

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Technologický postup přepravy zásilek v kombinované
dopravě**

František Záveský

Bakalářská práce

2009

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra technologie a řízení dopravy
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **František ZÁVESKÝ**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Logistické technologie**

Název tématu: **Technologický postup přepravy zásilek v kombinované dopravě**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Přeprava zásilek v kombinované přepravě
2. Technologický postup přepravy zásilek
3. Tvorba technologického grafu
4. Modelová přeprava zásilek v kombinované přepravě

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-5
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- (1) NOVÁK, J. a kol. Kombinovaná přeprava. 1. vyd. [s.l.] : Institut Jana Pernera, o.p.s., březen 2008. 320 s. ISBN 978-80-86530-47-5.
- (2) ŠIROKÝ, J. a kol. Základy technologie a řízení dopravy. 1. vyd. [s.l.] : Institut Jana Pernera, o.p.s., 2005. 176 s. ISBN 80-85630-29-9.
- (3) DRAHOTSKÝ, I. a kol. Zasilatelství. Univerzita Pardubice : [s.n.], 2007. 98 s. ISBN 978-80-7399-079-4.

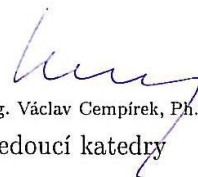
Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 31. prosince 2008
Termín odevzdání bakalářské práce: 25. května 2009



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. ledna 2009

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 20.5.2009

František Závěský

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá komplexním pohledem na přepravu kontejnerových zásilek v kombinované přepravě, nejprve z pohledu jednotlivých druhů doprav, včetně potřebných dokumentů. Dále se tato práce věnuje technologickým postupům v kombinované přepravě, ze kterých dále vychází technologické grafy. Všechna tato fakta o jednotlivých přepravách, postupech a grafech jsou poté aplikována a znázorněna ve dvou modelových přepravách.

KLÍČOVÁ SLOVA

kombinovaná přeprava, technologický postup, technologický graf, modelová přeprava, konosament

TITLE

Technological process of shipment transportation in intermodal transport

ANNOTATION

This bachelor paper deals with complex view on container shipment transportation in intermodal transport. At first, the issue is analyzed with regard to particular modes of transport, including necessary documents. Further on, the paper is focused on technological processes in intermodal transport and related technological graphs. All above-mentioned facts on intermodal transport are then applied to and demonstrated in two model examples.

KEYWORDS

intermodal transport, technological process, technological graph, model transport, bill of lading

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych tímto způsobem poděkoval všem, kteří mi pomohli k vytvoření této bakalářské práce, zejména pak vedoucímu bakalářské práce doc. Ing. Jaromírovi Širokému, Ph.D. za odborné vedení, dále panu Stanislavu Olivovi a Ing. Dagmar Jandové za poskytnuté důležité informace, materiály a za ochotu pomoci mi s touto prací.

Mé poděkování patří také mé rodině za veškerou podporu.

OBSAH

ÚVOD	9
1 PŘEPRAVA ZÁSILEK V KOMBINOVANÉ PŘEPRAVĚ	10
1.1 Silniční doprava	10
1.2 Železniční doprava.....	11
1.3 Vodní doprava.....	16
1.4 Letecká doprava.....	17
1.5 Dokumenty k přepravě zásilek.....	18
2 TECHNOLOGICKÝ POSTUP PŘEPRAVY ZÁSILEK.....	21
2.1 Obecný technologický postup.....	21
2.2 Technologický postup z pohledu speditéra.....	24
2.3 Technologický postup z pohledu přepravce	26
2.4 Technologické grafy	27
3 MODELOVÉ PŘEPRAVY	33
3.1 Import.....	33
3.2 Export.....	34
ZÁVĚR	37
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	38
SEZNAM OBRÁZKŮ	39
SEZNAM ZKRATEK.....	40
SEZNAM PŘÍLOH	41

ÚVOD

Problematika kombinované přepravy je v dnešní době velice aktuální téma, protože je čím dál více využívána, neboť se mezikontinentálně přepravuje čím dál více zboží. Současný stav kombinované přepravy je takový, že pro mezikontinentální zásilky se využívá nejvíce námořní dopravy s tím, že „z“ a „do“ vnitrozemí daného kontinentu probíhá svoz a rozvoz „do“ a „z“ přístavů pomocí železniční a silniční dopravy. Kombinace těchto tří doprav vytváří efektivní dopravní systém, kterým lze zásilku přepravit co možná nejekonomičtěji.

Z geografického hlediska má jednoznačnou převahu v přepravě zásilek v kombinované přepravě severní polokoule a rovníková oblast nad jižní polokoulí. Největší objem přepravených zásilek je mezi Asií a Evropou, Asií a Severní Amerikou a Severní Amerikou a Evropou. Mezi ostatními světadíly zdaleka neprobíhají tak veliké přepravní proudy.

Další hledisko rozdělení kombinované přepravy je podle počtu přepravených zásilek, kde jednoznačně vede kontejnerová přeprava nad přepravou hromadných substrátů. Důvodem toho je, že kontejnerové zásilky jsou počítány na jednotky TEU¹ a množství hromadných substrátů je uváděno v tunách.

Proto cílem této bakalářské práce je vytvořit manuál, který by mohl být obecně aplikován na import a export ucelených kontejnerových zásilek „do“ a „z“ Evropy.

¹normalizovaná statistická jednotka KP, odpovídající kontejneru délky 20 stop, pro počítání kontejnerů různé délky a pro popis kapacity dopravních prostředků (především plavidel) nebo překladišť. Jeden kontejner ISO 1 o délce 40 stop (cca 12 m) se rovná 2 TEU.

1 PŘEPRAVA ZÁSILEK V KOMBINOVANÉ PŘEPRAVĚ

Kombinovaná přeprava je intermodální přeprava, kdy hlavní úsek trasy se realizuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo na moři a počáteční a/nebo koncový úsek po silnici, označovaný jako silniční svoz nebo rozvoz, je podle možnosti co nejkratší, resp. dopravně-manipulační systém zabezpečující přepravu a překládku zboží uloženého po celou dobu přepravy včetně překládky ve stejné přepravní jednotce. (1)

V této kapitole se autor zabývá jednotlivými druhy přeprav, jejich využitím v kombinované přepravě a technologií přepravy zásilek.

1.1 Silniční doprava

Silniční doprava je z hlediska KP využívána hlavně ke svozu a rozvozu zásilek „z“ a „do“ překladiště. Zásilka má v těchto případech jedno místo nakládky, jedno místo vykládky a je přepravována jedním silničním nákladním vozidlem. Manipulace se zásilkou probíhá pouze ve výchozím a koncovém bodě.

Naproti tomu v silniční dopravě se využívá i systém, kdy má vozidlo více nakládek a vykládek. Tento systém lze použít v kombinované přepravě jen v několika omezených případech, kdy je na silničním nákladním vozidle přepravováno více zásilek, například 2 kontejnery ISO 1 C. V kombinované přepravě se toto z hlediska silniční dopravy de facto nepoužívá z důvodu nejčastější přepravy kontejnerů ISO 1 A. Při použití vícenakládkového a vícevykládkového systému se musí zvažovat rentabilita prostojů při jednotlivých vykládkách a nakládkách.

Celý technologický postup přepravy zásilky v silniční dopravě začíná tím, že vozidlo přijede na místo nakládky, většinou zde musí počkat určitou dobu, než bude nakládka provedena. Druhou možností je tzv. „on time“ nakládka, kdy vozidlo po příjezdu na místo nakládky v daný čas je okamžitě naloženo. Poté je zásilka přepravena na místo určení. Na vykládce má vozidlo ve většině případů další časový prostoje, než bude vyloženo. Důvodů je mnoho, např. vozidlo čeká ve frontě vozidel, která přijela na vykládku před ním, nebo čeká na svoje vykládkové okno (tzv. „on time“ vykládka – prostoje zde vzniká tím, že vykládková okna jsou kratší než nakládková, a proto je nutné, aby zde vozidlo bylo o nějaký čas dříve).

1.2 Železniční doprava

Železniční doprava využívá několik druhů technologií přepravy zásilek. Z pohledu železničního dopravce jsou to tyto druhy: jednotlivé vozové zásilky, skupiny vozů, skupinový vlak a ucelený vlak. (1)

V jízdním řádu nákladních vlaků ČD jsou kategorie nákladní expres (Nex) a rychlý nákladní vlak (Rn). Tyto vlaky tvoří páteř nákladní železniční dopravy, protože propojují nejdůležitější hospodářská centra a hraniční přechodové stanice. (1)

Jednotlivé vozové zásilky

Jde o zásilku, která využívá k přepravě jeden samostatný železniční vůz. Vozovou zásilkou jsou rovněž míněny soukromé vozy a drážní vozidla jedoucí po vlastních kolech, která jsou podána k přepravě nákladním listem železnice. Tyto jednotlivé vozové zásilky jsou přepravovány pomocí pravidelných vlaků nebo se přepravují jako přidaný vůz k osobnímu vlaku. (1)

Skupiny vozů, skupinový vlak

Aby zásilka byla považována za skupinu vozů, musí být u ČD tvořena minimálně pět železničními vozy. Podmínky podání takovéto zásilky jsou: podání musí proběhnout v jedné železniční stanici, podává se k přepravě jedním nákladním listem, po celé trase se přepravují společně a jsou určeny pro jednoho příjemce v jedné železniční stanici. Přeprava skupin vozů má několik základních výhod, jsou jimi: zkrácení doby při řazení vozů, snižuje se riziko poškození zásilek, možnost předvídání pohybu vozů a tím zrychlení přechodu skupin vozů z jednoho vlaku na druhý. (1)

Skupiny vozů se slučují do skupinových vlaků, které jsou tvořeny dvěma a více skupinami vozů. Skupinový vlak vytváří podmínky pro rychlý přechod skupin mezi jednotlivými vlaky. Skupiny vozů jsou v určených stanicích odvěšovány nebo přivěšovány. Tento způsob se u ČD především využívá u vlaků nadřazeného systému přepravy přednostní zátěže, v KP pak v rámci ucelených vlaků KP „do“ a „z“ námořních přístavů. (1)

Ucelený vlak

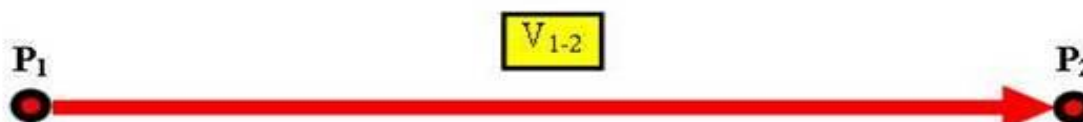
Největší objem zásilek v KP se přepravuje v ucelených vlacích, které jsou uvedeny výhradně v kategorii vlaků Nex. Ucelené vlaky se zavádí pouze v relacích, kde jsou silné

zátěžové proudy, a zavedení tohoto vlaku je pro všechny zúčastněné strany efektivní. Zásilky v ucelených vlacích podává odesílatel k přepravě jedním nákladním listem. Podání se musí uskutečnit v jedné železniční stanici, po celé přepravní trase se přepravují společně a jsou určeny pro jednoho příjemce v jedné železniční stanici. (1)

Nejčastěji jsou využívány ucelené vlaky pro přepravu zásilek z překladiště do překladiště, resp. námořního přístavu. Hlavní výhodou je, že odpadají potřeby řazení a s ním spojených prostoje v seřadovacích stanicích a na mezilehlých překladištích. To zvyšuje rychlost přepravy zásilky a snižuje dodací lhůtu.

Na jednom uceleném vlaku je možné v závislosti na konstrukčním vybavení zařazených železničních vozů přepravovat kontejnery a výměnné nástavby, případně i silniční návěsy. Pokud se na vlaku přepravují jen kontejnery, pak hovoříme o kontejnerovém vlaku. V případě vlaku, na kterém jsou pouze jízdní soupravy a silniční vozidla, hovoříme o vlaku Ro-La. (1)

V ucelených vlacích se z pohledu KP používají tyto druhy technologie přepravy: Begin and End (Obr. 1) – zásilka má jedno místo nakládky, jedno místo vykládky a přepravovaná zásilka je po celou dobu přepravy na jednom železničním voze. Manipulace se zásilkou probíhá pouze na místě podání (resp. nakládky) a místě určení (resp. vykládky). Tato technologie se často využívá u přímých ucelených vlaků pro jednoho zákazníka. (1)



Obr. 1: Schéma technologie „Begin and End“

Zdroj: (1)

Poznámky pro Obr. 1:

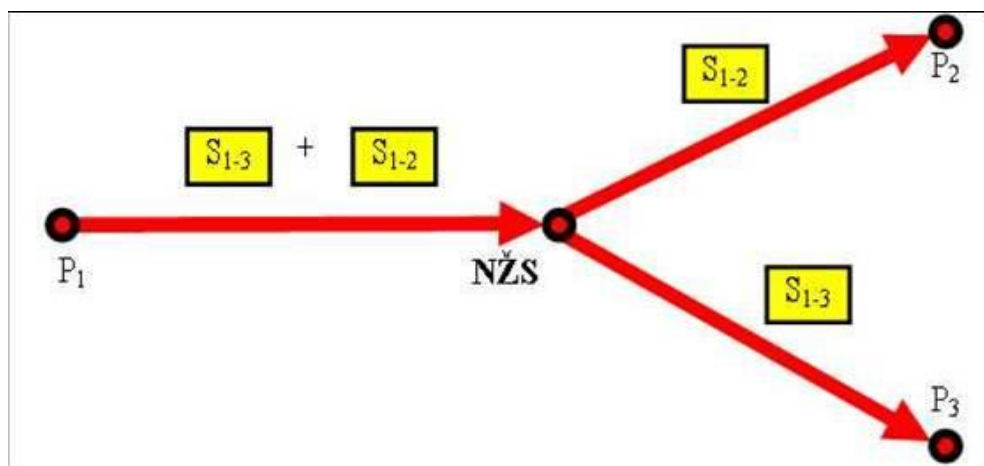
P₁, P₂ - překladiště

V₁₋₂ - ucelený vlak s přepravními jednotkami v KP v daném směru (dle dolního indexu)

Schéma je obdobně platné i pro opačný směr. (1)

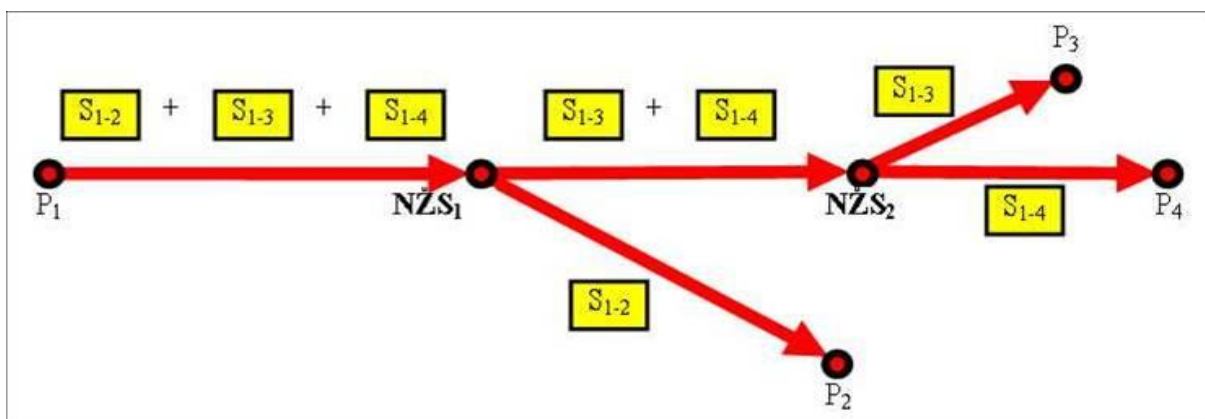
Skupinový vlak (Obr. 2 a Obr. 3) – veze několik skupin vozů, které mohou mít jedno ale i více míst určení. K vytvoření tohoto vlaku dochází v překladišti (resp. přístavišti), které figuruje jako místo podání zásilky a jede do koncového místa určení. Skupinový vlak využívá technologie „begin and end“, avšak některé skupiny vozů jsou odpojeny v nácestných stanicích. Tyto skupiny vozů pak mohou pokračovat dále jako samostatný vlak do svého

místa určení, nebo je nácestná stanice jejich místem určení. Toto je situace, kdy je skupinový vlak vypraven jako celek „z“ jednoho přecladiště (přistaviště), ovšem stejné to může být v situaci, kdy jsou skupiny vozů postupně v nácestných stanicích spojeny do skupinového vlaku směrem „do“ přecladiště (přistaviště). Situace „z“ přecladiště (přistaviště) je od jednoho odesílatele pro minimálně dva příjemce, naopak situace „do“ přecladiště (přistaviště) je od minimálně dvou odesílatelů pro jednoho příjemce. Použití této technologie vyžaduje spolupráci nácestných stanic a přecladišť (přistavů) a prodlužuje se tím doba přepravy. (1)



Obr. 2: Schéma technologie „Skupinový vlak“ – dvě skupiny vozů

Zdroj: (1)



Obr. 3: Schéma technologie „Skupinový vlak“ – tři skupiny vozů

Zdroj: (1)

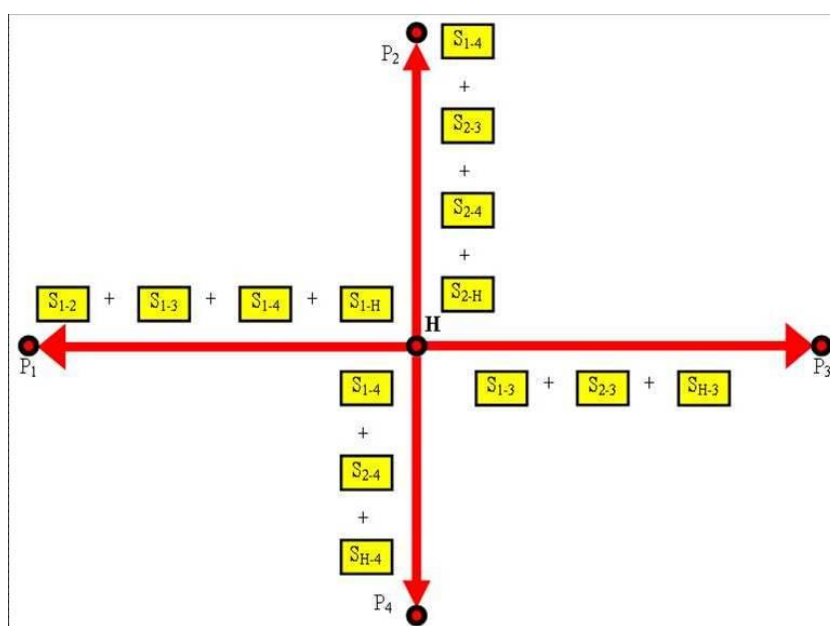
Poznámky pro Obr. 2 a Obr. 3: schéma je obdobně platné i pro opačný směr. (1)

P_1, P_2, P_3, P_4 - přecladiště

$NŽS_1, NŽS_2$ - nácestná železniční stanice

$S_{1-2}, S_{1-3}, S_{1-4}$ - skupiny vozů, resp. samostatné vlaky, s přepravními jednotkami KP v daném směru (dle dolního indexu)

Hub and spoke - technologie používaná mezi ucelenými vlaky v kombinované přepravě pro překládku přepravních jednotek v „hub terminálu“ (uzlový společný bod těchto ucelených vlaků). Tato technologie se rozděluje podle zatížení přepravních proudů na „hub and spoke“ a na „zjednodušený hub and spoke“. „Hub and spoke“ by se dala popsat jako technologie kříže, kdy v jeho středu je „hub terminál“ a na koncích jeho paprsků jsou překladiště. Díky tomuto terminálu lze přepravit zásilky, po rozřazení skupinových vozů mezi jednotlivé vlaky, nejen mezi výchozím a cílovým překladištěm uceleného vlaku, ale i mezi ostatními překladišti, která se nacházejí na ostatních paprscích. (viz Obr. 4 a Obr. 5). „Zjednodušená hub and spoke“ pracuje tak, že jedno překladiště (paprsek) má výrazně větší zátěžové proudy s „hub terminálem“ (jede několik ucelených vlaků za den). Ostatní směry (paprsky) mezi „hub terminálem“ a ostatními překladiště nejsou tak vytížené (jede několik ucelených vlaků za týden). (Obr. 6) (1)



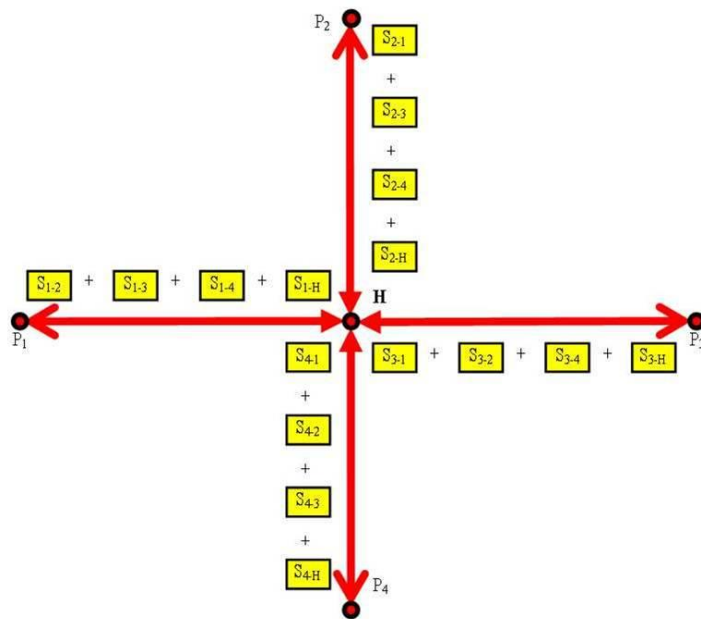
Obr. 4: „Hub and spoke“ – křížení dvou vlaků u „hub terminálu“

Zdroj: (1)

Poznámky pro Obr. 4:

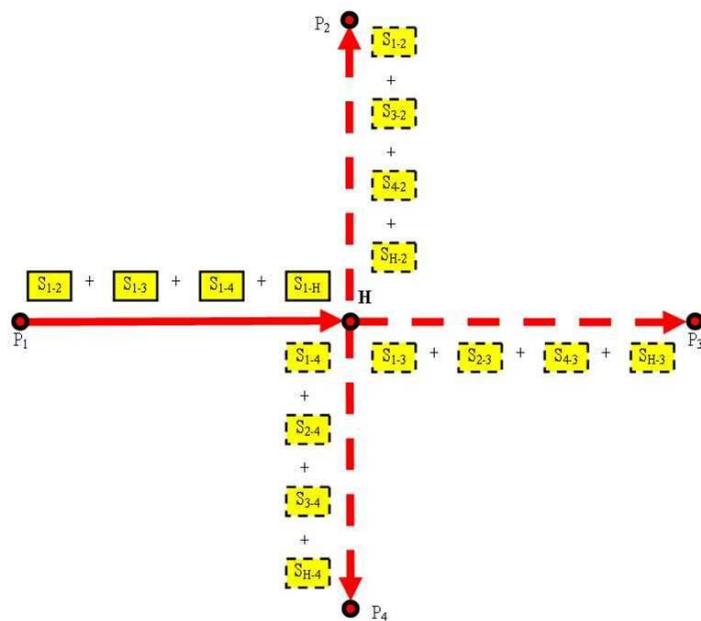
$P_1, P_2, P_3, P_4 / H$ - překladiště / „hub terminál“

$S_{1-2}, S_{1-3}, S_{1-4}, S_{2-3}, S_{2-4}, S_{1-H}, S_{2-H}, S_{H-3}, S_{H-4}$ - skupiny vozů s přepravními jednotkami KP v daném směru (dle dolního indexu) - Schéma je obdobně platné i pro opačný směr. (1)



Obr. 5: „Hub and spoke“ – kyvadlové vlaky mezi přecladišti a „hub terminálem“

Zdroj: (1)



Obr. 6: Zjednodušená technologie „Hub and spoke“

Zdroj: (1)

Poznámky pro Obr. 5 a Obr. 6:

$P_1, P_2, P_3, P_4 / H$ - přecladišti / „hub terminál“

$S_{1-2}, S_{1-3}, S_{1-4}, S_{2-1}, S_{2-3}, S_{2-4}, S_{3-1}, S_{3-2}, S_{3-4}, S_{4-1}, S_{4-2}, S_{4-3}, S_{1-H}, S_{2-H}, S_{3-H}, S_{4-H}$ - skupiny vozů s přepravními jednotkami KP v daném směru (dle dolního indexu).

Plná čára - směr s vyšší frekvencí vlaků.

Přerušovaná čára - směr s nižší frekvencí vlaků.

Schéma je obdobně platné i pro opačný směr. (1)

1.3 Vodní doprava

Vodní doprava má dva druhy pro přepravy zásilek – říční (vnitrozemskou) nákladní dopravu a námořní nákladní dopravu.

Vnitrozemská doprava se využívá zejména pro přepravu na krátké vzdálenosti převážně po řekách. Ovšem za vnitrozemskou považujeme i přepravu, která ve vnitrozemí začíná a končí, ale její část může vést po moři, např. Bremerhaven (Weser) – Köln (Rýn). Častěji se využívá pro rozvoz a svoz zboží a zásilek z velkých přístavů dále do vnitrozemí. Z toho vyplývá, že zpravidla při svozu bývá více nákladek a jedna vykládka ve velkém přístavu a při rozvozu bývá jedna nakládka a více vykládek. Vnitrozemská vodní doprava má lokální charakter.

Oproti tomu námořní doprava má charakter celosvětový. Ovšem největší přepravní proudy jsou na severní polokouli a rovníkové oblasti, na jižní polokouli jsou přepravní proudy slabší. Na jižní polokouli se nachází i méně velikých a významných přístavů než na severní polokouli. Pomocí námořní dopravy se přepraví nejvíce zásilek v kontejnerech a nejvíce zboží na tuny se přepraví pomocí tankerů a lodí přepravujících hromadné substráty (rudy atp.).

Námořní doprava funguje hlavně pomocí vícenakládkového a vícevykládkového systému, např. import z Asie: KEX – Korea Europe Express společnosti CMA CGM: Hakata Fukuoka (JP) – Kwangyang (KR) – Pusan (KR) – Kaohsiung (TW) – Hong Kong (HK) – Singapore (SG) – Rotterdam (NL) – Hamburg (DE) – Thames Port (GB) – Singapore (SG) – Hong Kong (HK) – Kaohsiung (TW) – Hakata Fukuoka (JP). (Obr. 7) (5)

Pro export do USA lze uvést příklad Liberty Bridge společnosti CMA CGM, která jede přes přístavy Bremenhaven (DE) – Felixstowe (GB) - Rotterdam (NL) – Le Havre (FR) – New York (US) – Savannah (US) – Miami (US) – Savannah (US) – Charleston (US) – New York (US) – Bremenhaven (DE). (Obr. 8) (6)

V námořní dopravě se ovšem nedají cesty definovat jako linky, protože jejich trasy se poměrně často mění, proto je důležité získat si aktuální informace o trasách lodí na internetových stránkách rejdařských společností.



Obr. 7: Trasa linky KEX rejdářství CMA CGM na mapě

Zdroj: (5)



Obr. 8: Trasa linky Liberty Bridge rejdářství CMA CGM na mapě

Zdroj: (6)

1.4 Letecká doprava

U letecké dopravy probíhá přeprava zásilek mezi letišti, resp. jejich cargo terminály, které jsou propojeny z největší částí se silniční dopravou. Jejím specifickým faktorem a hlavní bezkonkurenční výhodou je rychlost přepravy zásilek. Letecká doprava má další výhody, jednou z nich je jednodušší a levnější balení zásilek. U letecké dopravy tvoří obal asi 5 % hmotnosti zásilky, na rozdíl od jiných druhů doprav, kde obal tvoří až 15 % hmotnosti zásilky. Další pozitivní faktor je bezpečnost a poškození zásilek je taktéž menší než u jiných doprav. (2)

Letecká doprava se využívá pro expresní zásilky, zboží s vysokou hodnotou a režimové zboží. Tyto zásilky a zboží jsou přepravovány výhradně na velké vzdálenosti avšak ve velice malých objemech. Zásilky se přepravují pomocí nákladních letadel nebo pomocí dokládky osobních letadel. (2)

V letecké dopravě se využívá systém „Hub and spoke“. (2)

1.5 Dokumenty k přepravě zásilek

Nedílnou a důležitou součástí přepravy jsou dokumenty, které se na přepravě zásilky podílejí, jako jsou nákladní listy, celní deklarace a další. Tyto dokumenty ovlivňují dopravu nejen z hlediska právního (možnost nakládání se zásilkou atd.), ale i z obchodního (kdo za zásilku odpovídá, kdo platí jakou část přepravy atd.) a časového. Dokumentace a s ní spojená administrativní činnost přímo i nepřímo ovlivňuje průběh přepravy. Přímou jej ovlivňují například konosamenty, které slouží jako cenný papír a dokud tento dokument příjemce nemá, nemůže se zásilkou disponovat. Nepřímo jej dále ovlivňují různé předávací protokoly a tvorba dokumentace v místech nakládek, v překladištích atp. Velmi často mají tyto dokumenty vliv na průběh celé přepravy, ať už z hlediska časového nebo z finančního. Největší roli v přepravě zásilek hrají nákladní listy a každý druh dopravy má svůj specifický druh nákladního listu.

Nákladní list neplní jen smluvní funkci o uzavření přepravní smlouvy, ale plní další funkce jako potvrzení o příjmu zásilky, příkaz jak nakládat se zásilkou a příkaz přepravní cesty, celní deklarace, účetní doklad, doklad o odeslání zásilky, doklad o pojištění. (2)

Uzavření této smlouvy o přepravě pomocí nákladního listu, může uzavřít i zmocněnec, ve vztahu k zákazníkovi se tento zmocněnec nazývá speditér, ve vztahu k dopravci jím je agent. Speditér i agent jsou oprávněni k podpisu smlouvy o přepravě.

Silniční doprava

V silniční dopravě se používá mezinárodní nákladní list CMR (Příloha 2). Tento nákladní list obsahuje 5 listů. Nejdůležitější jsou první tři exempláře. První (červený) je exemplář pro odesílatele, druhý (modrý) je exemplář pro příjemce a třetí (zelený) je exemplář pro dopravce. Čtvrtý a pátý (černý) exemplář jsou využívány při policejních nebo celních kontrolách, popřípadě jsou přikládány jako přílohy k fakturám. Na listu CMR musí být vždy vyplněn odesílatel a příjemce, dopravce, množství a váha přepravovaného zboží,

podpis a razítko dopravce (stvrzuje tím převzetí zásilky) a do kolonky různé se většinou vypisuje číslo plomby, kterou je kontejner nebo návěs zaplombován.

Železniční doprava

V železniční dopravě se používají de facto dva nákladní listy. CIM je nákladní list pro přepravu mezinárodní nákladní dopravy, CUV je vozový list pro mezinárodní přepravu prázdných vozů. Skládá se z 5 listů – první list se nazývá „Prvopis“, který jede se zásilkou a dostává ho příjemce. Druhý list je „Karta“, nechává si ho dopravce ve stanici určení. Třetí list je „Návěstní a odběrní list/celní list“, jede se zásilkou až do stanice určení. Čtvrtý list je „Druhopis“, který zůstane odesílateli. Pátý list se nazývá „Účetní list“, který si nechává dopravce ve stanici odeslání. Nákladní list je vytvořen pro každou zásilku, která jede na vlaku. Ucelený vlak jede pod jedním nákladním listem. Skupinový vlak má pro každou skupinu vozů jeden nákladní list a pro každou kusovou zásilku je také jeden nákladní list.

Vodní doprava

V námořní dopravě se používá jako nákladní list tzv. konosament. Je to nejrozšířenější a nejdůležitější doklad v tomto druhu dopravy. Slouží jako nákladní list, ve kterém jsou zapsáni odesílatel i příjemce, dopravce, místa nakládky a vykládky, hmotnost zásilky, nutnou podmínkou je, aby měl konosament razítko „ORIGINAL“ a v pravém horním rohu měl napsán počet originálů daného konosamentu. Konosamenty slouží i jako cenný papír, se kterým je možné obchodovat, protože dopravce je na jeho základě povinen vydat zásilku do rukou příjemce. Konosament představuje zboží, na které byl vydán, a jako cenný papír má hodnotu zásilky, která může být prodána, převedena na druhou osobu, popřípadě může sloužit jako záruka při poskytnutí úvěru. Obchodovatelným konosamentem je tzv. „konosament na řad“, který má v položce příjemce („consignee“), napsáno „to the order“.

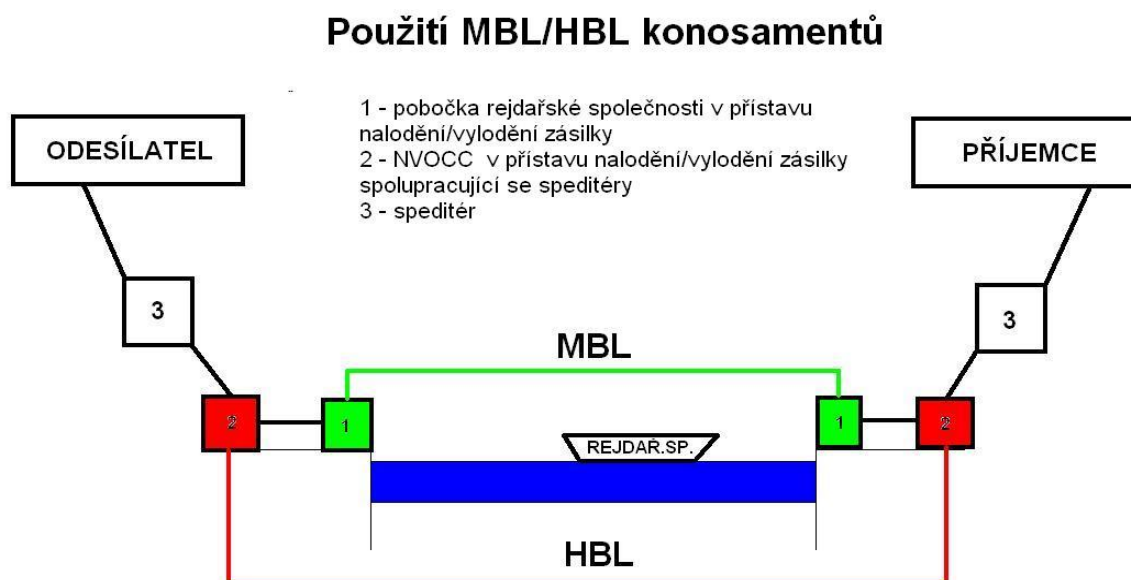
Konosamenty mají několik dělení: podle příjemce (konosament na řad, na jméno, na doručitele); podle druhu konosamentu (palubní, přejímací, průběžný, společný, sběrný). Dále se dělí podle použití během přepravy. Tyto konosamenty jsou tři, tzv. „Master konosament“ - MBL, „House konosament“ - HBL (Příloha 2) a „Sea Waybill“ - SWB (Příloha 3).

Master konosamenty se používají mezi jednotlivými kanceláři rejdařských společností v přístavu nalodění a přístavu vylodění zásilky.

House konosamenty používají „NVOCC“ (NON VESSEL OPERATING CONTAINER CARRIER) – to jsou společnosti, které mají s rejdářskými společnostmi smluvené určité podmínky a ceny, a shánějí pro rejdářské společnosti zakázky. Protože mají NVOCC společnosti s rejdářskými společnostmi domluvené ceny, je levnější a celkově výhodnější pro speditéry, nechat si přes ně zprostředkovat přepravu zásilky pomocí námořní dopravy. Příklad společnosti NVOCC je například Globelink, Austomar atd.

Sea Waybill je konosament v elektronické podobě, který nelze označit jako cenný papír, nemá žádnou hodnotu. Není na něm razítko „ORIGINAL“ a v počtu originálů má většinou uveden počet 0.

Na následujícím grafu je vidět, jak je v námořní dopravě rozvrženo používání konosamentů (Obr. 9).



Obr. 9: Použití Master konosamentů (MBL) a House konosamentů (HBL)

Zdroj: autor

Letecká doprava

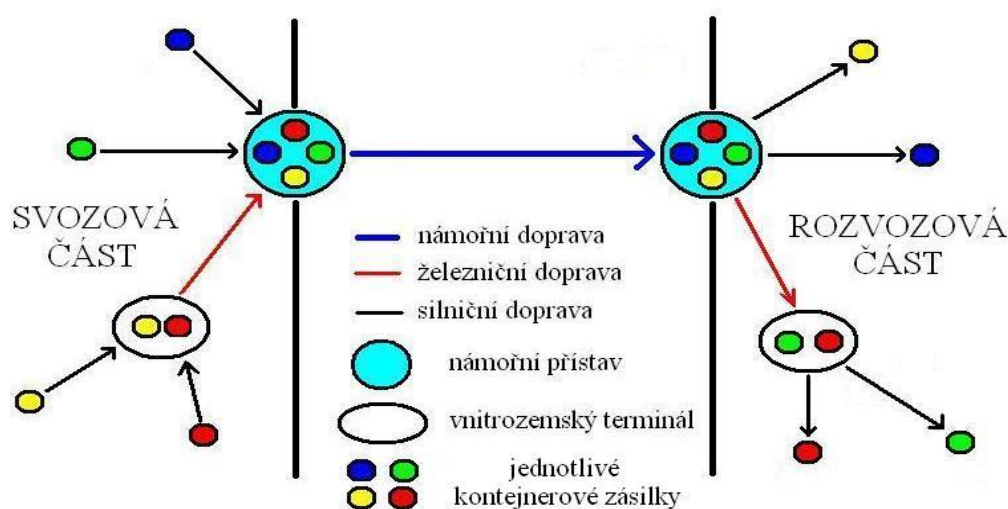
Letecká doprava vzhledem ke své rychlosti a velkým přepravním vzdálenostem používá v dnešní době výhradně „Air Waybill“ (AWB), dříve se používaly letecké konosamenty. Air Waybill jako nákladní list doprovází zásilku z letiště odeslání až na letiště určení, je také posílám elektronickou poštou agentovi, který zprostředkovává přepravu zásilky.

2 TECHNOLOGICKÝ POSTUP PŘEPRAVY ZÁSILEK

V této kapitole autor popisuje technologické postupy přepravy zásilek. Tyto postupy rozděljuje do několika rovin: obecná, z pohledu speditéra a z pohledu přepravce, neboť každá z těchto rovin má svá specifika. Obecnou rovinu se snaží autor vyjádřit co nejkomplexněji, pohled speditéra doplňuje obecnou část přepravy zásilek a pohled přepravce poukazuje na rozdílnost pohledů speditéra a přepravce.

2.1 Obecný technologický postup

V této sekci se autor zabývá technologickým postupem (Obr. 12) celé přepravy zásilky. Z hlediska kombinované dopravy se přepravují zásilky na velkou vzdálenost, většinou bývá mezikontinentální. Z toho důvodu se kombinují silniční, železniční a vodní doprava dohromady, aby přeprava zásilek byla co nejekonomičtější a nejvýhodnější. Technologický postup má několik fází, jsou jimi: svoz do vnitrozemského terminálu/přístavu nalodění zásilek, nakládka zásilek na loď, transport zásilek lodí, vykládka zásilek v přístavu určení a konečný transport zásilek z přístavu vylodění k příjemcům. Na následujícím diagramu (Obr. 10) a v následujících odstavcích autor popisuje a vysvětluje obecný technologický postup kombinované dopravy.



Obr. 10: Diagram přepravy zásilek v kombinované dopravě

Zdroj: autor

Svoz

Svozem se často nazývá celá část přepravy z místa nakládky až do námořního přístavu a to z důvodu, že ji celou časově ovlivňuje tzv. „closing time“ nalodění zásilky. Closing time je pevně stanovený čas, kdy musí být zásilka v přístavu před vyplutím lodě. Z toho důvodu tento čas ovlivňuje celou část svozu z místa nakládky do vnitrozemského terminálu a přepravu zásilky mezi terminálem a přístavem. Celá tato část musí být podřízena closing time-u lodi.

Closing time pro přivezení zásilky do přístavu bývá zpravidla 48 hodin před vyplutím lodi. V rámci EU bývá tento čas 24 hodin. Při exportu zásilky do USA máme dva closing time-y. Nejdříve je nutné vyřídit dokumentaci s FBI. Kompletní vyřízení této dokumentace musí být hotové 3 až 4 dny před vyplutím lodi, zásilka poté musí být přivezena do přístaviště zpravidla 60 hodin před vyplutím lodi. Tyto časy jsou definovány pro pracovní dny, přes víkend se tato doba prodlužuje.

V případě importů zásilek, je proces svozu ovlivňován dodacími doložkami Incoterms 2000 (Příloha 1). Ve většině dodacích doložek zajišťuje svoz zásilky do přístavu nalodění odesílatel, avšak u doložky EXW – „ex works“ zajišťuje svoz do přístavu nalodění příjemce, ten většinou využívá služeb logistické firmy v jeho zemi a tato logistická firma využívá místních agentů nebo místních poboček firmy.

Svoz zásilek probíhá pomocí silniční dopravy u vnitrozemské kombinované dopravy (zásilka je přivezena do vnitrozemského terminálu, kde je přeložena na železniční vůz a dále přepravena pomocí železniční dopravy). U mezikontinentální kombinované dopravy je svoz prováděn silniční a železniční dopravou, kdy je zásilka přivezena silničním nákladním vozidlem do vnitrozemského terminálu a dále je přepravena po železnici do přístavu nalodění.

Nalodění zásilky

S naloděním zásilky jsou spojeny odpovědnosti v dodacích položkách (kapitola 2.2, Příloha 1). Nalodění zásilky je klasifikováno jako nalodění v momentě, kdy zásilka přejde přes zábradlí lodi.

Proces nakládky zásilek na loď je velice důležitý a složitý, neboť je nutné udržet těžiště na správném místě, nemít jednu stranu více zatíženou než druhou. Z toho vyplývá, že je nutné mít těžké zásilky co nejnižší a na ně vrstvit zásilky lehčího charakteru. Nalodění zásilky trvá většinou 12 až 24 hodin. Ovšem zde velice záleží na přístavu a jeho technickém zázemí a vybavení.

Převoz zásilky lodí

Při převozu zásilky lodí je nutné počítat, že námořní doprava má většinou nakládky a vykládky v několika přístavech (kapitola 1.3). Vícenakládkový a vícevykládkový systém sice prodlužuje dobu plavby, ale na druhou stranu tento systém zajišťuje maximální vytížení lodi a využití její maximální kapacity, to zlepšuje ekonomické hledisko a snižuje náklady na přepravu jednotlivých zásilek.

Při převozu zásilek musí být na lodi „lodní manifest“. Je to seznam všech nákladů na lodi, které jsou sepsány podle pořadí vydaných konosamentů. Musí být podepsán kapitánem a loď se jím prokazuje kontrolním úřadům, protože lodní manifest je součástí lodních dokumentů.

Převoz zásilek mezi Asií a Evropou trvá přibližně 3 až 4 týdny, převoz mezi Evropou a Amerikou 8 až 14 dní a převoz mezi Asií a Amerikou 2 až 3 týdny.

Příplutí lodě do přístavu určení

Po příplutí lodě do přístavu určení jsou zásilky z lodi vyloženy. Vykládka trvá většinou 12 až 24 hodin, záleží na technickém vybavení a administrativním zázemí přístavu.

Příplutí lodě a následná vykládka ovlivňují celou část rozvozu zásilek z přístavu. Nejdůležitější ze všeho je čas příplutí lodě. Díky moderním technologiím lze sledovat přesnou polohu zásilky při plavbě, proto víme, kdy přibližně přípluje loď do přístavu, dále k tomu připočteme určitý čas na vyložení zásilky a administrativní vyřízení, a vyjde nám, kdy můžeme se zásilkou disponovat na další přesun do vnitrozemského terminálu v zemi určení.

Toto je velice důležité z hlediska objednání místa na nákladním vlaku. Je nutné provést booking místa 5 až 7 dní dopředu, dále je nutné zkoordinovat správně tyto časy a to z důvodu velmi omezené doby bezplatného skladování zásilky v přístavu, zpravidla to bývají 3 až 4 dny, poté musí být hrazeny velice vysoké částky za uskladnění zásilky.

Převoz zásilky na místo určení

Z přístavů se zásilky převážejí převážně nákladním vlakem do vnitrozemského terminálu, kde je zásilka vyložena a odkud je později přeložena na silniční nákladní vozidlo a dodána příjemci.

Z velkých evropských přístavů jezdí do ČR několik ucelených vlaků denně (např. Metrans vypraví okolo 30 ucelených vlaků týdně z Hamburgu do jejich terminálu Praha-Uhřetěves). Doba přepravy zásilky je 24 až 48 hodin. Poté je zásilka v terminálu vyložena a uskladněna na dobu než je odvezena silničním nákladním vozidlem přímo příjemci, popřípadě přeložena přímo na silniční nákladní vozidlo a odvezena příjemci.

Rychlejší způsob přepravy zásilky k příjemci je využít silniční nákladní vozidlo přímo z přístaviště vyložením. Ušetří se tím čas za vyplňování dokumentů, protože zásilka jede pod jedním nákladním listem CMR z přístavu až k příjemci. Toto lze ovšem praktikovat pouze v případě, že přepravujeme zásilku, která se vejde na jedno maximálně dvě nákladní vozidla, poté je tento způsob velice finančně velice nevýhodný. Přeprava jednoho kontejneru tímto způsobem je mnohem rychlejší, ale je také dražší.

2.2 Technologický postup z pohledu speditéra

Technologický postup z pohledu speditéra, který doručuje zásilku příjemci, je o něco rozdílnější. Vše od svozu až po dopravení zásilky na místo určení je stejné, ovšem speditér příjemci často ještě zajišťuje pojištění, před samotnou přepravou zásilky a po samotné přepravě vyřizuje vyclení zásilky a vrácení kontejneru rejdařské společnosti.

Dalším důležitým prvkem technologického postupu z pohledu speditéra jsou dodací doložky **Incoterms 2000** (Příloha 1). Podle kterých dodacích doložek bude zásilka přepravována, si domluví speditér s odesílatelem/příjemcem při sjednávání smlouvy o přepravě. Dodací doložky představují všeobecně známý a uznávaný text podmínek o dodání zboží, o placení přepravného, o povinnostech přepravce, od kdy ručí přepravce za zásilku atd. Tyto doložky nejsou součástí žádné mezinárodní smlouvy a z toho důvodu nejsou samy o sobě závazné, ale právně závazné se stávají v momentě, kdy se na ně smluvní strany odvolají ve smlouvě o přepravě. Tyto dodací doložky jsou pak zaznamenány i v nákladních listech.

Obsahují 13 dodacích doložek, které jsou podle své povahy uspořádány do 4 skupin:

- Skupina E = doložka odebrání
- Skupina F = hlavní přepravné prodávajícím neplaceno
- Skupina C = hlavní přepravné prodávajícím placeno
- Skupina D = doložky dodání. (3)

Nejdůležitějšími a nejpoužívanějšími jsou tyto 3 dodací doložky: EXW, FOB, CIF.

Zobrazení rozdělení rizik a nákladů (Příloha 1).

Clo

Importovanou zásilku ze země odeslání mimo EU je nutné proclít. To lze na několika místech: prvním je přístav vylození zásilky, ovšem zde bývají služby spojené s proclením velice drahé, z toho důvodu je to dost nevýhodné, proto se zpravidla cílí v ČR. Druhé místo, kde lze proclít zásilku, je na terminálu v překladišti, kam byla zásilka přepravena pomocí nákladního vlaku, nebo lze zásilku vyclít na lokálním celním úřadě příjemce.

Je-li nevyclená zásilka přepravována z přístavu pomocí silniční dopravy, má u sebe řidič dokument TCP (Tranzitní celní prohlášení). To je doklad o nevyclené zásilce, a dokud nebude mít příjemce zásilku vyclenou a razítkem potvrzené TCP, které musí dodat zpět na celní úřad, kde bylo TCP vystaveno, řidič nesmí zásilku vyložit a předat příjemci. Příjemce obdrží dokument JSD (Jednotný správní doklad), který potvrzuje, že byla zásilka vyclena.

Clení zásilky je dále rozděleno podle importu nebo exportu. Při importu zásilky je speditérem vydáno „**Čestné prohlášení o výši dopravného**“, které je nutné pro celní účely. Celní úřad vyměří příjemci zásilky tzv. „**Celní dluh**“, který se vypočítá z hodnoty importovaného zboží a z hodnoty přepravy. Celní dluh musí být uhrazen do **deseti kalendářních dnů**, není-li uhrazen, navyšuje se odesílateli dlužná částka o penále. Po zaplacení zašle celní deklarant příjemci zásilky JSD dokument, kterým se prokáže při převzetí zásilky.

Při exportu zásilky musí také probíhat celní odbavení, z důvodu placení a neplacení DPH při vývozu zboží mimo EU a do EU.

Při exportu zásilky mohou probíhat dva druhy celního odbavení. Prvním je „**Zjednodušený celní postup**“, při kterém celní deklarant vystaví „**Vývozní doprovodný doklad**“ na podkladech speditéra. Druhý postup je složitější v tom, že celní úřad nemá zkušenosti s odesílatelem zásilky, proto s ním sepíše komisionářskou smlouvu, chce po něm doložit fakturu, výpis z obchodního rejstříku a osvědčení o IČO a DIČ,

po kladném vyřízení mu celní deklarant vyřídí celní odbavení zásilky. Při opakování exportu zásilek přes daný celní úřad se komisionářská smlouva přenáší a nemusí se sepisovat nová.

Pojištění

Pojištění u zásilek přepravovaných na tak veliké vzdálenosti je poměrně nutné. Zprostředkovat ho mohou buď agenti, kteří provádějí přepravu zásilky, nebo odesílatel (resp. příjemce). Je to z důvodů, že rejdaři za zásilku de facto neručí, jejich pojistné plnění bývá okolo 2 XDR na váhovou jednotku. XDR je definována Mezinárodním měnovým fondem a její aktuální hodnotu lze zjistit na stránkách České národní banky v záložce „Aktuální kurzy“.

Vrácení kontejneru

Kontejnery jsou vlastněny rejdařskými společnostmi, proto je mají speditéři, resp. zákazníci, vždy jen pronajaty a musí je po přepravě do určité doby (určené rejdařskou společností) vrátit na určité místo. Často to bývají překladiště v České republice, ale někdy se lze setkat s případy, kdy je nutné vrátit kontejner do přístavu, proto je nutné s těmito manipulačními jízdami prázdných kontejnerů také počítat a započítat je do kalkulace přepravy.

2.3 Technologický postup z pohledu přepravce

Technologický proces je z pohledu přepravce jiný než z pohledu speditéra. Speditér se dívá na to, jak se zásilkou nakládat a jak jí přepravit z místa nakládky do místa vykládky na podkladech, které mu dá přepravce. Naproti tomu se přepravce dívá na zásilku jako na předmět a chce, aby tento předmět byl přemístěn z místa nakládky do místa vykládky. Proto jsou pro něj důležité jiné povinnosti a náležitosti. Tyto povinnosti a náležitosti jsou rozděleny podle toho, jestli přepravce zásilku exportuje nebo importuje.

Při exportu zásilky přepravce musí vyplnit objednávku, zajistit naložení zásilky v místě nakládky a musí poté zaplatit v době splatnosti fakturu vystavenou speditérem za provedené přepravní služby.

Při importu zásilky přepravce musí vyplnit objednávku, zpravidla zaplatit fakturu odesílateli ještě před převzetím zásilky, aby mu byla zásilka vydána, před převzetím zásilky musí zpravidla zásilku vyclít (pokud celní povinnosti nevyřizuje za příjemce speditér, dodací

doložka DDP bývá velice málo využívána), musí převzít zásilku a poté zaplatit v době splatnosti fakturu vystavenou speditérem za provedené přepravní služby.

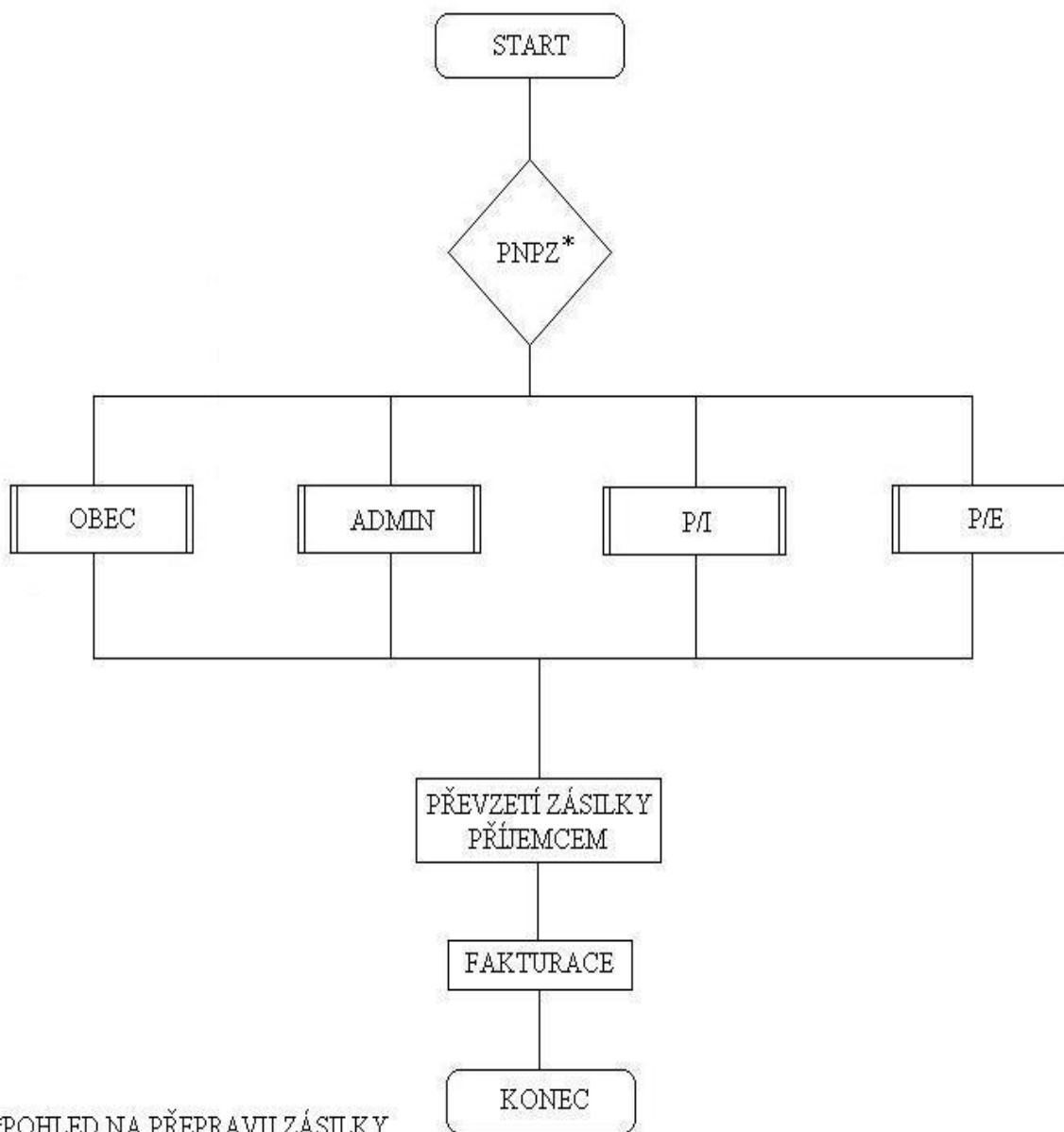
Objednávka

Objednávka je úvodní styk speditéra a příjemce, kdy příjemce zašle speditérovi dokument, ve kterém je zpravidla specifikován objednatel, adresa nakládky, adresa vykládky, datum nakládky, specifikace nákladu – množství kontejnerů a jejich obsah, dodací podmínky, splatnost faktury a kontaktní osoba.

2.4 Technologické grafy

V této části se autor zabývá technologickými postupy ve formě technologických grafů, na kterých je názorně graficky zobrazen celý postup přepravy. Věnuje se problému technologických grafů pro kombinovanou dopravu z několika úhlů (obecně – Obr. 12, z pohledu přepravce jak při importu tak při exportu zásilek – Obr. 13, administrativních činností – Obr. 14 a z časového hlediska – Obr. 15) a všechny tyto možnosti sjednocuje v jednom komplexním technologickém grafu – Obr. 11.

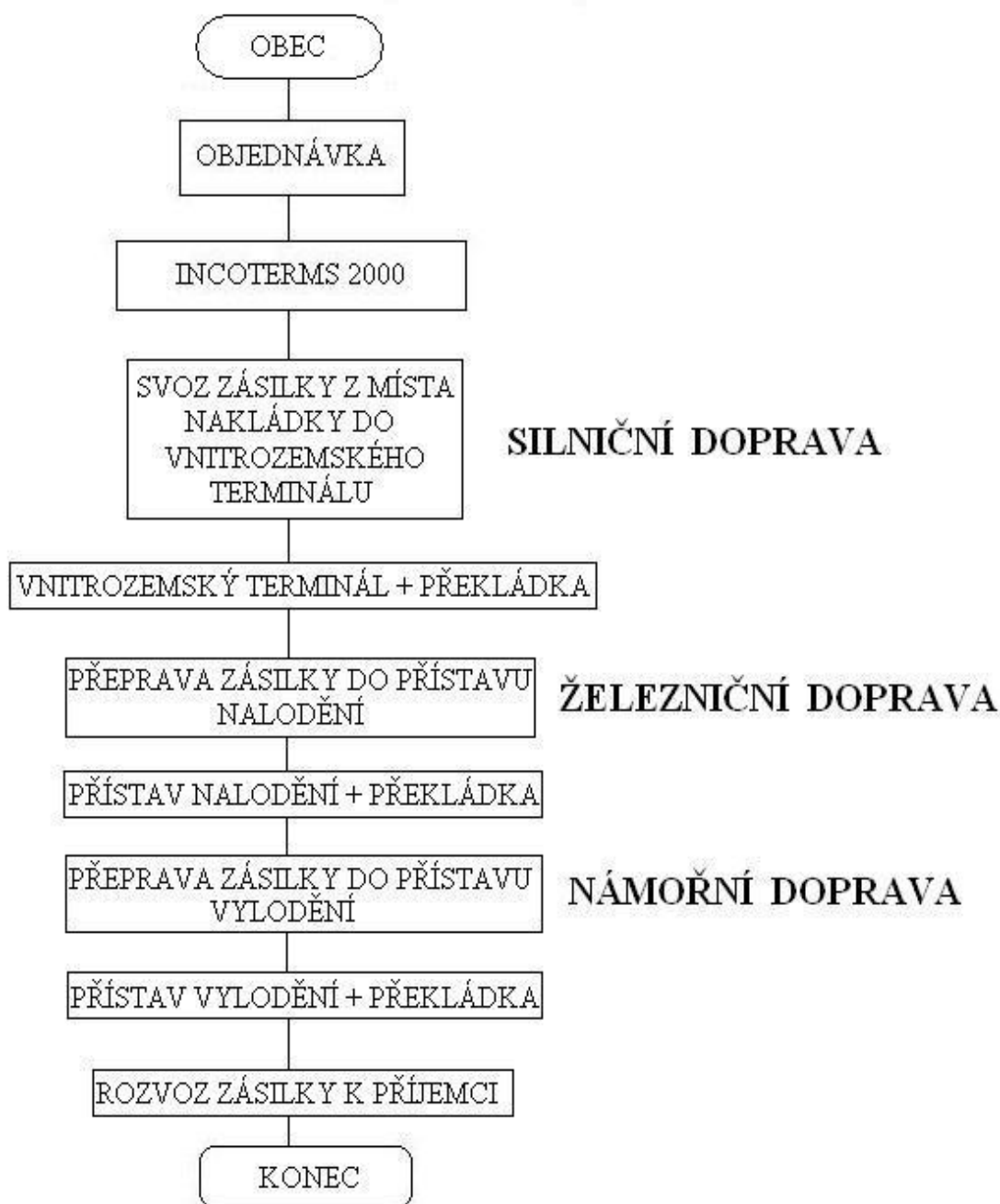
Autor technologické grafy modeluje jako vývojové diagramy, s možností rozhodovací situace a klasickou posloupností jednotlivých úkonů shora dolů. Jedině časové hledisko znázorňuje jako sloupcový graf z důvodu jeho větší přehlednosti a názornosti pro danou situaci.



Obr. 11: Komplexní vývojový diagram přepravy zásilek v KP

Zdroj: autor

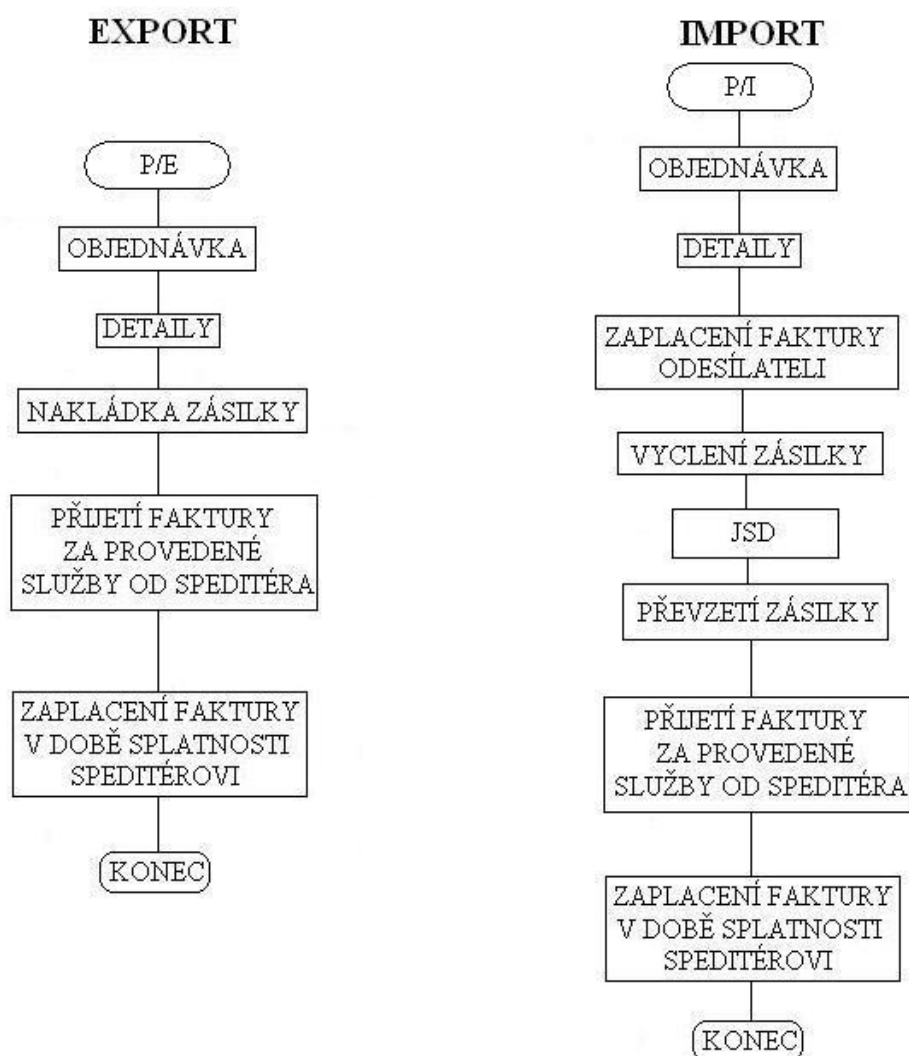
Tento vývojový diagram zobrazuje celou strukturu přepravy v kombinované dopravě, zobrazuje několik možností, jakými lze nahlížet na přepravu zásilek v KP. Tyto možnosti jsou zobrazeny na následujících stránkách a celý tento systém přepravy je názorně zobrazen v kapitole 4 Modelová přeprava, kde lze tyto operace najít konkrétně popsány a rozebrány, a celá forma technologického postupu je v kapitole 4 názorně vyobrazena na konkrétních příkladech.



Obr. 12: Vývojový diagram obecného technologického postupu

Zdroj: autor

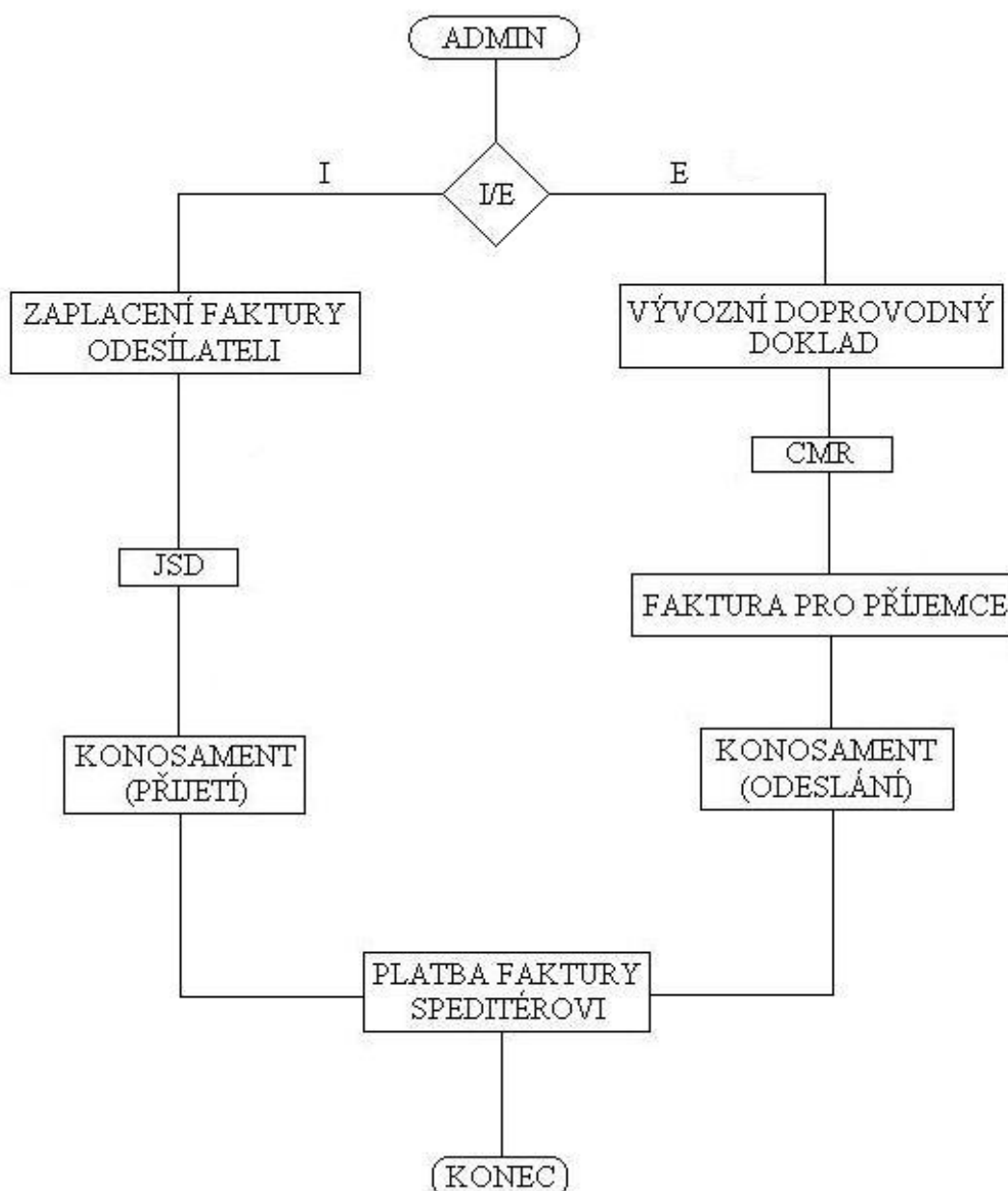
Na tomto vývojovém diagramu autor zobrazuje obecný technologický postup, který je popsán v kapitole 2. Autor přiřazuje k daným částem přepravy druh dopravy, který je provádí, dále zobrazil místa, kde dochází k manipulaci s přepravní jednotkou. Rozvoz zásilky k příjemci autor nerozvádí, protože probíhá stejně jako svozová část do přístavu nalodění. Možnosti, jakými lze nakombinovat tento obecný technologický postup, jsou znázorněny na Obr. 10 v kapitole 2.



Obr. 13: Vývojový diagram technologického postupu z pohledu přepravce

Zdroj: autor

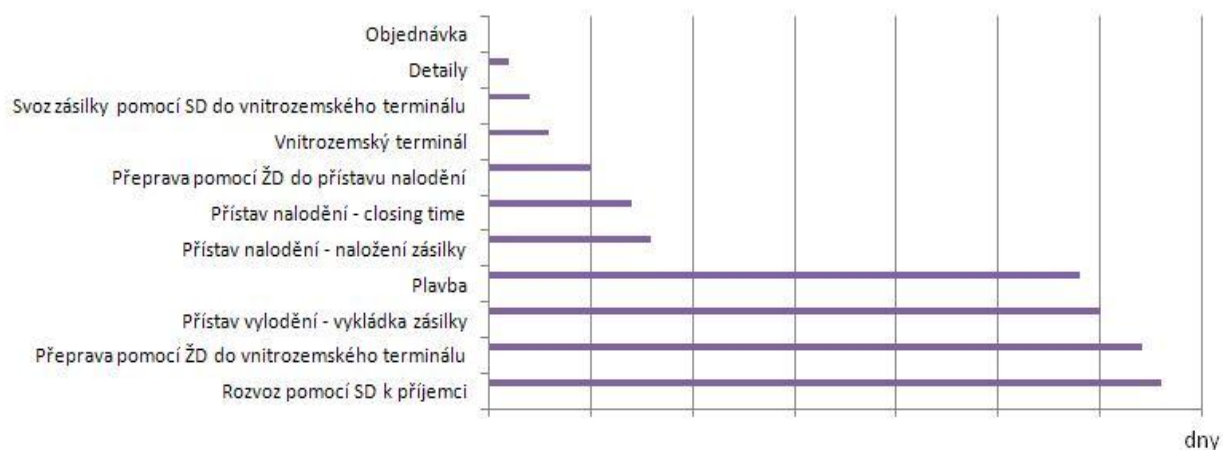
Na Obr. 13 autor graficky znázorňuje, jak vypadá přeprava zásilky v KP z pohledu přepravce. Jsou zde patrné rozdílnosti oproti pohledu speditéra a autor také znázorňuje rozdílné povinnosti přepravce při importu a při exportu zásilky. Při exportu nezahrnuje do vývojového diagramu vystavení faktury pro příjemce z toho důvodu, že jsou zde velice rozdílné doby splatnosti. Avšak do importu autor zobrazuje platbu faktury odesílateli z toho důvodu, že velická část importovaných zásilek je z Asie a tyto zásilky jsou často jištěny konosamenty, které po zaplacení faktury posílají odesílatelé příjemcům, kteří se jimi poté prokážou při přebírání zásilek. Toto jištění není výhodné jen pro odesílatele, jak by se mohlo na první pohled zdát, ale je výhodné i pro příjemce, neboť prokáže-li se odesílatel konosamentem, příjemce ví, že je zásilka naloděna a je na cestě do místa určení.



Obr. 14: Vývojový diagram administrativních činností při přepravě zásilek v KP

Zdroj: autor

Autor na tomto vývojovém diagramu ukazuje posloupnost nejdůležitějších administrativních činností při přepravě zásilek v KP jak pro import (I) tak pro export (E). Zobrazuje zde pod položkou CMR vyřízení určité dokumentace v případě, že zajišťuje určitou část svozu zásilky do přístavu nalodění. Autor na tomto obrázku znázorňuje také nutnost vystavení faktury příjemci při exportu.



Obr. 15: Časový graf při přepravě zásilek v KP

Zdroj: autor

Tento graf zobrazuje pouze modelové časové úseky při přepravě zásilek v KP, neboť každá přeprava se liší v mnoha faktorech, od objednávky od stálého zákazníka, kde se nemusí doladovat detaily, přes svoz do přístavu nalodění – vzdálenost od místa nakládky, dále přes technické zázemí přístavu a closing time-u pro danou loď do dané destinace, až přes velice časté zpoždění při plavbě v řádech dnů, občas týdnů a po konečné rozvezení zásilky k příjemci, kde nelze de facto žádný faktor ovlivnit. Z toho důvodu není osa x očíslována hodnotami.

3 MODELOVÉ PŘEPRAVY

V této kapitole se autor věnuje konkrétním příkladům přepravy zásilek v kombinované přepravě. Aby byla celá tato práce co nejkomplexnější, rozhodl se autor pro ukázkou importu i exportu s rozdílnými dodacími doložkami a obě modelové přepravy jsou brány z pohledu speditéra.

Dále jsou v této kapitole shrnuty veškeré poznatky ve výše napsaných kapitolách. Od jednotlivých technologií v daných druzích doprav (silniční, železniční, vodní), přes použití dokumentů (konosamenty, NVOCC agent atd.), dále přes aplikování obecného technologického postupu, včetně pohledů speditéra a přepravce a vyřizování celních záležitostí, až po názornou ukázkou a potvrzení posloupností jednotlivých vývojových diagramů.

3.1 Import

Pro příklad importování zboží do České republiky autor popisuje import dvou kontejnerů ISO 1 A (délka 40 stop = 12,192 metrů) z Číny s dodací doložkou FOB z pohledu odesílatele (firma v Číně) a dodací doložkou DDU z pohledu příjemce (firma v České republice).

Speditér nejprve obdrží emailem písemnou objednávku na přepravu zboží (viz kapitola 2.3), z Hangzhou v Číně do Hořic v Podkrkonoší v České republice (Obr. 16). Speditér potvrdí objednávku a potvrdí objednateli cenu. Cena se v tomto případě skládá z několika částí, cena za přepravu od NVOCC, cena za práci speditéra a další nutné příplatky.

Speditér si poté domluví podmínky s NVOCC agentem a předá mu kontakt na odesílatele.

NVOCC agent se domluví s odesílatelem, kdy zboží přijede do přístavu Shanghai a kdy bude naloženo na loď, v tomto případě NYK ORION, kterou má již NVOCC agent objednanou (dodací doložka FOB – odesílatel má povinnosti vůči zásilce do momentu, kdy přejde zábradlí lodě).

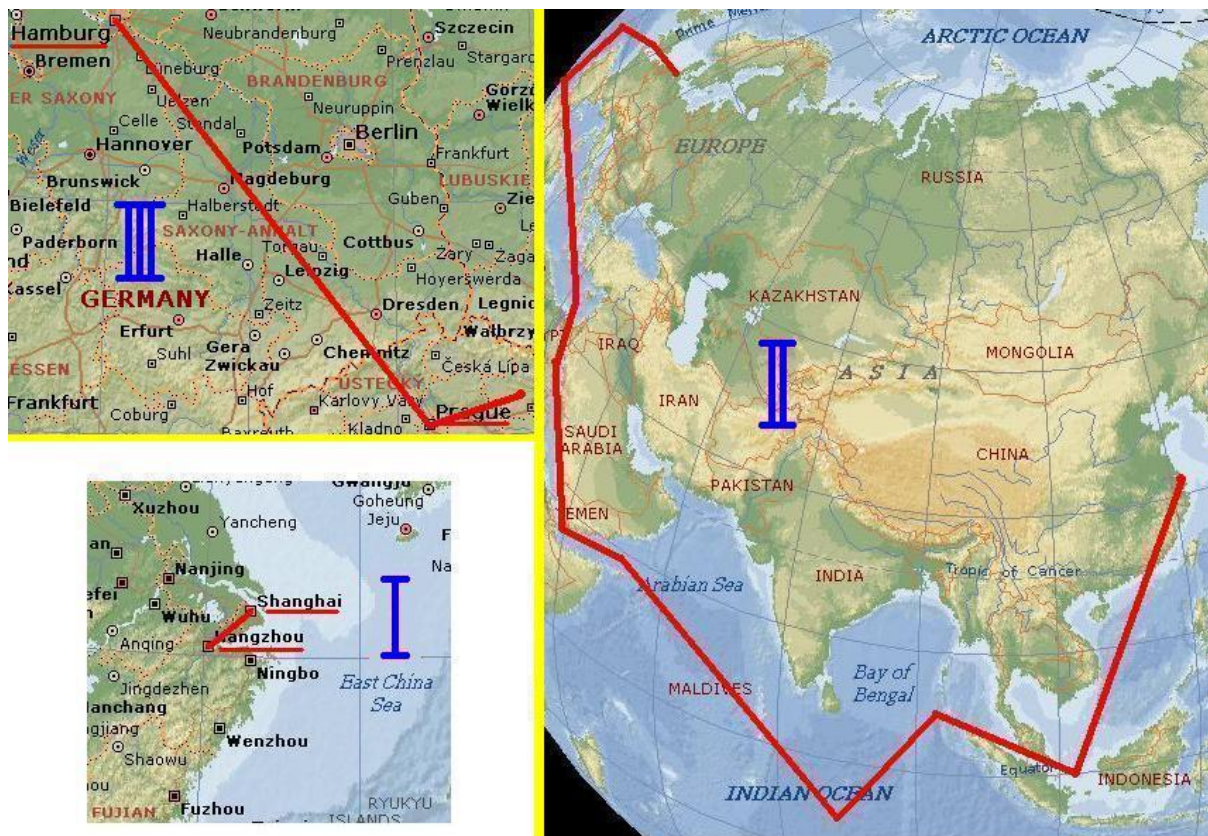
Speditér si v tomto případě objednal dodání zásilky u NVOCC agenta taktéž s dodací doložkou FOB, proto se NVOCC agent stará o přepravu zásilky od jejího nalodění, po přepravu do přístavu určení, v tomto případě do Hamburgu. Dále má objednané a domluvené místo na nákladním vlaku u železničního dopravce, který zajistí přepravu

z Hamburgu do jejich terminálu v České republice. Poté NVOCC agent zajistí rozvoz z terminálu přímo k příjemci, který má zařízené celní odbavení zásilky (DDU dodací doložka).

Důležitým prvkem v tomto případě je, že odesílatel chce po NVOCC agentovi originál konosamentu, který po zaplacení faktury za zboží pošle příjemci, který se jím poté prokáže speditérovi a ten dovolí NVOCC agentovi předat zboží příjemci.

Speditér vystaví fakturu v den ukončení přepravy na předem domluvenou dobu splatnosti. V tomto případě by se cena přepravy pohybovala okolo 2250 USD za kontejner, tedy 4500 USD za obě přepravené jednotky.

Vrácení kontejneru má již speditér domluveno s NVOCC agentem a bylo zahrnuto v ceně za přepravu kontejneru. NVOCC agent v tomto případě požaduje vrátit kontejnery pouze do terminálu v České republice a proto se cena udržela v přijatelných mezích.



Obr. 16: Mapa trasy importované zásilky

Zdroj: autor na pokladě (8)

Poznámky: I – Hangzhou → Shanghai, II – Shanghai → Hamburg, III – Hamburg → Praha → Hořice v Podkrkonoší

Export

Jako modelovou přepravu exportu autor popisuje vývoz zboží z České republiky do Spojených států amerických. Konkrétně z Brna do Ormond Beach ve státě Florida (Obr. 17). Zásilka pro tento příklad je definována jako vývoz jednoho kontejneru ISO 1 A (délka 40 stop = 12,192 metrů), jehož obsahem bude zboží lehčího charakteru (toto je velice důležité, protože váha ovlivňuje cenu přepravy, například u železničních dopravců bývá několik váhových tarifů, například do 27 tun, do 32 tun, do 40 tun, tyto váhy jsou ale **brutto**, tj. součet netto – čistá váha zboží a táry – váha přepravní jednotky).

Speditérovi byla zaslána emailem objednávka, ve které je specifikován odesílatel, příjemce, druh zboží, množství kontejnerů a dodací doložky. V tomto případě odesílatel zasílá zásilku jako EXW a příjemce má zásilku klasifikovanou s dodací doložkou DDU. Speditér pak opět zašle zákazníkovi cenu za přepravu, a když zákazník s cenou souhlasí, doladí speditér s odesílatelem detaily přepravy (jakou mají u podniku rampu, jakým způsobem lze kontejner naložit, časy nakládky a mnohé další).

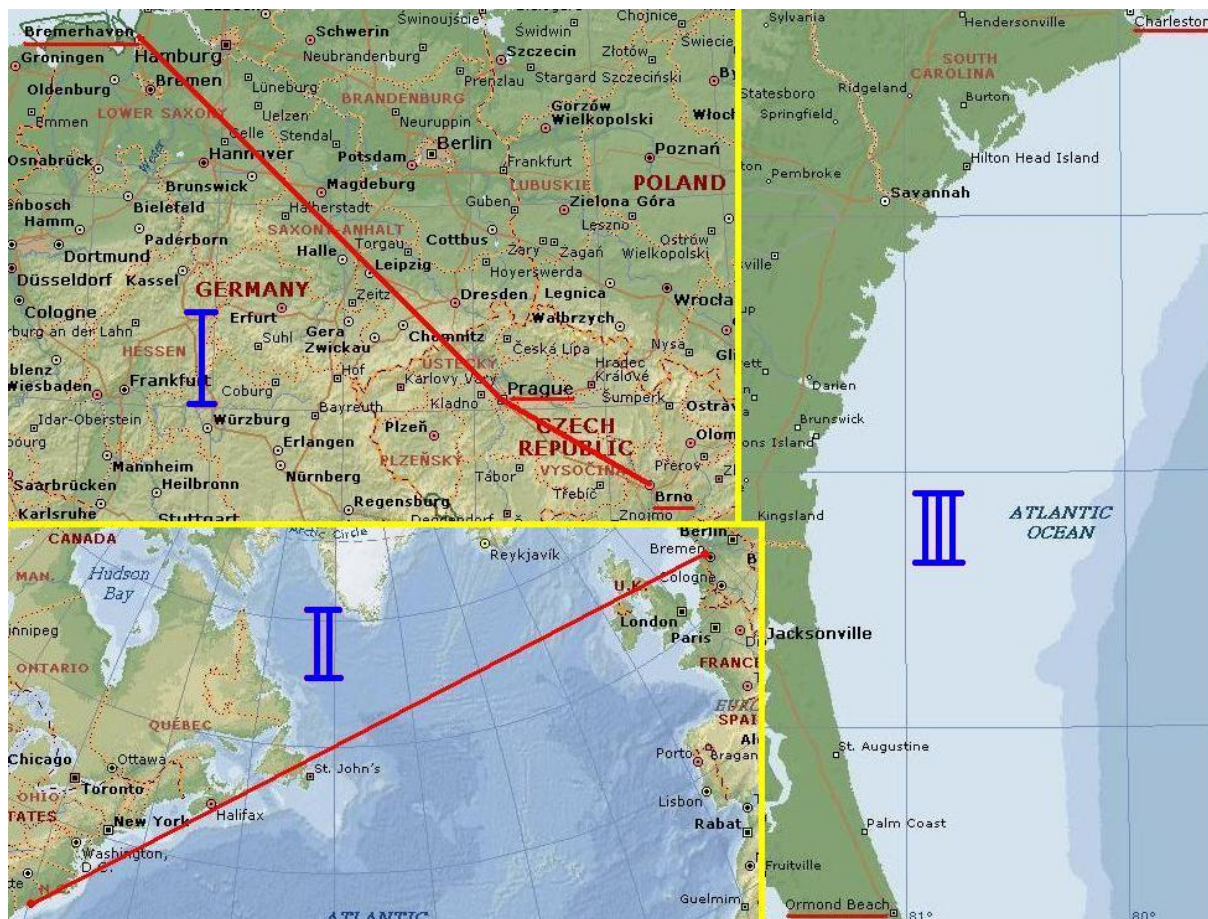
Poté speditér musí vyřídit vývozní celní odbavení zásilky a zašle objednávku (Příloha 4) svému celnímu deklarantovi o vytvoření Vývozního doprovodného dokladu. V objednávce uvede druh zásilky, odesílatele, fakturovanou částku, hmotnost, zemi původu, dodací doložky, celní režim a vlastní kontakt na speditéra. Na těchto podkladech mu celní deklarant vyhotoví Vývozní doprovodný doklad (Příloha 5) a zašle ho speditérovi na email v elektronické podobě.

Speditér si objedná přepravu u NVOCC agenta s dodacími doložkami FOB a DDU. Z toho vyplývá, že speditér musí zajistit přepravu z místa nakládky do přístavu naložení. Tento proces proběhne tak, že NVOCC agent našeho speditéra dostane informace o vyplutí lodi, která bude zásilku převážet, a jejím closing time-u. Poté zjistí informace o volných místech na nákladních vlacích u železničního dopravce a jejich odjezdech a zarezervuje si místo pro jeden kontejner ISO 1 A. Poté pošle dodatečně objednávku na převoz této zásilky železničnímu dopravci, od kterého opět dostane informace, v kolik hodin musí být zásilka přistavena v terminálu před jejím naložením. Na tento čas zajistí svoz pomocí silničního nákladního vozidla z místa nakládky do terminálu železničního dopravce. Speditér může mít vlastní silniční nákladní vozidla, které tento svoz zajistí, nebo objedná přepravu u nějakého silničního dopravce.

Po přivezení zásilky do přístavu nalodění, v tomto případě Bremerhaven v Německu, je zde zásilka přeložena z železničního vozu a čeká na nakládku na loď, kterou zajistil NVOCC agent, v tomto případě zásilku veze loď GULF BRIDGE. Jakmile zásilka přejde přes zábradlí lodě, přebírá zodpovědnost za zásilku NVOCC agent. Zásilka je poté přepravena do přístavu určení, Charleston, a NVOCC agent zajistí dále přepravu až k příjemci, který má poté povinnost zásilku vylíčit podle zákonů a pravidel, která platí v USA.

Veškeré dokumenty (dokumenty od FBI pro import do USA) a náležitosti nutné pro přepravu zásilky do USA vyřizuje NVOCC agent, který dále zašle speditérovi námořní plombu, kterou přiveze řidič silničního nákladního vozidla na místo nakládky a po nakládce kontejner zaplombuje.

Po skončení přepravy opět vystaví speditér odesílateli fakturu za provedené přepravní služby s předem domluvenou dobou splatnosti.



Obr. 17: Mapa trasy exportované zásilky

Zdroj: autor na podkladě (8)

Poznámky: I – Brno → Praha → Bremerhaven, II – Bremerhaven → Charleston, III – Charleston → Ormond Beach

ZÁVĚR

Kombinovaná přeprava je velice složitý proces, kde je veliké množství proměnných, které specifikují každou zásilku, každou přepravu a každý následující úkon s nimi související. Nelze vytvořit jednotný model pro celou kombinovanou přepravu, neboť jsou velké rozdíly v přepravě kontejnerů, hromadných substrátů, nebezpečného zboží, potravin atp. Nelze ani vytvořit jednotný model pro přepravu mezikontinentální, protože zde se v dnešní době nepoužívá jen námořní doprava. Pro přepravu mezi Asií a Evropou se začíná využívat železniční doprava, která je časově i energeticky výhodnější a která dostává určité dotace. Železniční doprava má velký význam i v USA. Zásilky z Číny pro východní pobřeží USA se již nepřepravují pomocí lodí námořní dopravy, ale lodě jsou vyloženy na západním pobřeží a poté jsou zásilky na východní pobřeží přepraveny pomocí nákladních vlaků.

Proto v první kapitole této bakalářské práce autor vysvětlil a popsal, jak jsou zapojeny jednotlivé druhy doprav do kombinované přepravy, vysvětlil jejich využití a technologické systémy (postupy), podle kterých fungují. Dalším autorovým cílem bylo vysvětlit a specifikovat jednotlivé zapojení přepravních dokumentů do procesu kombinované přepravy, zejména konosamentů a s nimi spojených NVOCC agentů.

V další kapitole autor názorně popsal technologický postup přepravy zásilek v kombinované přepravě, nejprve obecně a poté z pohledu speditéra a přepravce, neboť tyto tři pohledy se v některých faktorech odlišují. V další části této kapitoly se autor věnoval technologickým grafům a jejím cílem bylo co nejkompaktněji graficky názorně zobrazit technologické postupy.

V poslední kapitole se autor zabýval modelovou přepravou a jejím cílem bylo ukázat, jak funguje celý technologický postup při importu i exportu zásilek, a zobrazit na modelových přepravách jednotlivé technologické grafy a postupy a pohledy na přepravu, jak z hlediska speditéra, tak z hlediska přepravce, shrnuté do jednoho celku od objednávky až po zaplacení faktury za provedené přepravní služby, resp. vrácení kontejnerů.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- (1) NOVÁK, J. a kol. Kombinovaná přeprava. 1. vyd. [s.l.] : Institut Jana Pernera, o.p.s., březen 2008. 320 s. ISBN 978-80-86530-47-5.
- (2) ŠIROKÝ, J. a kol. Základy technologie a řízení dopravy. 1. vyd. [s.l.] : Institut Jana Pernera, o.p.s., 2005. 176 s. ISBN 80-85630-29-9.
- (3) DRAHOTSKÝ, I. a kol. Zasilatelství. Univerzita Pardubice : [s.n.], 2007. 98 s. ISBN 978-80-7399-079-4.
- (4) Incoterms 2000 [online]. c2008, [cit.2008-12-02]. Dostupné z WWW:
<http://www.logistiqa.com/cz/incoterms.php?PHPSESSID=fae8ef4546b9cb7618ed0dd39375d3db>
- (5) Trasa linky KEX rejdářství CMA CGM na mapě [online]. c2008, [cit.2008-11-23]. Dostupné z WWW:
<<http://www.cma-cgm.com/en/eBusiness/Schedules/LineServices/ServiceSheet.aspx?ServiceCode=KEX>>
- (6) Trasa linky Liberty Bridge rejdářství CMA CGM na mapě [online]. c2008, [cit.2008-11-23]. Dostupné z WWW:
<<http://www.cma-cgm.com/en/eBusiness/Schedules/LineServices/ServiceSheet.aspx?ServiceCode=LIBERTY>>
- (7) Incoterms 2008 [online]. c2008, [cit.2008-12-10]. Dostupné z WWW:
<<http://www.cechofracht.cz/main.php?pageid=189&PHPSESSID=61043c8503f8e62161b20fba21288db7>>
- (8) Mapové podklady pro vytvoření map import a exportu [online]. c2009, [cit.2009-19-05]. Dostupné z WWW: <http://encarta.msn.com/encnet/features/mapcenter/map.aspx>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Schéma technologie „Begin and End“	6
Obr. 2: Schéma technologie „Skupinový vlak“ – dvě skupiny vozů.....	7
Obr. 3: Schéma technologie „Skupinový vlak“ – tři skupiny vozů.....	7
Obr. 4: „Hub and spoke“ – křížení dvou vlaků u „hub terminálu“	8
Obr. 5: „Hub and spoke“ – kyvadlové vlaky mezi překladišti a „hub terminálem“	9
Obr. 6: Zjednodušená technologie „Hub and spoke“	10
Obr. 7: Trasa linky KEX rejdářství CMA CGM na mapě.....	11
Obr. 8: Trasa linky Liberty Bridge rejdářství CMA CGM na mapě.....	12
Obr. 9: Master konosamentů (MBL) a House konosamentů (HBL).....	15
Obr. 10: Diagram přepravy zásilek v kombinované dopravě	16
Obr. 11: Komplexní vývojový diagram přepravy zásilek v KP.....	27
Obr. 12: Vývojový diagram obecného technologického postupu.....	28
Obr. 13: Vývojový diagram technologického postupu z pohledu přepravce.....	29
Obr. 14: Vývojový diagram administrativních činností při přepravě zásilek v KP.....	30
Obr. 15: Časový graf při přepravě zásilek v KP	31
Obr. 16: Mapa trasy importované zásilky	33
Obr. 17: Mapa trasy exportované zásilky	35

SEZNAM ZKRATEK

AWB	Air Waybill
CIM	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční nákladní přepravě
CIF	cost, instance and freight (Příloha 1) – náklady, pojištění a přepravné
CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
CUV	Jednotné právní předpisy pro smlouvy o používání vozů v mezinárodní železniční dopravě
ČD	České dráhy a.s.
DDU	delivered duty unpaid (Příloha 1) – s dodáním clo neplaceno
DE	Německo
DIČ	daňové identifikační číslo
DPH	daň z přidané hodnoty
EU	Evropská Unie
EXW	ex works (Příloha 1) – ze závodu
FBI	Federal Bureau of Investigation
FOB	free on board (Příloha 1) – vyplaceně loď
FR	Francie
GB	Velká Británie
HBL	House konosament
HK	Hong Kong
IČO	identifikační číslo
JP	Japonsko
JSD	Jednotný správní doklad
KEX	Korean Express - Korejský expres
KP	Kombinovaná přeprava
KR	Korea
MBL	Master konosament
Nex	nákladní expresní vlak
NL	Nizozemsko
NVOCC	Non vessel operating container carrier – přepravce operující s kontejnery, který nemá vlastní lodě

Rn	rychlý nákladní vlak
Ro-La	Rollende Landstraße – pojízdná silnice
SG	Singapur
SWB	Sea Waybill
TCP	Tranzitní celní prohlášení
TW	Tchaj-wan (Taiwan)
USA (US)	United States of America – Spojené státy americké
USD	americký dolar

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Incoterms 2000

Příloha 2: Original konosament pro importovanou zásilku

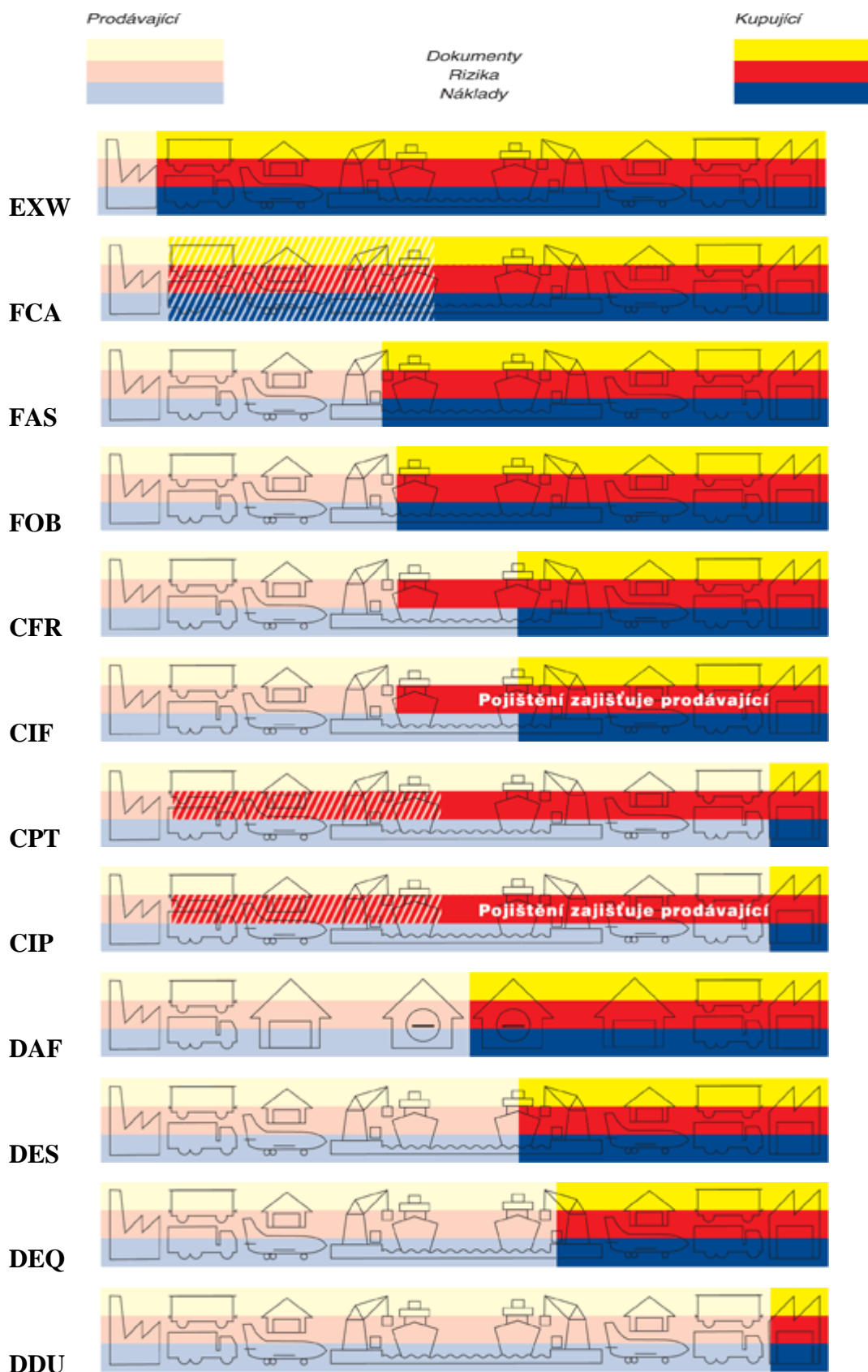
Příloha 3: Sea-Waybill pro exportovanou zásilku

Příloha 4: Objednávka k celnímu odbavení u Celního úřadu pro exportovanou zásilku

Příloha 5: Vývozní doprovodný doklad pro exportovanou zásilku

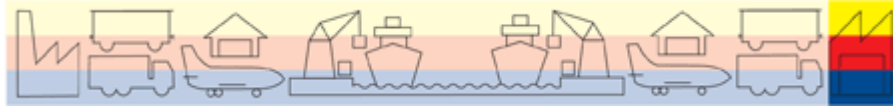
PŘÍLOHY

Příloha 1: Incoterms 2000



Zdroj: (7)

DDP



Zdroj: (7)

Incoterms 2000 (International Commercial Terms)

Skupina E

EXW – ze závodu (ex works) – pro jakýkoliv druh dopravy

Prodávající splní svou povinnost dodávky, jestliže dá kupujícímu zboží k dispozici ve svém závodě nebo v jiném jmenovaném místě. Není odpovědný za nakládku zboží na dopravní prostředek obstaraný kupujícím, ani za proclení zboží ve vývozu. Kupující nese všechny náklady a rizika vzniklá převzetím zboží ze závodu prodávajícího až do místa určení. V případě, že kupující nemůže provést přímo nebo nepřímo vývozní formalities, neměla by být tato doložka použita. (3)

Skupina F

FCA – vyplaceně dopravci (free carrier) – pro jakýkoliv druh dopravy

Riziko přechází na kupujícího okamžikem, kdy prodávající dodá zboží ve jmenovaném místě do péče dopravce určeného kupujícím. U sběrné služby hradí manipulaci ve sběrném středisku kupující. (4)

FAS – vyplaceně k boku lodi (free alongside ship) – námořní doprava

Riziko přechází na kupujícího okamžikem, kdy prodávající dodá zboží ve jmenovaném přístavu nalodění k boku lodi určené kupujícím. (4)

FOB – vyplaceně loď (free on board) – námořní doprava

Prodávající splní svou povinnost dodání, když zboží přešlo zábradlí loď, jmenované kupujícím, v ujednaném přístavu nalodění. Zboží pro vývoz odbavuje prodávající. Kupující nese od okamžiku dodání zboží na palubu všechny náklady a všechna rizika ztráty a poškození zboží. (3)

Skupina C

CFR – náklady a přepravné (cost and freight) – námořní doprava

Riziko se přenáší na kupujícího jako u dodací doložky FOB, tedy když zboží překročí zábradlí lodi v přístavu nalodění, ale náklady na přepravu nese prodávající až do přístavu určení.

CIF – náklady, pojištění a přepravné (cost, instance and freight) – námořní doprava

Prodávající má stejné povinnosti jako u CFR, ale navíc musí obstarat a zaplatit námořní pojištění kryjící kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození zboží během přepravy. Kupující si musí být vědom toho, že prodávající je povinen obstarat pojištění jen s minimálním krytím. (3)

CPT – přeprava placena do (carriage paid to) – jakýkoliv druh dopravy

Rizika přecházejí na kupujícího okamžikem, kdy prodávající dodá zboží do péče prvního dopravce. (4)

CIP – přeprava a pojištění placeny do (carriage and insurance paid to) – jakýkoliv druh dopravy

Prodávající má stejné povinnosti jako u doložky CPT, ale navíc je povinen obstarat pojištění s minimálním krytím kryjící kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození zboží během přepravy. (3)

Skupina D

DAF – s dodáním na hranici (delivered at frontier) – silniční/železniční doprava

Riziko přechází na kupujícího okamžikem, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu v ujednaném místě určení na hranici. (clo neplaceno). (4)

DES – s dodáním z lodi (delivered ex ship) – námořní doprava

Riziko přechází na kupujícího okamžikem, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu na palubě lodi v ujednaném přístavu vylodění. (4)

DEQ – s dodáním z nábřeží (delivered ex quay) – námořní doprava

Riziko přechází na kupujícího okamžikem, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu na nábřeží v přístavu určení, clo zapláceno. Pokud si účastníci přejí, aby celní formality pro dovoz zajistil kupující, musí být slova „clo zapláceno“ nahrazena slovy „clo nepláceno“. (4)

DDU – s dodáním clo nepláceno (delivered duty unpaid) – jakýkoliv druh dopravy

Riziko přechází na kupujícího okamžikem, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu v ujednaném místě určení, clo nepláceno. (4)

DDP – s dodáním clo placeno (delivered duty paid) – jakýkoliv druh dopravy

To samé jako DDU, avšak v tomto případě je ale clo placeno.

Slippe



B/L No. HFCJ-HAM8668
GMS/HAM/K214130

Consign

GLOBELINK MARINE (CHINA) PTE LTD

156 Cecil Street, #11-02/03,
Far Eastern Building, Singapore 069544
Tel:(65) 6225 1833 (24 Lines) Fax:(65) 6225 8742 (3 Lines)

Notify party

BILL OF LADING

RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed authorised or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, and local privileges and customs notwithstanding.

Pre-carriage by

Place of receipt by pre-carrier

SHANGHAI, CHINA

Ocean vessel

NYK ORLON

Voy.No.

V. 06W08

The particulars given below as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents, and value of the Goods are unknown to the Carrier.

In WITNESS whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated below, the same being accomplished the other(s), if any, to be void. If required by the Carrier one (1) original Bill of Lading must be surrendered duty endorsed in exchange for the Goods or delivery order.

Port of loading

SHANGHAI, CHINA

Port of discharge

HAMBURG

Final destination (on-carriage)

HORICE V PODKRKONOSI,
CZECH REPUBLIC

Marks and Numbers

N/M

No. of pkgs
1778 CINS

Kind of package; description of goods (said to contain)

SAID TO CONTAIN:
SHPR'S LOAD & COUNT
READ ATTACHED

Gross weight

22864.000KGS

Measurement

92.920CBM

Particulars furnished by shipper

ORIGINAL

2X40' HQ FCL CY/CY
CONTAINER/SEAL NO.
OOLU5679463/ALN2544/40HQ
OOLU8634333/ALN0491/40HQ
(of which

FREIGHT PAYABLE AT DESTINATION
SHIPPED ON BOARD 2009-3-2

on deck at shipper's risk; the carrier not being responsible for loss or damage however arising.)

Total number of packages or units (in words)

SAY ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED AND SEVENTY-EIGHT CINS ONLY.

Freight and charges

DESTINATION DELIVERY AGENT:
AUSTROMAR OBCHODNI A DOPRAVNI SPOL. S R. O.
BODRANSKA 98 147 00 PRAHA 4 CZECH
REPUBLIC PRAHA
TEL: 420 226 201 001
FAX: 420 226 201 027

Revenues

Rate

Per

Prepaid

Collect

Exchange rate

Prepaid at

Payable at

THREE (3)

Total prepaid in local currency

No. of original B(s)/L

HORICE V PODKRKONOSI, CZECH REPUBLIC

SHANGHAI, CHINA

Place and date of issue

2009-3-2


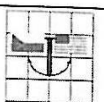
Signed on behalf of the Carrier:
GLOBELINK MARINE (CHINA) PTE LTD

Excess Value Declaration: Refer to Clause 6(3)(B)+(C) on reverse side



BILL OF LADING

NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED „TO ORDER“

SHIPPER		COUNTRY OF ORIGIN	BILL OF LADING NO.: AUSPRG09000017	
		F/AGENT NAME& REF.: 4903-17-022	SHIPPER'S REF.:	
CONSIGNEE (IF „TO ORDER“ SO INDICATE)		 AUSTROMAR LOGISTICS USA, LLC 		
NOTIFY PARTY (no claim shall attach for failure)		AUSTROMAR LOGISTICS USA, LLC 1550 E. HIGGINS ROAD, SUITE 115 ELK GROVE VILLAGE, IL 60007 TEL. +1 (847) 806-7045 FAX. +1 (847) 806-7048 MARLA.STEAGALL@AUSTROMAR.COM		
Place of Receipt DOUBRAVNIK, CZ	Port of Loading BREMERHAVEN, GE	SEA-WAYBILL		
Vessel GULF BRIDGE V. 044W	Port of Discharge CHARLESTON, US	Place of Delivery ORMOND BEACH, US	No. Of original Bills of Lading 0/ZERO	
Marks & Numbers	No. of Pkgs. Or Shipping Units	Description of Goods & Pkgs.	Gross Weight	Measurement
1X40'DV TGHU 425,224-5 SN: 773249	401 PIECES	SAID TO CONTAIN: BOXING RINGS FREIGHT PREPAID SHIPPED ON BOARD 18/03/2009 SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT	8.797,00 KGS BTTO	
	Total	Temperature Control Instructions:		
Freight Details, Charges etc:		Excess Value Declaration: Refer to Clause 8 and 23 on reverse side RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorised or permitted herein and subject to all terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding. The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of Goods are unknown to the Carrier. In WITNESS whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated above, the same being accomplished the other(s), if any, to be avoid. If required by the Carrier one (1) Bill of Lading must be endorsed in exchange for the Goods or delivery order.		
		Place and date of issue Prague, 18/03/2009 Signed on behalf of the Carrier: AUSTROMAR LOGISTICS USA, LLC FMC-OTI No. 020503N By		



OBJEDNÁVKA

Objednáváme u Vás celní odbavení níže uvedeného zboží u Celního úřadu:

Kusová zásilka Kontejner Kamion Vagon Jiné

Prodávající (odesílatel) / Kupující (příjemce):

Fakturovaná hodnota zboží: **Kč** Číslo faktury:
Počet a druh nákladových kusů: **401** Hmotnost bto v kg: **8797 kg**
Certifikát o původu zboží přiložen: Ano Ne Země původu: **Česká Republika**
Tarifní číslo (HS kód) ¹⁾: Dodací podmínka: **EXW** - **DDU Ormond Beach**

Přesný popis zboží ^{1),2)}: **viz faktura**

Celní režim: dovoz - volný oběh (JSD)

vývoz (VDD) Celní úřad výstupu z EU název: **Bremenhaven, DE**

doklad ATR Ano Ne

doklad EUR³⁾ Ano Ne

doklad CMR Ano Ne

tranzit (TDD) Celní úřad určení název:

tranzitní doklad KARNET TIR Celní úřad určení název:

Prohlašujeme, že veškeré údaje odpovídají skutečnosti a zavazujeme se dodržet povinnosti vyplývající z výše uvedených režimů.

Společnost:

IČ/DIČ:

Se sídlem:

Kontaktní osoba:

Tel. / Fax / Mail:

V

dne

.....
Jméno, podpis a razítko objednatele

Za poskytnuté služby budou účtovány ceny dle platného ceníku společnosti GERLACH spol. s r.o.
Podepsaná osoba bere na vědomí povinnost uhradit celní dluh i fakturu za služby společnosti GERLACH spol. s r.o. , včetně přeúčtování případných sankcí celního úřadu, ve lhůtě splatnosti.

K celnímu odbavení do režimu volného oběhu (JSD) a vývozu (VDD) je zapotřebí zaslat přiloženou vyplněnou a statutárním zástupcem podepsanou plnou moc, výpis z obchodního rejstříku, osvědčení o přidělení DIČ. Pro režim volného oběhu (JSD) navíc osvědčení od společnosti EKO-KOM ohledně obalů viz. zákon č. 477/2001 Sb. o obalech.

V režimu tranzitu včas a řádně předložit zboží celnímu úřadu určení v nezměněném stavu, s neporušenou celní závěrou a s připojenými doklady. Po dodání zboží celnímu úřadu doručit do 10 dnů společnosti GERLACH spol. s r. o. tzv. Alternativní důkaz, potvrzený tímto celním úřadem.

1) V případě více druhů zboží přiložte, prosím, seznam jednotlivých položek

2) Bez přesného popisu zboží negarantuje společnost GERLACH spol. s r.o. jeho správné zařazení dle TARIC

3) Pro vystavení dokladu o původu zboží EUR.1 je nezbytné dodat společnosti GERLACH spol. s r.o. *dodavatelské prohlášení a nákupní fakturu*


Potvrzujeme převzetí Vaší objednávky.

V

dne

.....
Jméno, podpis a razítko

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

VÝVOZNÍ DOPROVODNÝ DOKLAD	2 Odesílatel/vývozce Č.	1 PROHLÁŠENÍ EX A	MRN  09CZ17680026IVCP61
	8 Příjemce Č.	5 Položky 1	6 Nákl. kusy celkem 401
	15 Kód z. odesl./vývozu al CZ	17 Kód země určení al US	Datum vydání: 10.03.2009 Celní úřad: CZ176800
	18 Pozn. zn. dopravního prostředku při odjezdu CZ	CZ CZ 176800 Praha D1 09CZ17680026IVCP61 20090310 P1 07CZ176800GE00017	
29 Výstupní celní úřad DE002452	31 Nákladové kusy a popis zboží Značky a čísla - Č. kontejneru - Počet a druh Viz seznam položek	32 Pof. č. pol. -	33 Zbožový kód 35 Hrubá hmotnost (kg) 8797 38 Čistá hmotnost (kg) 8797
44 Zvláštní záznamy/ Předložené doklady/ Osvědčení a povolení 20094005 17682009ECS000451	40 Souhrnné prohlášení / Předchozí doklad	46 Statistická hodnota 978502	

POTVRZENÝ DOKLAD VRAŤTE, PROSÍM, NA ADRESU:
CONFIRMED DOCUMENT RETURN PLEASE TO THE ADDRESS:

GERLACH spol. s r.o.
K VYPICHU 1086, CZ-25219 RUDNA U PRAHY
risk.dpt@gerlach.cz

RET - EXP

E KONTROLA CELNÍM ÚRADEM ODESLÁNÍ/VÝVOZU

Výsledek: A3 Schválený vývozce

Připojené závěry: Počet:

Označení: Osvobození

Lhůta (poslední den): 20.3.2009

K KONTROLA VÝSTUPNÍM CELNÍM ÚRADEM

Datum příchodu:

Kontrola celních závěr:

Poznámky:

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

SEZNAM POLOŽEK - VÝVOZ

MRN



09CZ17680026IVCP61

SEZNAM POLOŽEK - VÝVOZ			MRN 09CZ17680026IVCP61
Odesílatel/vývozce (2)			Příjemce (6)
Poř. č. položky (32)	Hrubá hmotnost (35)	Zbožový kód (33)	Statistická hodnota (46)
Prohlášení (1)	Čistá hmotnost (38)	Souhrnné prohlášení/Předchozí doklad (40)	Popis zboží (31-1)
Země vývozu (15)	Čísla kontejnerů (31-3)	Předložené doklady/osvědčení (44-1)	Značky a čísla nákladových kusů (31-2)
Země určení (17)	Počty/druh ks./nákl.ks (31-4)	Zvláštní záznamy (44-2)	
1	8797	95069190	978502
EX	8797	380 20094005	Výrobky, potřeby pro těles. cvičení, gymnastiku, atletiku ost., ne: s mechan. pro nastavení odporu : - boxovací ring v rozloženém stavu
	TGHU425224-5	1199 Y903 / --- E012 / ---	20094005
	401 / CH		