. w cyfryzacji procedur celnych, usprawnianiu składania dokumentów oraz rozwoju rozwiązań mających ograniczać czas oczekiwania na granicach¹⁷. Dla transportu towarów akcyzowych ma to szczególne znaczenie, ponieważ opóźnienia, niepełna dokumentacja lub brak spójności między procedurami państwa nadania, tranzytu i przeznaczenia mogą bezpośrednio wpływać na czas dostawy, koszty oraz ryzyko kontroli.

15 European Commission, *Economic Reform Programmes of the Western Balkans and Türkiye 2025–2027*, Brussels 2025, s. 7-23.

16 EBRD, *Regional Economic Prospects. September 2025*, London 2025, s. 36-48.

17 OECD, *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Regional Profile*, OECD Publishing, Paris 2024, s. 141-150.

3. Wyzwania logistyczne w transporcie towarów akcyzowych

Transport towarów akcyzowych wiąże się z wyzwaniami wynikającymi ze specyfiki tych produktów oraz z otoczenia regulacyjnego. Przewóz alkoholu i wyrobów tytoniowych wymaga większej staranności i dokładnego planowania. Oznacza to konieczność uwzględnienia nie tylko wyboru środka transportu i trasy, ale także obowiązków dokumentacyjnych, kontroli podatkowych, wymogów bezpieczeństwa oraz ryzyka opóźnień na granicach¹⁸. Jednym z podstawowych wyzwań jest konieczność zapewnienia zgodności z przepisami prawa. Dotyczy to zarówno regulacji akcyzowych, jak i celnych, które różnią się w zależności od kraju. W przypadku transportu międzynarodowego przedsiębiorstwa muszą uwzględniać odmienne wymagania formalne, co zwiększa stopień skomplikowania całego procesu. Szczególne znaczenie ma tu prawidłowe przygotowanie dokumentacji, która stanowi podstawę kontroli przepływu towarów. Nawet niewielkie błędy, takie jak niezgodność danych odbiorcy, błędne oznaczenie towaru albo brak potwierdzenia wymaganej procedury, mogą prowadzić do zatrzymania transportu lub nałożenia sankcji finansowych¹⁹.

Problemem jest także bezpieczeństwo przewożonych ładunków. Towary akcyzowe należą do grupy produktów o stosunkowo wysokiej wartości, a jednocześnie są podatne na nielegalny obrót. Z tego względu przedsiębiorstwa logistyczne są zmuszone do stosowania rozwiązań zwiększających poziom ochrony. Obejmuje to m.in. monitoring transportu, kontrolę dostępu do ładunku oraz odpowiednie planowanie tras przewozowych. Oznacza to wybór bezpiecznych miejsc postoju, ograniczanie liczby nieplanowanych zatrzymań, stosowanie plomb oraz bieżącą kontrolę lokalizacji pojazdu²⁰.

Kolejnym ważnym aspektem są procedury celne. W przypadku transportu do państw spoza Unii Europejskiej konieczne jest przeprowadzenie odprawy celnej, a to wiąże się z dodatkowymi obowiązkami formalnymi. Proces ten może wydłużać czas realizacji transportu, szczególnie w sytuacjach, gdy występują kontrole graniczne lub konieczność uzupełnienia dokumentacji. Dla przedsiębiorstw oznacza to potrzebę planowania realnych terminów dostaw,

18 A. Harrison, H. Skipworth, R. van Hoek, J. Aitken, *Logistics Management and Strategy. Competing through the Supply Chain*, Pearson, Harlow 2019, s. 151-164.

19 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny, Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013.

20 C. J. Langley, R. A. Novack, B. J. Gibson, J. J. Coyle, *Supply Chain Management: A Logistics Perspective*, Cengage Learning, Boston 2024, s. 398-421.

uwzględniania buforów czasowych oraz współpracy z agencjami celnymi lub lokalnymi partnerami znającymi wymagania państwa docelowego²¹.

Nie można pominąć także problemu szarej strefy. Różnice w poziomie opodatkowania pomiędzy państwami sprzyjają powstawaniu nielegalnych kanałów dystrybucji. Zjawisko to stanowi poważne wyzwanie dla legalnie działających przedsiębiorstw, które muszą konkurować z podmiotami funkcjonującymi poza systemem prawnym. W przypadku transportu oznacza to większą liczbę kontroli, potrzebę dokładniejszego dokumentowania pochodzenia i przeznaczenia towaru oraz konieczność korzystania ze sprawdzonych przewoźników i odbiorców²².

4. Znaczenie czynników ekonomicznych i instytucjonalnych dla organizacji transportu

Organizacja transportu towarów akcyzowych jest silnie uzależniona od czynników ekonomicznych oraz instytucjonalnych. Wzrost gospodarczy w krajach Europy Południowo-Wschodniej prowadzi do zwiększenia popytu na towary konsumpcyjne, w tym produkty objęte akcyzą. Wraz ze wzrostem dochodów ludności rośnie zdolność nabywcza konsumentów, co wpływa na intensywność wymiany handlowej oraz skalę przepływów towarowych²³. Dla przedsiębiorstw logistycznych stwarza to możliwości rozwoju regularnych dostaw, a jednocześnie wymaga dostosowania częstotliwości przewozów, wielkości partii ładunkowych oraz kanałów dystrybucji do specyfiki danego rynku.

Jednocześnie struktura rynku w poszczególnych państwach pozostaje zróżnicowana. Różnice w preferencjach konsumentów, poziomie cen oraz dostępności produktów powodują, że przedsiębiorstwa logistyczne muszą dostosowywać swoje strategie do lokalnych uwarunkowań. Obejmuje to m.in. wybór odpowiednich kanałów dystrybucji, planowanie częstotliwości dostaw oraz organizację zaplecza magazynowego. Oznacza to jednak, że model obsługi Serbii nie musi być odpowiedni dla Bośni i Hercegowiny lub Gruzji, ponieważ różnice w odległości, strukturze rynku, otoczeniu administracyjnym

21 J. Neider, *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2019, s. 230-245.

22 OECD, *Illicit Trade. Converging Criminal Networks*, OECD Publishing, Paris 2016, s. 13-17, 135-141.

23 *International Monetary Fund, World Economic Outlook. Recovery Amid Divergence*, IMF, Washington 2024, s. 21-34.

i dostępności infrastruktury przekładają się na inne koszty oraz inny poziom ryzyka logistycznego²⁴.

Wśród analizowanych uwarunkowań znajdują się również czynniki instytucjonalne. Stabilność systemu prawnego i przewidywalność działań administracji publicznej wpływają na bezpieczeństwo działalności oraz sprawność procesów logistycznych, natomiast mniej stabilne otoczenie prawne zwiększa ryzyko organizacyjne i regulacyjne²⁵. Dla transportu towarów akcyzowych ma to szczególne znaczenie, ponieważ przedsiębiorstwo musi mieć pewność, że procedury odprawy, kontroli i dopuszczenia towaru do obrotu będą realizowane w sposób możliwie przewidywalny.

Dużą rolę odgrywa także poziom współpracy międzynarodowej. Ułatwienia w handlu, wynikające z porozumień międzynarodowych oraz integracji gospodarczej, sprzyjają rozwojowi transportu i logistyki. Dążenie do członkostwa w Unii Europejskiej oznacza dla państw kandydujących potrzebę wprowadzania zmian w krajowych regulacjach w celu ich zgodności z prawem unijnym. Proces ten prowadzi do zwiększenia przejrzystości regulacji oraz poprawy warunków funkcjonowania przedsiębiorstw, choć jednocześnie wymaga od nich ciągłego dostosowywania się do zmieniających się regulacji²⁶.

Zasadne jest również podkreślenie znaczenia czynników makroekonomicznych, takich jak inflacja, zmienność kursów walut czy koszty paliw. Czynniki te wpływają bezpośrednio na koszty transportu oraz opłacalność realizacji przewozów. W przypadku towarów akcyzowych wzrost kosztów ma szczególne znaczenie, ponieważ do kosztu samego przewozu dochodzą wydatki związane z dokumentacją, zabezpieczeniem ładunku, obsługą celną, kontrolami i ewentualnym magazynowaniem. W warunkach niestabilności gospodarczej przedsiębiorstwa logistyczne muszą wykazywać się większą elastycznością oraz zdolnością do optymalizacji procesów, aby utrzymać konkurencyjność na rynku²⁷.

24 A. Rushton, P. Croucher, P. Baker, I. Koliouis, *The Handbook of Logistics and Distribution Management. Understanding the Supply Chain*, Kogan Page, London 2026, s. 158-170.

25 D. C. North, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press, Cambridge 1990, s. 43-58.

26 European Commission, Commission adopts 2024 Enlargement Package, https://enlargement.ec.europa.eu/news/commission-adopts-2024-enlargement-package-2024-10-30_en (dostęp: 30.03.2026).

27 International Energy Agency, *Oil Market Report*, 11 December 2025, IEA, Paris 2025, s. 7-8.

5. Znaczenie Polski w transporcie towarów akcyzowych do Europy Południowo-Wschodniej

Polska jest obszarem, przez który przebiega znaczna część transportu towarów akcyzowych kierowanych na rynki Europy Południowo-Wschodniej. Jej znaczenie wynika przede wszystkim z korzystnego położenia geograficznego, które umożliwia pełnienie funkcji ogniwa łączącego Europę Zachodnią z regionami wschodnimi i południowymi. Polska stanowi ważny element międzynarodowych korytarzy transportowych, co sprzyja rozwojowi działalności logistycznej oraz zwiększa jej znaczenie w europejskich łańcuchach dostaw²⁸. Jednocześnie należy doprecyzować, że rola Polski nie powinna być sprowadzana wyłącznie do funkcji tranzytowej. W obecnych warunkach większe znaczenie ma możliwość organizacji dostaw towarów akcyzowych pochodzących z Polski lub innych państw Unii Europejskiej, kierowanych następnie do Serbii, Bośni i Hercegowiny oraz na dalsze rynki południowo-wschodnie i czarnomorskie. W tym ujęciu Polska może pełnić funkcję zaplecza logistycznego, organizacyjnego i dokumentacyjnego dla przewozów realizowanych poza obszar Unii Europejskiej²⁹.

Atutem Polski jest także rozwinięta infrastruktura transportowa. W ostatnich latach nastąpiła znaczna poprawa jakości sieci drogowej oraz rozwój zaplecza logistycznego. Powstanie nowoczesnych centrów magazynowych oraz rozwój transportu intermodalnego przyczyniają się do zwiększenia efektywności przewozów. W przypadku towarów akcyzowych rozwinięta infrastruktura ma znaczenie nie tylko dla szybkości przewozu, lecz także dla możliwości bezpiecznego postoju, konsolidacji ładunków, obsługi dokumentów oraz współpracy z agencjami celnymi³⁰.

Znaczenie Polski wynika również z poziomu rozwoju rynku usług logistycznych. Przedsiębiorstwa działające w tym sektorze coraz częściej wykorzystują nowoczesne technologie, które wspierają zarządzanie transportem oraz kontrolę przepływu towarów. Rozwiązania takie jak systemy zarządzania transportem (TMS), monitoring GPS czy elektroniczna dokumentacja pozwalają na zwiększenie efektywności operacji oraz ograniczenie ryzyka błędów. W odniesieniu do produktów akcyzowych ma to szczególne znaczenie, ponieważ umożliwia bieżącą kontrolę przewozu, szybsze reagowanie na

28 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), Dz. Urz. UE L z 2024.

29 Savills, *Warehouse and industrial market in Poland 2024*, Warszawa 2025, s. 2-10.

30 European Commission, *Statistical Pocketbook 2025 - EU Transport in Figures*, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2025.

zakłócenia oraz łatwiejsze potwierdzanie zgodności danych transportowych i dokumentacyjnych³¹.

Polska pełni także funkcję kraju tranzytowego. Przez jej terytorium przebiega znaczna część transportu kierowanego do krajów Europy Południowo-Wschodniej. Oznacza to konieczność zapewnienia odpowiedniej przepustowości infrastruktury oraz sprawnej organizacji procesów logistycznych. W praktyce rola Polski nie ogranicza się jedynie do funkcji pośrednika, lecz obejmuje również udział w organizacji i koordynacji międzynarodowych łańcuchów dostaw, co zwiększa jej znaczenie w regionie³². Warto również zwrócić uwagę na rosnące znaczenie Polski w kontekście zmian zachodzących w globalnych łańcuchach dostaw. Procesy takie jak skracanie łańcuchów dostaw czy zwiększanie znaczenia regionów Europy Środkowo-Wschodniej powodują, że Polska staje się coraz ważniejszym punktem na logistycznej mapie Europy. W przypadku transportu towarów akcyzowych oznacza to zarówno nowe możliwości rozwoju, jak i konieczność dostosowania się do rosnących wymagań w zakresie kontroli, bezpieczeństwa oraz efektywności procesów transportowych³³.

Podsumowanie

Przeprowadzona analiza wykazała, że transport towarów akcyzowych na rynki Europy Południowo-Wschodniej jest złożonym obszarem działalności logistycznej. Wymaga uwzględnienia uwarunkowań prawnych, ekonomicznych, infrastrukturalnych i organizacyjnych. Specyfika tych produktów sprawia, że procesy transportowe są bardziej wymagające niż w przypadku wielu innych grup towarów. Wynika to przede wszystkim z konieczności zachowania zgodności z przepisami, prowadzenia szczegółowej dokumentacji oraz stosowania odpowiednich zabezpieczeń. Na organizację transportu wpływa przede wszystkim zróżnicowanie regulacji między państwami Unii Europejskiej a krajami spoza jej struktur. W praktyce oznacza to konieczność planowania odpraw celnych, uwzględniania lokalnych wymogów importowych, przygotowania kompletnej dokumentacji oraz zabezpieczenia ładunku przed opóźnieniami, kradzieżą lub niezgodnościami formalnymi. Dodatkowo znaczenie mają ograniczenia infrastrukturalne, poziom rozwoju gospodarczego

31 J. Bendkowski, M. Kramarz, *Logistyka stosowana. Metody, techniki, narzędzia*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2011, s. 145-160.

32 Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Warszawa 2019, s. 50-55.

33 UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*, United Nations, Geneva 2025, s. 18-23.

oraz czynniki instytucjonalne, które oddziałują na przewidywalność i koszt realizacji przewozów.

W świetle przeprowadzonej analizy sformułowano następujące wnioski. Po pierwsze, transport towarów akcyzowych wymaga wysokiego poziomu zgodności formalnoprawnej i organizacyjnej. Po drugie, przebieg przewozów kształtują różnice regulacyjne, procedury celne, stan infrastruktury oraz stabilność otoczenia instytucjonalnego. Po trzecie, Polska dzięki swojemu położeniu geograficznemu, rozwiniętej infrastrukturze logistycznej oraz kompetencjom przedsiębiorstw działających w sektorze TSL może odgrywać istotną rolę w obsłudze transportu towarów akcyzowych kierowanych na rynki Europy Południowo-Wschodniej, zwłaszcza jako zaplecze organizacyjne, dokumentacyjne i transportowe dla dostaw realizowanych poza obszar Unii Europejskiej.

Bibliografia

- Asian Development Bank, *Georgia. Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map*, Manila 2014.
- Bendkowski J., Kramarz M., *Logistyka stosowana. Metody, techniki, narzędzia*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2011.
- EBRD, *Regional Economic Prospects. September 2025*, London 2025.
- European Commission, *Bosnia and Herzegovina 2024 Report*, Brussels 2024.
- European Commission, *Commission adopts 2024 Enlargement Package*, https://commission.europa.eu/index_en.
- European Commission, *Economic Reform Programmes of the Western Balkans and Türkiye 2025-2027*, Brussels 2025.
- European Commission, *Excise Movement and Control System (EMCS)*, https://commission.europa.eu/index_en.
- European Commission, *Georgia 2024 Report*, Brussels 2024.
- European Commission, *Serbia 2024 Report*, Brussels 2024.
- European Commission, *Statistical Pocketbook 2025 - EU Transport in Figures*, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2025.
- Głuchowski J., *Polskie prawo podatkowe*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2006.
- Harrison A., Skipworth H., van Hoek R., Aitken J., *Logistics Management and Strategy. Competing through the Supply Chain*, Pearson, Harlow 2019.
- International Energy Agency, *Oil Market Report*, 11 December 2025, IEA, Paris 2025.
- International Monetary Fund, *World Economic Outlook. Recovery Amid Divergence*, IMF, Washington 2024.
- Langley C. J., Novack R. A., Gibson B. J., Coyle J. J., *Supply Chain Management: A Logistics Perspective*, Cengage Learning, Boston 2024.
- Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Warszawa 2019.

- Neider J., *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2019.
- North D. C., *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press, Cambridge 1990.
- OECD, *Illicit Trade. Converging Criminal Networks*, OECD Publishing, Paris 2016.
- OECD, *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Regional Profile*, OECD Publishing, Paris 2024.
- Okta R., *Prawo celne*, C.H. Beck, Warszawa 2022.
- Prawo podatkowe przedsiębiorców*, red. H. Litwińczuk, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2017.
- Proposal for a Council Directive amending Directive (EU) 2020/262 as regards the general arrangements for excise duty in respect of tobacco and tobacco related products*, COM(2025) 581 final, European Commission, 2025.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny*, Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)*, Dz. Urz. UE L z 2024.
- Rushton A., Croucher P., Baker P., Kolioussis I., *The Handbook of Logistics and Distribution Management. Understanding the Supply Chain*, Kogan Page, London 2026.
- Savills, *Warehouse and Industrial Market in Poland 2024*, Warszawa 2025.
- Sweeney E., Waters D., *Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management*, Kogan Page, London 2021.
- TRACECA, *International Transport Corridor Europe–the Caucasus–Asia*, Baku 2020.
- Transport. Aktualne problemy integracji z UE*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
- Transport Community, *2024 Progress Report on Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans*, Belgrade 2024.
- UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*, United Nations, Geneva 2025.
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym*, Dz.U. 2023 poz. 722.
- Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi*, Dz.U. 2017 poz. 708.
- World Bank, *Logistics Performance Index 2023*, Washington 2023.
- World Bank, *Western Balkans Regular Economic Report No. 28*, Washington 2025.

Streszczenie

Transport towarów akcyzowych na rynki Europy Południowo-Wschodniej należy do wymagających obszarów działalności logistycznej. Wynika to ze specyfiki produktów objętych akcyzą, które podlegają kontroli prawnej i podatkowej oraz wymagają odpowiednich warunków organizacyjnych, dokumentacyjnych i bezpieczeństwa. Szczególne znaczenie mają alkohol i wyroby tytoniowe jako towary wrażliwe na zakłócenia w łańcuchu dostaw oraz podatne na nielegalny obrót. Celem artykułu jest identyfikacja najważniejszych determinant i wyzwań związanych z organizacją transportu towarów

akcyzowych do Serbii, Bośni i Hercegowiny oraz Gruzji. Analizę oparto na przeglądzie literatury, aktów prawnych, dokumentów instytucjonalnych oraz porównaniu uwarunkowań transportowych w wybranych państwach regionu. W artykule omówiono znaczenie procedur celnych, składów podatkowych, systemów EMCS i SENT, dokumentacji transportowej, zabezpieczenia ładunku, infrastruktury oraz czynników ekonomicznych i instytucjonalnych. Szczególną uwagę zwrócono na praktyczne skutki tych uwarunkowań, takie jak konieczność planowania odpraw, zapewnienia kompletności dokumentów, ograniczania ryzyka kradzieży oraz uwzględniania możliwych opóźnień na trasie przewozu. Przeprowadzona analiza wykazała, że organizacja przewozów wymaga wysokiego poziomu zgodności formalnoprawnej, sprawnej koordynacji uczestników łańcucha dostaw oraz uwzględnienia ryzyka opóźnień, kontroli i różnic regulacyjnych. Wskazano również, że Polska może pełnić istotną rolę jako zaplecze logistyczne, organizacyjne i dokumentacyjne dla dostaw kierowanych na rynki południowo-wschodnie, zwłaszcza dzięki położeniu geograficznemu, rozwiniętej infrastrukturze oraz doświadczeniu przedsiębiorstw sektora TSL. Ujęcie to pozwala lepiej powiązać wymagania regulacyjne z rzeczywistą organizacją procesu transportowego w badanym regionie.

Słowa kluczowe: logistyka, towary akcyzowe, transport międzynarodowy, Europa Południowo-Wschodnia, łańcuch dostaw

DETERMINANTS AND LOGISTICAL CHALLENGES IN THE TRANSPORT OF EXCISE GOODS TO THE MARKETS OF SOUTH-EASTERN EUROPE

Summary

The transport of excise goods to South-Eastern European markets is a demanding area of logistics activity. This results from the specific nature of products subject to excise duty, which are covered by legal and fiscal control and require appropriate organisational, documentation and security conditions. Alcohol and tobacco products are particularly important as goods sensitive to supply chain disruptions and exposed to illegal trade. The aim of the article is to identify key determinants and challenges related to organising excise goods transport to Serbia, Bosnia and Herzegovina and Georgia. The analysis is based on a review of literature, legal acts, institutional documents and a comparison of transport conditions. The article discusses customs procedures, tax warehouses, EMCS and SENT systems, transport documentation, cargo security, infrastructure, and economic and institutional factors. Particular attention is paid to practical effects, including planning customs clearance, ensuring complete documentation, reducing theft risk and accounting for delays. The analysis shows that transport organisation requires legal compliance, coordination of supply chain participants and consideration of delays, inspections and regulatory differences. It also indicates that Poland may serve as an important logistics, organisational and documentation base for deliveries

to south-eastern markets due to its location, infrastructure and TSL sector experience. This approach links regulatory requirements with actual transport organisation.

Keywords: logistics, excise goods, international transport, South-Eastern Europe, supply chain