

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Řešení technologie přepravy zboží z Číny do ČR

Bc. Markéta Sodomová

Diplomová práce

2016

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2015/2016

## **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Markéta Sodomová**  
Osobní číslo: **D13726**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**  
Název tématu: **Řešení technologie přepravy zboží z Číny do ČR**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

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

Úvod

1. Teoretické vymezení řešeného problému
2. Možnosti přepravy zboží z Číny do ČR
3. Technologické a ekonomické zhodnocení
4. Návrh vhodné varianty

Závěr

Rozsah grafických prací: 4 - 5  
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- CEMPÍREK, V. - NACHTIGALL, P. - ŠIROKÝ, J. Vlaky kombinované přepravy. In Eurokombi - Intermodal 2009. Žilina: EDIS - vydavatelství Žilinskej univerzity, 2009. s. 106-118. ISBN 978-80-554-0073-0.
- PASTOR, O. Teorie dopravních systémů. Praha: ASPI, 2007 ISBN 978-80-7357-285-3.
- ŠIROKÝ, J. - CEMPÍREK, V. - DRDLA, P. - HLAVSOVÁ, P. Technologie dopravy. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014. 282 s. ISBN 978-80-7395- 805-3.

Vedoucí diplomové práce: **prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **1. února 2016**  
Termín odevzdání diplomové práce: **28. srpna 2016**



doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.  
děkan

L.S.



doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2016

### **Prohlášení autora**

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala 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 nákladů, 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 28. srpna 2016

Markéta Sodomová

## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala především vedoucímu diplomové práce panu Ing. Václavu Cempírkovi, Ph.D za cenné rady a podněty a také za jeho čas, který mi věnoval.

Dále děkuji mému zaměstnavateli, který mi umožnil provést přepravu v praxi. V neposlední řadě děkuji také mé rodině a mému partnerovi, kteří mi byli oporou v průběhu celého studia.

## **ANOTACE**

Diplomová práce se zabývá řešením technologie přepravy zboží z Číny do České republiky. Soustředí se na porovnání námořní a železniční přepravy a směřuje k výběru vhodného způsobu dopravy s ohledem na technologickou a ekonomickou stránku věci s ohledem na specifické požadavky zákazníka. Varianty se posuzují z hlediska ušetřeného času při dodání zboží do obchodních řetězců a z hlediska úspory nákladů, aby bylo možné zjistit, která varianta by přinesla zákazníkovi největší úsporu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Námořní doprava, železniční doprava, ISO kontejner, kalkulace nákladů, SWOT analýza

## **TITLE**

Technology solution of goods transportation from China to the Czech Republic

## **ANNOTATION**

The thesis dealing with technology solutions of transporting the goods from China to the Czech Republic. It focuses on the comparison of sea and rail transportation and aims to select the appropriate mode of transport considering the technological and economic side of things regarding to specific requirements of customer. These variants have been evaluated in terms of time saved when delivering goods to retail chains and in terms of cost savings, in order to determine which option would bring the biggest savings to the customer.

## **KEYWORDS**

Sea transport, rail transport, ISO container, calculation of costs, SWOT analysis

# Obsah

<b>ÚVOD.....</b>	<b>9</b>
<b>1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO PROBLÉMU .....</b>	<b>10</b>
1.1 DRUHY DOPRAVY .....	10
1.2 DOPRAVNÍ A PŘEPRAVNÍ SYSTÉMY .....	12
1.3 PŘEPRAVNÍ PROSTŘEDKY .....	13
1.4 VOLBA ZPŮSOBU ZAJIŠTĚNÍ PŘEPRAVY .....	14
1.5 ZASÍLATELSTVÍ .....	15
1.6 POSTUP PŘI ZAJIŠŤOVÁNÍ PŘEPRAVY ZBOŽÍ S VYUŽITÍM SLUŽEB ZASÍLATELE....	17
1.6.1 Poptávka přepravy.....	17
1.6.2 Cenová nabídka.....	18
1.6.3 Objednávka přepravy .....	18
1.6.4 Zasílatelská smlouva .....	19
1.6.5 Dodací podmínky .....	19
1.6.6 Celní odbavení zboží.....	20
<b>2 MOŽNOSTI PŘEPRAVY ZBOŽÍ Z ČÍNY DO ČR.....</b>	<b>21</b>
2.1 AKTUÁLNÍ ZPŮSOB ZASÍLÁNÍ ZBOŽÍ Z ČÍNY DO ČR .....	21
2.2 PŘEPRAVOVANÉ ZBOŽÍ .....	22
2.3 MÍSTO ODESLÁNÍ A DODÁNÍ .....	23
2.4 POŽADAVKY KUPUJÍCÍHO .....	23
2.4.1 Dodací podmínka FCA .....	24
2.4.2 Výpočet objemu a volba typu kontejneru .....	24
2.4.3 FCL přeprava .....	25
2.5 KONKRÉTNÍ POPTÁVKA PŘEPRAVY.....	26
2.6 PŘEPRAVA ZBOŽÍ NÁMOŘNÍ PŘEPRAVOU .....	27
2.7 PŘEPRAVA ZBOŽÍ ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVOU .....	29
<b>3 TECHNOLOGICKÉ A EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ .....</b>	<b>32</b>
3.1 TECHNOLOGIE NÁMOŘNÍ PŘEPRAVY.....	32
3.1.1 Knihování lodního prostoru .....	32
3.1.2 Nakládka u odesílatele .....	32
3.1.3 Předání kontejneru rejdari v přístavu odeslání.....	33

3.1.4	Vystavení námořního konosamentu .....	33
3.1.5	Vyzvednutí kontejneru z přístavu doručení .....	37
3.1.6	Vykládka .....	38
3.2	TECHNOLOGIE ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVY .....	38
3.2.1	Knihování přepravního místa na vlaku .....	38
3.2.2	Nakládka u odesílatele .....	39
3.2.3	Předání kontejneru železničnímu dopravci .....	39
3.2.4	Vystavení CIM/SMGS .....	40
3.2.5	Vyzvednutí kontejneru z kontejnerového terminálu .....	42
3.2.6	Vykládka .....	42
3.3	ANALÝZA DOPRAVNÍCH NÁKLADŮ .....	43
3.3.1	Námořní přeprava.....	43
3.3.2	Železniční přeprava .....	45
3.4	KALKULACE NÁKLADŮ .....	46
3.4.1	Kalkulace úspory na úrocích .....	47
3.4.2	Kalkulace zisku z prodeje v případě využití železniční dopravy .....	48
3.5	SWOT ANALÝZA .....	50
3.5.1	Námořní přeprava.....	50
3.5.2	Železniční přeprava .....	53
3.5.3	Vyhodnocení SWOT analýzy .....	55
<b>4</b>	<b>NÁVRH VHODNÉ VARIANTY PŘEPRAVY .....</b>	<b>56</b>
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>9</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....</b>	<b>11</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK .....</b>	<b>13</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>16</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>16</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>17</b>

# ÚVOD

V posledních letech byl dovoz zboží z Ameriky do Evropy nahrazen dovozem z východních zemí, především z Čínské lidové republiky. V současné době je zboží vyprodukované v Číně považováno za kvalitní a to nejen proto, že před odesláním do Evropy musí projít inspekcemi, které potvrdí, že jsou výrobky nezávadné a vyhovují nastaveným standardům Evropské Unie. Obchodní výměna mezi Čínou a Českou republikou neustále roste, především se pak jedná o dovoz z Číny do České republiky. Hlavním důvodem pro import z této země je ten, že zboží odtud je pro podnikatele finančně výhodnější než drahé zboží z USA. Transport zboží se v naprosté většině realizuje námořní cestou na obrovských kontejnerových lodích. Malé, expresní zásilky se standardně posílají letecky. Před přibližně dvěma až třemi lety našly dopravní společnosti zlatou střední cestu, a to železniční dopravu. Ta je sice pomalejší než letecká doprava, je však až čtyřikrát levnější. V porovnání s námořní dopravou jsou náklady na dopravu vyšší, avšak tento způsob transportu je znatelně rychlejší. To je jedním z hlavních důvodů, proč zájem o železniční dopravu v posledních letech rapidně narůstá.

Cílem této diplomové práce je najít vhodný způsob přepravy zboží z Číny do České republiky na základě zadaných požadavků od zákazníka, který hledá způsob jak snížit celkové náklady za nákup a dovoz zboží z Číny, jak navýšit své zisky, jak se stát flexibilnějšími pro své obchodní partnery, ale také jak se vyhnout případným sankcím za pozdní dodání zboží do obchodních řetězců.

Diplomová práce je rozdělena do čtyř kapitol. Kapitola první je soustředěna na teoretické vymezení dané problematiky, ve druhé kapitole pak budou popsány konkrétní možnosti přepravy ISO kontejnerů z Číny do Evropy. Ve třetí kapitole se zaměřím na technologii daných druhů přeprav, budu se věnovat ekonomické stránce věci provedením kalkulací možné úspory a zisku a v závěru kapitoly provedu SWOT analýzu a její zhodnocení. V poslední kapitole bude navržen vhodný způsob přepravy na základě zadaných požadavků zákazníka.

Téma diplomové práce jsem si zvolila proto, že jsem zaměstnaná na pozici logistik u nejmenované společnosti, která v současné době hledá vhodný způsob přepravy z Číny do ČR, toto téma je mi tedy blízké a osobně se mě dotýká na pracovním poli.

# 1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO PROBLÉMU

Doprava představuje cílevědomou činnost, která vede k přemísťování osob a hmotných předmětů za využití vlastní síly nebo různých dopravních prostředků. Probíhá za využití dopravní infrastruktury, která je charakterizována jako „*soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravními prostředky, jež se na síti pohybují.*“<sup>1</sup> Hlavní funkcí dopravy je přemísťování průmyslových a zemědělských výrobků. Je nutné, aby probíhala rychle a kvalitně za účelem zrychlení a zefektivnění výrobních procesů. Sekundární funkcí je zajišťování výstavby a údržby dopravních cest a zajištění bezpečnosti provozu. Díky dopravě dochází k propojování jednotlivých částí logistického procesu, čímž dochází k tvorbě dopravních řetězců a zároveň pomoci logistice při řešení místa styku jednotlivých subsystémů. Pod pojmem dopravní řetězce si lze představit soubor dopravních prostředků a systémů včetně míst nakládky, vykládky a překládky zboží. Cílem dopravního systému je dosáhnout optimálního výkonu za vynaložení minimálních nákladů.

Dopravcem je provozovatel dopravy, přesněji řečeno majitel dopravních prostředků. Výsledným efektem dopravy je změna místa, tedy přeprava. Přeprava je činnost, kterou se uskutečňuje přemísťování věcí nebo osob dopravními prostředky a je vymezená místem výchozím a koncovým. Přepravec je osoba či organizace, která zajištění změny místa požaduje a pro kterou se přeprava uskutečňuje. Ve většině případů je přepravecem zákazník, tedy subjekt, který vlastní přepravované zboží.

## 1.1 Druhy dopravy

V knize *Technologie dopravy* Jaromír Široký dopravu klasifikuje například podle těchto hledisek:

- **dle prostředí:** pozemní, podzemní, vodní, vzdušná
- **dle dopravních cest:** silniční, železniční, lodní, námořní, letecká, potrubní, pěší, cyklistická
- **dle pravidelnosti:** pravidelná, nepravidelná
- **dle územního rozdělení:** mezistátní, vnitrostátní, městská, místní, kyvadlová

---

<sup>1</sup> NOVÁK, Radek, Petr PERNICA, Vladimír SVOBODA a Lubomír ZELENÝ. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI, a.s., 2005. ISBN 80-7357-086-6.

- **dle uspokojování přepravních potřeb:** pro vlastní potřeby, pro cizí potřeby
- **dle dopravních prostředků:** pěší, cyklistická, motocyklová, automobilová, autobusová, tramvajová, železniční, letecká, lodní

Zboží je přemísťováno ve třech fázích reprodukčního procesu:

- **doprava ve sféře výroby**
- **doprava ve sféře oběhu**
- **doprava ve sféře spotřeby**

Přemísťování lidí se uskutečňuje ve dvou rovinách:

- **doprava do pracovního procesu**
- **doprava ve volném čase**

Hlavní druhy dopravy dle dopravních prostředků:

- **silniční doprava**
- **železniční doprava**
- **letecká doprava**
- **vodní doprava**

### **Charakteristika silniční nákladní dopravy**

Silniční doprava je využívána na kratší a střední vzdálenosti, případně i na dlouhé vzdálenosti. Mezi její hlavní výhody patří jednoduchý systém nakládky a vykládky, dobrá dostupnost, jelikož je možno dopravit přímo z místa zdroje do místa spotřeby a také rychlost přepravy. Její nevýhodou je například nutnost většího počtu zaměstnanců pro obsluhu a zejména pak nepříznivý dopad na životní prostředí.

### **Charakteristika železniční nákladní dopravy**

Železniční doprava se využívá na přepravu zboží, a to především hromadných substrátů, na střední a dlouhé vzdálenosti a také na přepravu osob. Vyznačuje se nízkými náklady na přepravu, velkou přepravní kapacitou a poměrně krátkou dobou přepravy. Umožňuje propojit výrobce a spotřebitele díky vlečkám v podnicích, čímž se zvyšuje rychlost dodání zboží, snižuje se objem manipulačních prací a celkově se přeprava zjednodušuje. Tato doprava patří mezi nejšetrnější k životnímu prostředí.

Železniční doprava se využívá i pro přepravu zboží v rámci kontejnerového přepravního systému, kdy je přeprava zboží v kontejnerech realizována na kontejnerových vlacích spojujících významná kontejnerová překladiště. Kontejnerové zásilky lze též přepravovat jako samostatné vozové zásilky přepravované běžnými nákladními vlaky.

### **Charakteristika letecké nákladní dopravy**

Tato doprava se používá pro přepravu zboží na velké vzdálenosti, často je využívána na přepravu zboží s krátkodobou trvanlivostí, pro rychlé přepravení komodit určených pro zdravotnictví a záchranné práce a v neposlední řadě se využívá pro přepravu zboží do těžko dostupných míst. Jedná se o velmi rychlou přepravu, náklady za ní jsou však velmi vysoké.

### **Charakteristika vodní nákladní dopravy**

Vodní dopravou se přepravuje zboží a hromadné substráty na velké vzdálenosti. Využívá se také pro přepravu osob a vyhlídkové plavby. Velkou výhodou této dopravy jsou nízké náklady na vybudování dopravní cesty a nízká spotřeba pohonných hmot. Díky velkým rozměrům plavidel a velké tonáži je možno přepravovat i nadrozměrné jednotky. Nevýhodami jsou nízká dopravní rychlost a závislost na povětrnostních podmínkách.

Námořní doprava je doprava, která probíhá po moři a je uskutečňována námořními plavidly. Námořně se přepravují hromadné suché i tekuté substráty, dále kusové zásilky, které jsou přepravovány balené, ale i nebalené. Jedná se zejména o průmyslové výrobky, jako jsou automobily, součástky, atd. Jako obalový materiál se používají bedny, pytle, palety a různé typy kontejnerů. Jedná se o méně nákladnou dopravu, vyznačuje se však dlouhou přepravní dobou.

## **1.2 Dopravní a přepravní systémy**

### **Kombinovaná doprava**

Jedná se o systém přepravy zboží, které se po celou dobu přepravy nachází v jedné přepravní jednotce o minimální délce 5,9 metrů. Mění-li se v průběhu přepravy druh dopravy, překládá se tato přepravní jednotka i s naloženým zbožím. K tomuto účelu se používají kontejnery, odvalovací kontejnery, výměnné nástavby nebo silniční návěsy, které

jsou naloženy na železniční vůz či plavidlo. Silniční doprava se u kombinované dopravy využívá pro svoz a rozvoz přepravní jednotky. Má-li přeprava proběhnout po železnici, probíhá svoz či rozvoz k nejbližší železniční stanici. U vnitrozemské vodní dopravy je hranice pro svoz nebo rozvoz maximálně 150 km vzdušnou čarou od přístavu.

Kombinovaná doprava je stále na vzestupu, oblíbenost této dopravy podporuje například to, že v EU se na tahače přepravující kontejnery nevztahuje omezení provozu o víkendech, pátku odpoledne či v noci.

Technické prostředky kombinované dopravy:

- **přepravní:** ISO kontejner, výměnná nástavba, silniční návěš
- **dopravní:** železniční vůz, silniční vozidlo, loď, letadlo
- **manipulační:** jeřáb, stohovací vůz

### **Multimodální doprava**

Tato doprava je součástí kombinované dopravy. Využívá několik druhů dopravy, přičemž je v průběhu celé přepravy vystaven jeden přepravní dokument. Tomuto dokumentu se říká FIATA konosament. Vydává jej federace Mezinárodního sdružení zasílatelů – FIATA. Jedná se o cenný papír, je tedy zároveň obchodovatelným dokumentem. V průběhu realizace přepravy může dojít ke změně nákladní jednotky.

### **Intermodální doprava**

I v tomto případě se jedná o součást kombinované dopravy, využívá více dopravních oborů a pro svoz a rozvoz se volí silniční doprava. V průběhu přepravy nesmí dojít ke změně přepravní jednotky. U každého způsobu dopravy je vystavován daný přepravní doklad jako např. nákladní list CMR u silniční dopravy, nákladní list CIM v případě dopravy železniční nebo konosament při využití vnitrozemské vodní dopravy.

## **1.3 Přepravní prostředky**

Přepravními prostředky jsou technické prostředky, které umožňují provést přepravu ve vhodných manipulativních prostředcích. Mezi hlavní požadavky na ně patří zejména ochrana zboží před poškozením či ztrátou, stohovatelnost, dobrá manipulativnost, stabilita, úspora prostoru, atd.

Při přepravě se využívají například následující přepravní prostředky:

- **palety:** nosná plošina sloužící k uložení zboží, k fixaci nákladu pomocí pásky či folie, manipulace probíhá pomocí vysokozdvíhových a nízkozdvíhových vozíků, Palety se vyrábí ze dřeva, plastu či kovu v různých rozměrech (EU paleta, US paleta, paleta atypických rozměrů).
- **přepravky:** mezistupeň mezi spotřebitelským balením a paletou, manipulační obaly nejčastěji pro lahvové zboží či menší druhy zboží, hlavním požadavkem je snadná čistitelnost. Vyrábí se z plastu, kovu či dřeva
- **ukládací bedny:** manipulační jednotky určené pro skladování materiálu a manipulaci ve výrobě či skladech velkoobchodu, neopouštějí areály. Vyrábí se z plastu, hliníku nebo ocelového plechu a jsou opatřeny přihrádkami pro zasunutí štítku s údaji o zboží.
- **přepravníky:** jsou určeny k přepravě kapalného, kašovitého či sypkého materiálu v rámci výrobních areálů. Jsou to polyetylenové nebo kovové nádoby vložené do kovového rámu o objemu 500 - 600 litrů, otvory jsou boční, dolní nebo horní.
- **kontejnery:** skříňový přepravní prostředek opatřený dveřmi a přizpůsobený mechanizované manipulaci a skladování. Manipulační systém kontejnerizace jej využívá jako prostředek k vytvoření velkých manipulačních jednotek, díky čemuž se zkracují ložné operace a zvyšuje se využití dopravních prostředků.
- **výměnné nástavby:** využívají se v silniční nebo v kombinované silniční a železniční dopravě. Jejich rozměry jsou přizpůsobeny dopravním prostředkům a vnitřní prostory paletám. Lze využít různé nástavby k jednomu vozidlu, může sloužit jako sklad či mobilní zásobník.

## 1.4 Volba způsobu zajištění přepravy

V dnešní době se k dopravně-přepravním aktivitám přidaly další činnosti, jako jsou zastupitelské a obchodní služby nebo služby, které zahrnují zajištění kompletní přepravy.

Zabezpečení přepravy zboží lze provést různými způsoby. Subjekt může přepravu:

- a) provést vlastními prostředky
- b) využít služeb externího dopravce
- c) využít služeb zasílatelské společnosti.

Je vhodné zvolit služby zasílatele, jelikož se zasílatelská společnost v dané problematice mnohem lépe orientuje, má více zkušeností a díky tomu může lépe hájit zájmy svého zákazníka. Zasílatelské firmy také dokážou poskytnout řadu služeb za výhodnějších podmínek, než je nabízeno soukromé osobě, jelikož mají v daném oboru kontakty, mnohdy letité zkušenosti a odbornou znalost. S vynaložením odborné péče jsou schopny naplánovat celou přepravu, realizovat termínované dodání na místo určení, případně zajistit skladování, čímž se zákazníkovi značně snižují náklady vynaložené na přepravu. Nutno zmínit, že po dobu přepravy zasílatel bere odpovědnost na sebe, tím pádem zákazníkovi odpadnou starosti s případným řešením sporů se subjekty, které vstupující do procesu přepravy.

Za účelem zajištění přepravy a zjištění, jaké jsou nejvýhodnější možnosti přeprav po všech stránkách, se subjekt využívající nabídky zasílatelů obrátí na zasílatelskou společnost, která mu na základě zadaných požadavků vypracuje nabídku služeb a cenovou nabídku. Aby si mohl vybrat řešení „šité přesně na míru“, měl by oslovit více zprostředkovatelů, jelikož každý má jiné možnosti zvýhodnění, jiné smluvené podmínky a kontrakty s různými partnery a poskytnuté služby se mohou lišit.

## 1.5 Zasílatelství

Zasílatelství je podnikatelská činnost, která spočívá v nabídce služeb, kdy primární je obstarání přepravy zboží pro zákazníka. Jedná se o živnost, jejíž „*předmět podnikání, spočívá ve zprostředkování (obstarávání) přepravy a činnostech s tím spojených, zejména uzavření smluv o přepravě věcí do dohodnutého místa určení, obstarání dokladů (náložního listu), zajištění naložení a uložení zásilky, doprovod zásilky, vyřízení reklamací z přepravy atd.*“<sup>2</sup>

Zasílatel představuje spojovací článek mezi přepravcem a dopravcem. Je to fyzická nebo právnická osoba, která vlastním jménem, na účet příkazce zajistí přepravu zboží. Znamená to, že s dopravcem uzavírá přepravní smlouvu vlastním jménem a tím se stává odesílatelem zásilky. Jakožto odesílatel zvolí nejefektivnější trasu, zvolí nejvhodnějšího dopravce, zrealizuje dopravu a zajistí ostatní potřebné služby s tímto spojené. Za provedenou práci mu přepravce (příkazce) zaplatí úplatu dle předchozí domluvy. Během realizace

---

<sup>2</sup> Oborová příručka pro živnost zasílatelství. In: *Oborová příručka*. 2009. Dostupné z: [www.socr.cz/assets/aktivity/informacni-misto.../05\\_zasílatelství.pdf](http://www.socr.cz/assets/aktivity/informacni-misto.../05_zasílatelství.pdf)

zakázky zasílatel spolupracuje s dopravci, celními agenty, pojišťovnami, ale i ostatními zasílateli. Lze říci, že zasílatel je koordinátorem celého průběhu přepravy.

*„FIATA definuje funkci zasílatele takto:*

- *organizuje dopravu zboží pro obchod a průmysl*
- *radí příkazci ve všech dopravních otázkách*
- *provádí účelná opatření, aby zásilka došla příjemci včas a řádně*
- *volí nejvhodnější trasu a dopravní prostředky*
- *pomáhá svému příkazci při platebním řízení*
- *obstarává veškeré formality a doklady*
- *buduje nové dopravní trasy v rámci jednoho nebo více druhů doprav“<sup>3</sup>*

Zasílatel také:

- kalkuluje ceny za provedené služby
- díky sjednaným slevám z tarifů je schopný poskytnout výhodnější cenu
- na základě dohod s námořními, leteckými, a jinými zasílateli nabízí výhodnější podmínky
- je oprávněn vydat námořní konosament, jakožto agent rejdaře
- zajišťuje sběrnou přepravu
- jako přidanou hodnotu nabízí například skladování, balení zboží, označování zboží, rozvoz zboží
- je schopen zastoupit příkazce v celním řízení
- dokáže obstarat potřebná osvědčení pro přepravované zboží
- hájí zájmy svých zákazníků ve vzniklých sporech nebo v případě reklamací

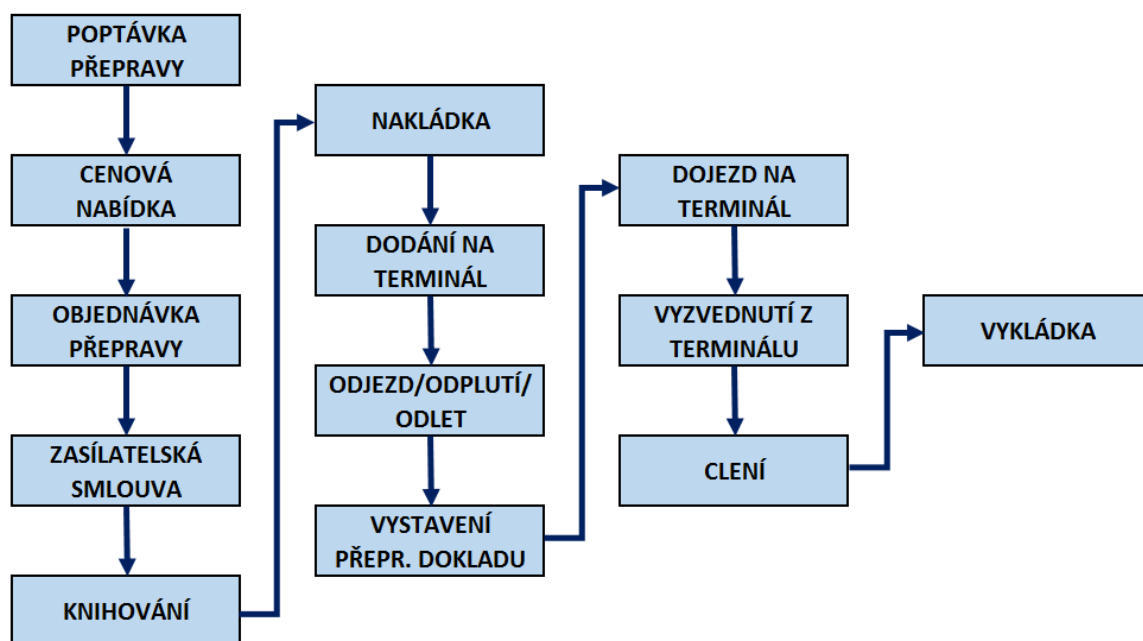
Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že je pro zákazníka časově i finančně výhodnější se orientovat na obchodní činnost, kterou se zabývá a logistické služby objednat u zasílatelské společnosti, která mu dokáže zajistit „kompletní balík přepravních služeb“ za výhodných podmínek.

---

<sup>3</sup> NĚMCOVÁ, Jitka. *Vybrané kapitoly z Dopravní logistiky 2: Zasílatelství*. Přerov, 2011. Učební texty VŠLG pro bakalářské studium. Vysoká škola logistiky o.p.s.

## 1.6 Postup při zajišťování přepravy zboží s využitím služeb zasílatele

Technologický postup odbavení zásilky s využitím služeb zasílatele lze znázornit schematicky způsobem uvedeným na obr. 1. Je zde zobrazen postup zajištění přepravy od poptávky přepravy až po samotnou vykládku.



Obrázek 1: Schéma průběhu přepravy

Zdroj: vlastní zpracování

V průběhu přepravního procesu se pozornost věnuje poptávce po obstarání přepravy, nabídce ze strany zasílatele, objednávce, uzavření zasílatelské smlouvy, obstarání přepravy, průběhu přepravy a vyúčtování zakázky.

### 1.6.1 Poptávka přepravy

Zákazník zasílá poptávku nejčastěji v elektronické podobě. V tomto případě není pracovník povinen písemně zaznamenávat údaje, avšak je povinen tento e-mail archivovat. V případě telefonické cenové poptávky je povinností odpovědného pracovníka údaje písemně zaznamenat. Je nutné věnovat pozornost formulaci poptávky, aby nebyla chybně považována za objednávku. Správně formulovaná poptávka není právním úkonem a nevede k uzavření přepravní smlouvy.

Po obdržení poptávky pracovník prověří proveditelnost zajištění přepravy, zejména s ohledem na uzavřené smlouvy s dopravci a jinými subdodavateli. Také musí brát v potaz charakter zboží, poptávané destinace a ostatní požadavky zákazníka. Nejasnosti či nesrovnalosti vyjasní písemně nebo telefonicky s poptávajícím.

V případě vyhodnocení poptávky jako proveditelné, vypracuje na základě údajů v poptávce a na základě dalších zjištěných informací cenovou nabídku.

### **1.6.2 Cenová nabídka**

Zasílatel zasílá zpracovanou cenovou nabídku písemnou formou v jazyce, ve kterém byla obdržena poptávka či v jiném obchodním jazyce (angličtina, němčina). Při kalkulaci ceny musí dbát na to, aby byla nabídka konkurenceschopná a zároveň pro něj profitabilní.

Nabídkou zprostředkovatel informuje příkazce o ceně za poptané služby, o podmínkách, za kterých je schopen přepravu zajistit a o době platnosti nabídnuté ceny. Do ceny zasílatel zahrnuje náklady přímo spojené s dopravou, jako jsou například náklady za pronájem dopravního prostředku, či poplatky za manipulace se zbožím, ale také nepřímé náklady. Do nepřímých nákladů se řadí například mzdové náklady, náklady za pronájem kanceláře atd. Zájemce o přepravu by měl být informován, jaké přímé náklady jsou součástí návrhu. Nepřímé náklady se neuvádí. Prostřednictvím cenové nabídky se zavazuje službu vykonat bez podmínek, případně za určitých podmínek.

### **1.6.3 Objednávka přepravy**

Pokud zákazník vyhodnotí cenovou nabídku jako akceptovatelnou, zašle zasílateli objednávku přepravy, resp. zasílatelský příkaz. Zaslání příkazu musí proběhnout písemnou formou. Nejčastěji se tak děje elektronickou poštou či faxem. V případě, že by nebylo potvrzeno písemně, mohlo by později dojít k nedorozumění zejména ze strany zasílatele. Je tedy důležité věnovat tomuto příkazu maximální pozornost, jakožto základnímu dokumentu pro styk se zákazníkem.

Disponent je povinen zkontrolovat údaje v zasílatelském příkazu s cenovou nabídkou. Je-li zjištěn nesoulad mezi objednávkou a nabídkou, musí být tyto nesrovnalosti vyjasněny s příkazcem a to nejlépe písemně. Upřesnění musí být následně zaznamenány přímo do objednávky.

Vedle posouzení správnosti provádí prodejce také prověření platební morálky a solventnosti zákazníka. U nových zákazníků žádá zpravidla platbu dovozného a dalších poplatků předem. Jestliže nezjistí žádné nesrovnalosti, je možné přejít k uzavření zasílatelské smlouvy.

#### 1.6.4 Zasílatelská smlouva

Před započítáním realizace přepravy, musí být mezi oběma stranami uzavřena smluvní dohoda. Nejčastěji se tak děje formou zasílatelské smlouvy nebo zasílatelským příkazem.

Smlouvou zasílatelskou se zasílatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého jiného místa a příkazce se zavazuje, že mu za to zaplatí smluvenou úplatu. Uzavřením této smlouvy se přepravce stává příkazcem a zasílatel se ve vztahu k dopravci stává přepravcem/odesílatelem. V komunikaci s dopravcem pak zasílatel jedná vlastním jménem.

#### 1.6.5 Dodací podmínky

Pro jednoznačné vymezení podmínek dodání mezi smluvními stranami na kupní smlouvě se využívají dodací doložky Incoterms (INternational COMmercial TERMS). Jedná se o soubor mezinárodních pravidel pro výklad obchodních doložek v zahraničním obchodě. Incoterms nemají povahu právní normy, závaznými se stávají v případě, že je obě strany výslovně uvedou do kupní smlouvy. V současné době je v platnosti již desáté vydání, Incoterms 2010, a to od 1. ledna 2011. Někteří lidé se často mylně domnívají, že se doložky vážou na přepravní smlouvu. Není to však pravda, jelikož doložky jsou obsahem kupní smlouvy uzavřené mezi prodávajícím a kupujícím. Je však zvykem a nepsaným pravidlem, že objednavatel přepravy dodací podmínku sděluje zasílateli, který podle toho plánuje realizaci přepravy.

Dodací podmínka kupní smlouvy vymezuje:

- **Kdy se plní**- určuje termín dodání zboží. Vymezuje určitý čas, ve kterém má prodávající dodat zboží kupujícímu.
- **Kde se plní**- sjednané místo dodání. Místem dodání je místo, na kterém předává prodávající zboží kupujícímu či jím pověřené osobě, případně místo, kam má zboží dopravit.

- **Kdy a jakým způsobem** přecházejí náklady a rizika z prodávajícího na kupujícího
- **Další povinnosti stran** při zajišťování dopravy, průvodních dokladů, kontroly, pojištění, celního odbavení, balení zboží, apod.

Incoterms 2011 zahrnuje celkem 11 doložek, které se rozdělují do dvou kategorií. První kategorií jsou dodací podmínky určené pro všechny druhy přepravy, druhou kategorií jsou podmínky vztahující se jen na dopravu námořní.

- **1. kategorie:** EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DAT, DDP
- **2. kategorie:** FAS, FOB, CFR, CIF

### 1.6.6 Celní odbavení zboží

Zboží dovážené z určité země mimo Evropskou unii podléhá při překročení celní hranice celnímu odbavení. Jedná se o celní odbavení v zemi vývozu, celní odbavení pro tranzit a celní odbavení pro zemi dovozu. Celní legislativa obvykle vyžaduje, aby celní odbavení v zemi vývozu provedla osoba ze země vývozu, celní odbavení pro tranzit obvykle zabezpečuje dopravce a celní odbavení v zemi dovozu může provést osoba ze země dovozu.

U zboží dováženého z Číny se jedná hlavně o zajištění celního odbavení v Číně pro vývoz a zajištění celního odbavení při vstupu do Evropské unie pro dovoz. V Evropské unii se obvykle zajišťuje celní odbavení pro tranzit z celní hranice (z přístavu, z letiště, z terminálu) do vnitrozemí a následné propuštění zboží do dovozního celního režimu, obvykle režimu volný oběh, jedná-li se o zboží, které bude v EU zůstat. V Evropské unii je možné si pro celní odbavení zvolit zástupce. Zastoupení může být přímé nebo nepřímé.

- **Přímé zastoupení-** zástupce jedná vlastním jménem a ve prospěch osoby zastoupené na jeho účet. Z pohledu obchodního práva se jedná o vztah mandant – mandatář. Příjemcem a plátcem celního dluhu je osoba zastoupená. Je zodpovědná za včasnost a úplnost podání celního prohlášení.
- **Nepřímé zastoupení-** zástupce jedná vlastním jménem ve prospěch osoby zastoupené. Z pohledu obchodního práva se jedná o vztah komitent – komisionář. V tomto případě je příjemcem celního dluhu zástupce, který je také zodpovědný za včasnost, přesnost a úplnost podání celního prohlášení.

## 2 MOŽNOSTI PŘEPRAVY ZBOŽÍ Z ČÍNY DO ČR

Transkontinentální doprava v současné době zdatně nabývá na významu. Hlavní objem zboží je stále zasílán námořně, v posledních letech však narůstá zájem o dopravu železniční, která je charakteristická svojí přesností a kratší tranzitní dobou v porovnání s námořní dopravou. V následující kapitole se zaměřím na kontejnerovou přepravu z Asie, přesněji řečeno z Číny, do Evropy, konkrétně do České republiky. Budu se zabývat analýzou problému zajištění konkrétní přepravy zboží pro zákazníka podle jeho specifických požadavků. Před realizací samotné přepravy je nutné nejdříve zvolit vhodný způsob transportu a následně trasu z místa odeslání do místa určení. Vlastníci zboží ve většině případů volí podle výše vynaložených nákladů na přepravu, podle doby přepravy a také musí přihlížet k možným rizikům, které mohou v průběhu cesty nastat.

Přepravu, která bude předmětem řešení v této práci, objednáva společnost, která je ryze českou firmou fungující na trhu od roku 1992. Zabývá se velkoobchodním prodejem a servisem spotřební elektroniky, domácích elektrospotřebičů, telekomunikační techniky, atd. Zboží dováží zejména z Číny, ale také ze zemí Evropské unie. Dovozy z Číny představují cca 80 % z celkového dovozu firmy. Přesněji řečeno, jedná se o zhruba 3 000 převážně čtyřiceti-stopých ISO kontejnerů ročně. Pro dovoz zboží tato společnost vždy využívá služeb zasílatelských společností, které jí poskytují nadstandardní odbornou péči a zajišťují celý průběh přepravy od převzetí kontejneru od výrobce v Číně, až po dodání do skladu zákazníka v ČR.

### 2.1 Aktuální způsob zasílání zboží z Číny do ČR

Veškeré kontejnerové přepravy se v této společnosti realizují námořně. Společnost na tyto přepravy využívá několik stálých zasílatelů, kteří jí pravidelně posílají cenové nabídky na všechny místa, ze kterých dodavatelé společnosti odesílají. Platnost nabídky je vždy na kalendářní měsíc. Obdržené ceny se evidují v tabulce, ve které si zaměstnanec společnosti na základě informací od dodavatele z Číny vyhledá přístav, ze kterého se má kontejner odesílat. Za pomoci nastaveného makra určí, který zasílatel má na dané místo nejvýhodnější cenu, případně nejkratší dobu přepravy. Po vyhodnocení těchto kritérií se pak rozhodne, kterému zasílateli přepravu přidělí.

Vzhledem k tomu že tato společnost dováží rychloobrátkové zboží, které je nutno na prodejny dodat v co nejkratší době, aby bylo dosaženo co nejvyššího zisku, snaží se najít rychlejší způsob přepravy do České republiky. Doposud se přepravy realizovali přes německé přístavy Hamburg a Bremerhaven. Cesta přes přístav Koper se společností několikrát neosvědčila. Přeprava trvala dlouhou dobu, a to zejména kvůli nedostatečně vyvinuté infrastruktuře ve Slovinsku a problémům s dopravní cestou, případně došlo ke zpoždění v důsledku stávky zaměstnanců přístavu Koper. Z těchto důvodů byly přepravy pro společnost vždy finančně nevýhodné. Rozvojem nákladní železniční dopravy se jí nyní naskýtá příležitost jak zboží z Číny dodat svým obchodním partnerům o několik dní dříve než při využití námořní dopravy a tím pádem inkasovat vyšší zisk z prodeje.

## 2.2 Přepravované zboží

Přepravovanou komoditou jsou elektrospotřebiče, konkrétně se jedná o rádia SM 2014, radiopřijímače SRD 2016, rádia s alarmem SRD 207 a náhradní díly k těmto zařízením. Jelikož se jedná o citlivou komoditu, musí se se zbožím manipulovat šetrně, aby nedošlo k poškození zboží. To znamená, že je především nutné zajistit správné balení u výrobce, šetrnou nakládku a taktéž šetrné zacházení v průběhu celé přepravy.

C/T No.	Model No.	Description	Quantity	Gross Weight
			(Pcs)	(KG)
1-100	SRD206	FM/MW/SW1-2 4Band radio	3000	2380,00
1-100	SRD207	FM/AM 2 Band Digital radio	3000	2530,00
1-150	SM2014	FM/MW/SW1-2 4Band radio	4500	3000,00
1-200	SM2014	FM/MW/SW1-2 4Band radio	6000	4000,00
1-10		SPARE PARTS	1000	59,8
1-3		SPARE PARTS	900	32,19
1-1		SPARE PARTS	16	11,72
1-1		SPARE PARTS	100	3,87
<b>565 CTNS</b>		<b>Total</b>	<b>18 516 PCS</b>	<b>12017,58</b>

Obrázek 2: Výstřížek z balicího listu

Zdroj: Firemní materiály

## 2.3 Místo odeslání a dodání

Výrobce má sídlo i továrnu situovanou ve městě Tung-kuan, které leží v provincii Kuang-tung na východním pobřeží Čínské lidové republiky. Zboží odtud bude odesláno zákazníkovi, jehož sídlo a sklad leží v Říčanech u Prahy v České republice.



Obrázek 3: Znázornění místa odeslání a dodání

Zdroj: Google maps

Vzhledem k poloze továrny je v případě námořní přepravy nejvýhodnější lodit z čínských přístavů Šen-čen či Hong Kong. Vzhledem k tomu, že vykládka bude probíhat v ČR, v Evropě je vhodné zvolit jako přístav příplutí Hamburg či Bremerhaven. Tyto dva přístavy se nachází nejbližze České republice a tím pádem jsou zajištěny nejnižší náklady na dopravu z přístavu do skladu v ČR. Při přepravě vlakem je vhodnější zvolit severní železniční trasu, a to kvůli poloze sběrného místa kontejnerů, které se nachází ve městě Čchang-ša, což je poblíž Šen-čenu.

## 2.4 Požadavky kupujícího

Kupující požaduje, aby bylo zboží naloženo v továrně prodávajícího a odtud dopraveno do místa určení. Vzhledem k charakteristice přepravovaného zboží musí být řádně zabaleno, označeno a připraveno k odeslání tak, aby nedošlo k poškození během přepravy. Dalšími požadavky jsou zajištění dokumentace potřebné k přepravě, celní odbavení na vstupu do České republiky a pojištění zboží. Vzhledem k povaze zboží si přeje, aby bylo minimalizováno riziko, že dojde ke ztrátě nebo krádeži. Zboží se bude prodávat

jako akční zboží a je již nabízeno v katalogu obchodního řetězce, rozhodující pro zákazníka tedy bude termín dodání do skladu v Říčanech. Obchod s obchodním řetězcem, do kterého se bude dodávat, je ošetřen kontraktem s pevně stanovenými termíny dodání, pozdní dodání by bylo penalizováno pokutou v řádu desetitísiců amerických dolarů. Jak bylo řečeno v předchozích řádcích, na přepravy tato společnost využívá služeb zasílatelů. Bude tomu tak i v tomto případě, obrátí se na zasílatelskou společnost, která je schopná jeho požadavky splnit a postarat se o jeho zásilku s odbornou péčí.

### 2.4.1 Dodací podmínka FCA

Kupující se s výrobcem zboží dohodl na dodací podmínce FCA (Free carrier). Tato podmínka říká, že prodávající předá zboží dopravci na přesně specifikovaném místě. V tomto místě se rizika a náklady převádí na kupujícího. Odesílatel by dle znění této doložky měl zajistit celní odbavení zboží pro vývoz, není to však jeho povinnost, záleží tedy na dohodě obou zúčastněných stran.

#### Hlavní přepravné prodávajícím neplaceno

##### FCA Vyplacně dopravci (... ujednané místo dodání)



Obrázek 4: Schéma dodací doložky INCOTERMS FCA ujednané místo

Zdroj: NĚMCOVÁ Jitka. Dopravní logistika II - Podklady ke studiu. Přerov: VŠLG

### 2.4.2 Výpočet objemu a volba typu kontejneru

Při poptávání a objednání přepravy zákazník musí znát:

- a) objem přepravovaného zboží
- b) typ kontejneru a jeho rozměry

Pro zjištění objemu přepravovaného zboží lze využít kalkulátor, díky kterému bude mít zákazník jistotu, že je výpočet správně. Do kalkulátoru se zadávají následující hodnoty: počet kusů, rozměry přepravovaných kusů, čili šířka, výška, délka, druh balení a informace

o tom, zda bude volně loženo či loženo na paletách. Ukázka výpočtu objemu pomocí kalkulátoru je v příloze č. 3. Z provedeného výpočtu je zřejmé, že pro objednané zboží je potřeba objednat 40' High Cube kontejner, a také z něj vyplývá, že se bude jednat o FCL přepravu. V tabulce níže jsou uvedeny rozměry tohoto kontejneru.

Typ kontejneru	Šířka dveřního prostoru	Výška dveřního prostoru	Vnitřní délka	Vnitřní šířka	Vnitřní výška
20' kontejner	2,28-2,32 m	2,27-2,29 m	5,88-5,90 m	2,33-2,35 m	2,36-2,39 m
40' kontejner	2,28-2,33 m	2,27-2,29 m	11,96-12,00 m	2,33-2,35 m	2,36-2,39 m
40' kontejner	2,28-2,34 m	2,58-2,59 m	12,00-12,02 m	2,33-2,35 m	2,67-2,69 m

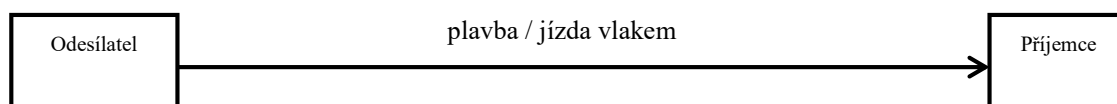
**Tabulka 1: Parametry kontejnerů**

*Zdroj: vlastní zpracování*

Celkový objem u dané zakázky je 66,18 m<sup>3</sup>, což představuje 87% maximálního možného objemu tohoto typu kontejneru. Hmotnost 12 017,58 kg činí 42% povolené maximální váhy zboží naloženého do kontejneru, tzv. payload<sup>4</sup>. Kalkulátor má i pokročilé funkce a umí poradit, jakým způsobem se mají jednotlivé kusy do kontejneru nakládat. Zkrátí se tím doba nakládky a lze tím předejít tomu, že se některé kusy do kontejneru nevejdou.

### 2.4.3 FCL přeprava

FCL = Full container load – celokontejnerová zásilka. Kontejner obsahuje zboží od jednoho odesílatele, které je určeno jednomu příjemci. Kontejner se plní v místě závodu odesílatele, který nese odpovědnost za naložený obsah. Zboží v kontejneru je kryto jedním náložím listem.



**Obrázek 5: Schéma technologie přepravy FCL**

*Zdroj: vlastní zpracování*

<sup>4</sup> Maximální povolená hmotnost zboží v kontejneru = payload

FCL přeprava je z pohledu ochrany před odcizením zboží nejbezpečnější přepravou. Jelikož do procesu nevstupuje více subjektů, je nepravděpodobné, že by v průběhu přepravy došlo k odcizení zboží. Zboží je naloženo u odesílatele, přičemž po nakládce je kontejner opatřen námořní plombou, která je evidovaná v přepravních dokumentech. Plomba je odstraněna až po dodání kontejneru zákazníkovi na místo určení. V případě celní kontroly je plomba nahrazena novou s tím, že je o změně zákazník informován zasílatelem.

Chce-li mít zákazník větší jistotu a přehled o tom, co se s kontejnerem po cestě děje, může kontejner opatřit multifunkčním zařízením s GPS jednotkou. Díky tomuto zařízení získá přístup k mnoha užitečným veličinám v průběhu celé přepravy. Dveře kontejneru jsou tímto přístrojem neustále monitorovány, zákazník je tedy informován o případném vniknutí dovnitř. Zařízení dále sděluje zákazníkovi zprávy o teplotě a vlhkosti uvnitř kontejneru, o nárazech, náklonech, atd.

## 2.5 Konkrétní poptávka přepravy

Jakmile má zákazník vyřešené veškeré náležitosti s výrobcem a má jistotu v objemu přepravovaného zboží, zašle zasílateli přesně specifikovanou poptávku. Zasílatel poptávku prozkoumá a následně rozhodne o převzetí závazku, poskytne cenovou nabídku a navrhne vhodnou variantu přepravy. V případě, že mu chybí některé údaje, požádá zákazníka o jejich doplnění.

V řešeném případě specifikuje zákazník svůj požadavek následovně:

- ✓ **Dodací podmínka dle INCOTERMS 2010:** FCA Tung-kuan
- ✓ **Místo nakládky:** Dongguan City Changping Meisheng Electronic FAC., 2nd Floor, F building, Nanbangtong Industrial Zone, Qiaozhi, Changping Town, Dongguan City, Guangdong, China
- ✓ **Místo vykládky:** 251 01, Říčany, Česká republika
- ✓ **Druh zboží:** elektronika - radia, bezpečné zboží
- ✓ **Typ kontejneru:** 1x40' High Cube
- ✓ **Počet kusů:** 18.516 ks
- ✓ **Počet kartonů:** 565 ks
- ✓ **Hmotnost:** 12.017,58 kg
- ✓ **Objem:** 66,18 CBM

- ✓ **Hodnota zboží:** 94.920,00 USD
- ✓ **Způsob balení:** bublinková folie, lepenkové boxy, volně loženo
- ✓ **Způsob ložení:** stohovatelné
- ✓ **Celní odbavení:** pro vývoz zajistí prodávající, pro dovoz zajistí zasílatel v ČR, uvolnění do volného oběhu
- ✓ **Pojištění:** ano, 110% z hodnoty zboží dle komerční faktury
- ✓ **Další požadavky:** Urgentní. Jedná se o akční zboží určené do obchodního řetězce, který zboží uvedl v akční reklamní leták. Za pozdní dodání hrozí vysoké sankce ze strany obchodního partnera.

Na základě předložených informací provede zasílatel kalkulaci ceny za námořní a železniční přepravu. Poté, co z několika nabídek námořních rejdářů a vlakových operátorů vybere tu nejlepší a nejvýhodnější pro zákazníka, posílá mu cenovou nabídku, ve které zmiňuje zejména cenu na danou relaci přepravy. Dále zákazníka informuje o tom, co daná cena obsahuje či upozorňuje na to, které poplatky neobsahuje a za jakých podmínek je možné přepravu realizovat. Cenová nabídka za námořní přepravu je k nahlédnutí jakožto příloha č. 4, cenová nabídka za železniční přepravu je jako příloha č. 5.

## 2.6 Přeprava zboží námořní přepravou

Námořní doprava se vyznačuje dlouhou dobou přepravy, anglicky transit time, nicméně se jedná o přepravy, které v porovnání s ostatními druhy dopravy nevyžadují vysoké náklady na realizaci. Navíc na trase Asie – Evropa je v současnosti velká konkurence mezi rejdáři, což ovlivňuje cenu za dopravu. Ta je v současné době (duben 2016) kvůli konkurenčnímu boji rejdářů na historickém minimu. Pro rejdáře je to těžká doba, na druhé straně zákazníci z této situace již delší čas těží. Tato doprava je taktéž považována za jednu z nejšetnějších vůči životnímu prostředí.

Pro přepravu kontejnerizovaného zboží se využívá liniová doprava. Ta zabezpečuje pravidelné spojení mezi určitými přístavy na konkrétních linkách, tzn., že jsou pevně stanoveny přístavy nakládky i vykládky. Na jedné lodi se přepravuje zboží několika přepravců. Dokumentem, který potvrzuje uzavření přepravní smlouvy je náložní list neboli Bill of Lading či konosament. Tomuto dokumentu se budu podrobněji věnovat v následující kapitole. Přepravné se počítá na základě tarifů, které na určité relace poskytují námořní rejdáři. Rejdář je definován jako majitel lodí, který provozuje přepravu za účelem výdělků.

Odesílacím a přijímacím místem jsou námořní přístavy, které zajišťují možnost naložení, vyložení a překládku zboží na klidné a dostatečně hluboké vodě. Přístavy jsou vybaveny jeřáby, překladištními mechanizmy, nábřežími, volnou skladovací plochou, skladišti, atd. Musí být napojeny na další druhy dopravy, zpravidla se jedná o silniční, železniční nebo říční dopravu.

Mezi hlavní bázové přístavy v Číně patří Šanghaj, Ningbo, Yantian, Tianjin, Qingdao. Nejčastěji využívané přístavy v Evropě jsou Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Kiel, Amsterdam, Le Havre, La Spezia. Přeprava z Číny se po moři realizuje přes Adenský záliv a Suezský průplav. Plavba přes Adenský průplav může být riziková, v této oblasti se totiž pohybují somálští piráti, kteří útočí na lodě a ohrožují jejich posádky za účelem získání vlastního obohacení. Suez je 193 kilometrů dlouhý průplav v Egyptě, který spojuje Středozemní a Rudé moře. Je považován za hranici mezi Asií a Afrikou. Díky tomuto průplavu nemusí lodě směřující do Evropy obeplouvat celou Afriku a cesta je tak kratší o cca 40%. Proplutí kanálem trvá průměrně 12-16 hodin. V průběhu 24 hodin propluje kanálem kolem osmdesáti standartních lodí. Průplav má však jistá omezení, tím je myšlena především výška lodí, která je omezena silničním mostem, který přes průplav vede. Dalšími omezeními jsou povolená šířka plavidla a ponor, který je stanoven hloubkou průplavu a aktuální výší hladiny vody. Délka trasy mezi Čínou a Evropou je zhruba 22 tisíc kilometrů a průměrná doba přepravy v relaci door to door je přibližně 50 dnů v závislosti na přístavu odplutí a místě dodání v ČR.



Obrázek 6: Příklad námořní trasy z Číny do Evropy

Zdroj: [www.msc.com](http://www.msc.com)

## 2.7 Přeprava zboží železniční přepravou

Železniční dopravě se dostávají v posledních letech nové šance pro zvýšení podílu výkonů na dopravním trhu a zapojení se do logistických řetězců širší nabídkou služeb. Konkurenční vyrovnání železniční dopravy s ostatními druhy dopravy závisí na tom, zda bude vyřešena finanční situace provozovatelů železniční dopravy, osobní náklady, náklady na železniční infrastrukturu a internalizace externích nákladů ve vztahu na životní prostředí. Pro splnění náročných očekávání zákazníků se železnice zaměřují zejména na oblasti využití tradičních předností železničního systému, ke kterým patří rychlost, bezpečnost, automatizace, informovanost a ochrana životního prostředí. Železnice je specifická tím, že na rozdíl od ostatních druhů dopravy do ní nevstupují jen soukromé subjekty, nýbrž zde vládnou státní podniky a organizace. To má bohužel negativní dopady na samotnou přepravu a její rozvoj. Jednotlivé instituce, železniční správy a ministerstva mají často odlišné zájmy a to působí nemalé potíže, jelikož vše trvá poměrně dlouhou dobu a tím pádem je tato doprava méně flexibilní. Jelikož cílem provozovatelů železniční dopravy je zvýšit kvalitu služeb, konkurenceschopnost a zároveň snižovat provozní náklady, došlo ke zjednodušení, a to zavedením jednotného nákladního železničního listu SMGS/CIM, jehož použitím lze ušetřit až půl dne. O tomto dokladu budu podrobněji hovořit v následující kapitole. Nutno říct, že železniční doprava je z ekologického hlediska nejšetrnější dopravou. Uvádí se, že železnice vyprodukuje o 20% méně CO<sup>2</sup> než doprava námořní. Odesílacím a přijímacím místem jsou kontejnerové terminály, na kterých probíhá nakládka, vykládka a překládka kontejnerů. Terminály jsou vybaveny železničními tratěmi, jeřáby, překladištními mechanizmy, volnou skladovací plochou, skladišti, atd.

Přeprava po železnici sice nedosahuje takových výkonů, jaké jsou v námořní přepravě, jedná se však o pravidelné přepravy, týdně je vypraveno několik blokových vlaků. Zboží se na nich přepravuje v ISO kontejnerech, které jsou přepravovány na ucelených vlacích o čtyřiceti až padesáti vozech. Hlavními přepravovanými komoditami jsou zejména chemikálie, automobilové a technologické zboží a elektronika. Společnosti obchodující s těmito komoditami pokládají za velkou výhodu přesnost této dopravy. Díky dodržování jízdnicích řádů dochází ke zpoždění málokdy. Oproti námořní přepravě, při které je zpoždění den, dva, ale i týden poměrně běžné, u železnice dochází ke zpoždění půl dne až den. Zákazníci využívající služeb železnice jsou společnosti, pro které čas znamená peníze, a tak oceňují zejména kratší tranzitní čas v porovnání s přepravou po moři. Zvolí-li vlastník

zboží tento druh dopravy, může ušetřit až polovinu přepravního času oproti cestě lodí. A to se jistě pozitivně projeví, protože při plánování skladových zásob jsou rychlost dodání a včasnost dodávek (tzv. lead time) klíčové. V relaci door to door lze počítat s přepravní dobou 20 až 25 dní podle místa odeslání, místa dodání a podle zvolené trasy přepravy. Bohužel, během cesty dochází k rozdílům v šíři rozchodů kolejnic a povolené zátěže tratí a tím dochází ke zpomalení přepravy. Kontejnery jsou kvůli rozdílům v rozchodech dvakrát překládány, nejprve na rusko-čínské hranici v Manzhouli a poté na polsko-běloruské hranici. V oblasti Evropy a Číny, které disponují železnicemi normálního rozchodu 1 435 mm, je kapacita vlaku omezena na 66 TEU a na železnici Ruska, kde je rozchod 1 520 mm, je kapacita vlaku omezena na 120 TEU. Z toho důvodu jsou vlaky rozpojovány jak v Číně, tak na ukrajinsko-slovenských hranicích. K dalšímu časovému omezení dochází kvůli byrokracii spojené s přechody hranic a celním odbavením. Bohužel i toto se pak promítá do výše dopravného.

U železniční přepravy z Číny do Evropy se využívají dvě trasy a to severní a jižní trasa. Ta severní vede z Číny přímo do Ruska přes hraniční přechod Manzhouli II - Zabajkalsk. Odtud dále pokračuje po Transsibiřské magistrále, evropskou částí Ruska a poté přes Bělorusko nebo Ukrajinu dále do Evropy. Jižní trasa vede přes západní Čínu do Kazachstánu přes přechod Alashankou - Dostyq, poté pokračuje Ruskem přes přechod Iletsk poblíž Orenburgu a do Evropy se pak vstupuje stejnou trasou jako v případě severní varianty. Trasa se volí podle toho, odkud se zboží posílá. Nejvíce vytižená je severní trasa, proudí tudy zboží ze severovýchodní Číny, např. ze Šanghaje, Pekingu, Shenyangu či z provincie Shangdong. Trasa jižní se využívá pro přepravu zboží z oblasti centrální Číny, zejména pak z nových výrobních center jako je Chengdu, Chongqing nebo Wuhan.

V průběhu cesty se musí počítat s jistými riziky, především hrozí krádeže či poškození zboží. Eliminovat riziko krádeže může sledovací zařízení, které lze ke kontejneru připevnit a které následně monitoruje pohyb kontejnerů, informuje o otevření dveří, ale také sleduje teplotu a vlhkost uvnitř kontejneru. Při přepravě v průběhu zimy je omezujícím faktorem teplota, která může klesnout až na -30°C. Při takto nízké teplotě hrozí poškození zboží a proto je na místě podniknout odpovídající kroky, které zajistí potřebné podmínky. Možností jak zboží ochránit může být dodatečné balení nebo ještě lépe objednání kontejneru s regulovatelnou teplotou, tzv. reeferu neboli chladícího kontejneru. U obou variant je však nutné počítat se zvýšenými náklady za přepravu.

V neprospěch železniční dopravy bohužel vypovídá to, že je podstatně dražší než doprava námořní, porovnáme-li je, jsou náklady na železniční přepravu dvojnásobně až trojnásobně vyšší. Pozitivní predikcí do budoucna může být to, že se Čínská vláda rozhodla investovat nemalé prostředky do rozvoje tohoto druhu dopravy, čímž by do budoucna mělo dojít ke snížení ceny dopravného. Čínská vláda si je naštěstí vědoma toho, že nákladní železniční doprava je klíčem k rozvoji výroby ve střední a západní Číně. Není to však pouze Čína, kdo si uvědomuje potenciál tohoto druhu dopravy, Světová výkonná rada silně podporuje interkontinentální nákladní koridory, aby v rámci UIC bylo převedeno více přeprav s vyšší hodnotou na železnici.

V případě zájmu o tento druh dopravy by měl zákazník vyhledat zasílatele, který se v této branži vyzná a dokáže zkonsolidovat dostatečný počet kontejnerů pro ucelený vlak, jedině tak se mu železniční přeprava finančně vyplatí.



**Obrázek 7: Mapa současných tratí mezi Asií a Evropou**

*Zdroj: Materiály od společnosti Schenker spol. s r. o.*

## **3 TECHNOLOGICKÉ A EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ**

### **3.1 Technologie námořní přepravy**

V následující kapitole se zaměřím na technologii námořní přepravy. Bude popsán proces od zamluvení lodního prostoru u rejdaře, průběh přepravy, vystavení námořního konosamentu, přeprava z přístavu určení a zakončeno bude vykládkou u příjemce.

#### **3.1.1 Knihování lodního prostoru**

Disponent zasílatelské společnosti se spojí s partnerskou lokální kanceláří a dá instrukce k zajištění odeslání zboží. Agent v místě odeslání kontaktuje odesílatele a domluví se s ním na místě a termínu nakládky. Na základě toho pak zmluví místo na lodi, což se provádí knihováním lodního prostoru, angl. booking. V Sailing listu, což je anglický název pro jízdni řád, který vydávají námořní liniové společnosti, si vybere vyhovující plán lodění a zašle žádost o knihování místa na lodi agentovi, který zastupuje liniovou společnost.

V případě, že je dostatek volného místa na požadované lodi, rejdař partnerovi v místě odeslání potvrdí zmluvené místo knihovacím dopisem, angl. Booking Note. Knihováním je zajištěn prostor na lodi na zvoleném odjezdu liniové lodi z přístavu odplutí do přístavu vykládky za podmínek sjednaných s rejdařem. Po obdržení potvrzovacího dopisu avizuje lokální kancelář českému zasílateli expediční a naložovací údaje. Tyto údaje obsahují název lodě, předpokládaný termín odplutí (ETD) a předpokládaný termín příplutí (ETA) do přístavu určení. Získané informace předá zasílatel svému zákazníkovi s žádostí o potvrzení. Po jeho souhlasu je možné naložit zboží do kontejneru u odesílatele.

#### **3.1.2 Nakládka u odesílatele**

V tomto případě se jedná o FCA paritu, za balení zboží a nakládku do kontejneru tedy zodpovídá odesílatel. Agent z lokální kanceláře mu nechá tahačem přistavit kontejner na místo nakládky dle předchozí domluvy, tedy do jeho továrny. Nakládka probíhá ručně či paletovým vozíkem a měla by probíhat opatrně, aby nedošlo k poškození zboží. Do kontejneru je naloženo dle standartního ložného plánu, který zajistí optimální využití ložné plochy kontejneru. Aby během přepravy nedošlo k posunu palet, jsou mezery

vyplněny nafukovacími vaky a palety jsou zajištěny upevňovacími pásy, které jsou připevněny k bočnicím. Po naložení zboží je kontejner opatřen námořní plombou, která musí zůstat neporušená až do místa vykládky, kde si ji příjemce zkontroluje s dokumenty ke kontejneru. Poté odesílatel zajistí celní odbavení. Jakmile je celníky povolen vývoz, je zboží odesláno do přístavu odplutí. Převoz zpravidla probíhá tahačem z místa nakládky do vnitrozemského překladiště kombinované přepravy, kde je kontejner za pomoci stohovacího vozíku s vidlicemi přeložen nejdříve na plochu terminálu a poté portálovým jeřábem na kontejnerový vlak. Po naložení odjíždí ucelený vlak po železnici do přístavu. V mezidobí předá odesílatel agentovi z partnerské pobočky doklady o celním odbavení a ten na jejich základě připraví instrukce k vystavení námořního konosamentu pro rejdaře.

### **3.1.3 Předání kontejneru rejdaři v přístavu odeslání**

Na dodání loženého kontejneru do přístavu stanovuje rejdař určitou dobu, která se počítá od vyzvednutí prázdného kontejneru z kontejnerového terminálu až po vyložení kontejneru v přístavu odplutí. Tato doba se nazývá demurrage. V případě překročení volné lhůty pro dodání do přístavu si rejdař účtuje pokutu dle jeho ceníku. Rejdař taktéž stanovuje dobu, po kterou může být kontejner uskladněn v přístavu, tuto lhůtu nazývá detention. Při překročení stanovené volné doby opět účtuje pokutu, v tomto případě za skladné v přístavu. Poplatky za nedodržení stanovených lhůt jsou poměrně vysoké, je tedy nezbytné vše pečlivě naplánovat, aby se těmto vícenákladům předešlo. Plánování má zajistit zasílatel, který je majiteli kontejnerů informován o délkách jednotlivých lhůt. Jakmile je zboží dodáno na určený terminál v přístavu, zajistí přístavní speditér odbavení kontejneru a následné naložení na loď. Překládku z přístavní plochy na loď zajišťují portálové jeřáby se spreadry.

### **3.1.4 Vystavení námořního konosamentu**

Po odplutí kontejnerové lodi se zbožím vystaví rejdař námořní konosament, (Bill of Lading, zkráceně B/L). Konosament je vystavován po doručení příslušných dokladů, které potvrzují, že bylo zboží uvolněno dle vývozních předpisů. Běžně se konosament vydává ve třech originálních vyhotoveních a třech kopiích. Nalodovatel však může žádat libovolný počet konosamentů. Všechny exempláře mají stejný obsah a musí být podepsány rejdařem nebo agentem, který jej zastupuje. Agent z partnerské pobočky zasílatele nechá vydat tzv. Express MB/L, což znamená, že se po příplutí nemusí zasílatel prezentovat originálem rejdařského konosamentu. Jako odesílatel je v MB/L uvedena lokální kancelář

a jako příjemce je kancelář zasílatele. Vydání by mělo proběhnout co nejdříve po nakládce na loď, aby nedošlo ke zdržení. Jakmile odesílatel agentovi v místě odeslání potvrdí, že ze strany kupujícího byly vyrovnány veškeré finanční závazky a mohou mu být vydány originální dokumenty, dá pokyn k vystavení zasílatelských konosamentů, tzv. HB/L ve třech originálech a třech kopiích. Tato sada konosamentů je poté zaslána finálnímu vlastníkovi zboží. Po obdržení zásilky s originálními konosamenty může příjemce požádat o vydání kontejneru. Nejdříve se musí zasílatelovi prokázat alespoň jedním originálním konosamentem, který bude na zadní straně opatřen razítkem společnosti a podpisem osoby zastupující společnost. Na základě takto obdrženého B/L uvolní zasílatel kontejner u rejdaře, vyzvedne jej v přístavu a následně jej příjemci doručí.

### **Konosament a jeho funkce**

Jak bylo řečeno v předchozí kapitole, dokumentem, který potvrzuje uzavření přepravní smlouvy je Bill of Lading neboli konosament. „*Konosament je cenný papír, který představuje závazek dopravce vydat náklad převzatý k námořní dopravě, bude-li mu předložen konosament a na něm potvrzeno přijetí nákladu k přepravě.*“<sup>5</sup>

House Bill of Lading je vystavován dopravcem na základě instrukcí obdržených od odesílatele. Ten musí dopravci sdělit přesné údaje o odesílaném zboží. Jedná se o počet přepravovaných kusů, jejich váhu a objem, dále mu sděluje přesný popis zboží a celní zařazení. Veškeré údaje musí být uvedeny na konosamentu a zároveň musí korespondovat s ostatními přepravními doklady, zejména s balícím listem. Je to důležité také kvůli pozdějšímu clenění na importu, v případě, že by údaje nesouhlasily, existuje riziko, že bude kontejner celníky vybrán ke kontrole. Jakmile má dopravce od odesílatele potvrzeno, že je B/L v pořádku, vystavuje sadu originálů, kterou odesílatel po vyrovnání finančních závazků zašle kupujícímu. Aby tomuto mohl být kontejner vydán, musí se prokázat alespoň jedním originálním konosamentem, který bude na zadní straně opatřen razítkem společnosti a podpisem zástupce firmy. Na základě tohoto mu dopravce uvolní kontejner k vykládce.

---

<sup>5</sup> NĚMCOVÁ, Jitka. *Logistika vodní dopravy: Námořní doprava*. Přerov, 2006. Učební texty VŠLG pro bakalářské studium. Vysoká škola logistiky o.p.s. v Přerově.

Konosament = Bill of Lading (B/L):

- dokazuje, že byla uzavřena přepravní smlouva a informuje o podmínkách
- dopravce svým podpisem na B/L potvrzuje nalodění zboží na palubu lodi
- po předložení B/L je zboží v přístavu vykládky vydáno oprávněné osobě.

Námořní konosament musí obsahovat následující informace:

- ✓ jméno odesílatele a příjemce
- ✓ název přístavu odplutí a příplutí
- ✓ místo nakládky, místo určení
- ✓ název lodi a číslo linky
- ✓ číslo plomby
- ✓ název zboží, typ obalu, hmotnost, množství, objem, počet kontejnerů
- ✓ termín nalodění
- ✓ počet vystavených originálů
- ✓ datum a místo vydání konosamentu
- ✓ podpis rejdaře nebo dopravce
- ✓ na zadní straně jsou uvedeny konosamentní podmínky

Konosament má následující funkce:

- **B/L jako cenný papír**- představuje hodnotu zboží, je možno jej prodat nebo převést na jinou osobu. Převodem konosamentu se rozumí převod vlastnictví zboží. Zboží je pak vydáno tomu, kdo dopravci předloží konosament. Ten není povinen prověřovat, jakým způsobem byl konosament nabyt. Převodem konosamentu vznikají novému vlastníkovu povinnosti a práva vycházející z přepravní smlouvy, zejména pak povinnost uhradit přepravné. Jedna sada čítá celkem tři originály B/L a tři kopie. K vydání zboží stačí prezentovat pouze jednu kopii. Konosament v tomto případě musí být opatřen razítkem a podpisem příjemce na rubové straně.
- **B/L jako potvrzení o převzetí zboží**- rejdař tímto potvrzuje, že přijal dané množství zboží k přepravě a zavazuje se jej dodat do přístavu určení a vydat jej ve stejném stavu a množství dle konosamentu. Potvrzuje se slovy „Shipped on Board“ nebo „Received for Shipment“. Majitel konosamentu má právo po rejdaři požadovat vydání takového zboží, které odpovídá popisu v konosamentu.

- **B/L jako důkaz o uzavření přepravní smlouvy**- konosament dokazuje, že došlo k uzavření přepravní smlouvy a potvrzuje akceptaci konosamentních podmínek liniového dopravce.

## Druhy konosamentu

Konosamenty se dělí podle převoditelnosti:

- **Na řad (Order B/L)**- tento konosament je nejčastěji používaný. Právo domáhat se vydání zásilky má osoba, na jejíž řad byl konosament vystaven. Na B/L je uvedena určitá osoba, na jejíž řad bylo vystaveno s dodatkem „Or to Assignes“ nebo není uvedena žádná osoba, v tom případě je označeno „To Order“, což potvrzuje vystavení na řad náloďovatele. Domáhat se může také osoba, na kterou byl konosament rubopisem převeden nebo osoba, která je poslední v nepřerušené řadě rubopisů nebo doručitel s posledním nevyplněným rubopisem. Práva mohou být převedena na řad oprávněné osoby nevyplněným nebo vyplněným rubopisem. V případě, že není uvedeno, na čí řad je vystaveno, je zboží vydáno na řad odesílatele.
- **Na jméno (Named)**- právo na vydání zásilky má osoba, která je uvedena na konosamentu. Toto právo lze převést na další osobu.
- **Na doručitele (Bearer B/L)**- právo na vydání zásilky má osoba, která předloží dopravci konosament. Práva, která vlastnictví konosamentu představují je možno převést jiné osobě předáním.

Z hlediska nalodění zásilky:

- **Konosament palubní**- On Board nebo Shipped B/L, vystavuje se, jakmile je zboží skutečně přijato a naloženo na určenou loď, která je uvedena v dokumentu. Tento konosament je plně uznáván bankami, jelikož zaručuje, že bylo skutečně naloženo a že zboží bude dodáno v předpokládaném čase do místa určení.
- **Konosament přijímací**- Received for shipment, z tohoto B/L není zřejmé, že je zboží již na palubě, ale potvrzuje, že rejdař přijal určité zboží pro svou linkovou loď. Potvrzuje, že bylo zajištěno volné místo na lodi a že bude zboží přepraveno.

Z hlediska obchodovatelnosti:

- **Neobchodovatelný konosament** (non negotiable)- není možno jej převést rubopisem nebo předáním další osobě. Není cenným papírem. Je to například zasílatelský konosament.
- **Obchodovatelný konosament** (negotiable)- konosament, u kterého lze veškerá práva z něj vyplývající převést na další osobu. Po vydání zboží na základě jednoho originálu B/L pozbývají další originály platnosti.

Vzor námořního konosamentu lze vidět v příloze č. 7.

### 3.1.5 Vyzvednutí kontejneru z přístavu doručení

Ve chvíli, kdy se blíží termín příplutí lodě, zašle disponent agentovi rejdaře v přístavu vykládky nebo v ČR podklady pro uvolnění zásilky. Součástí žádosti o uvolnění zásilky je i žádost o určení místního depa pro vrácení prázdného kontejneru po vykládce. Zpracovatel obdrží od agenta rejdaře příslušnou referenci a tuto před započítáním přepravy kontejneru z přístavu odsouhlasí s údajem u příslušného depa. Depem pro vrácení prázdného kontejneru může být přístav, vnitrozemské překladiště kombinované dopravy nebo kontejnerový terminál. Po obdržení potřebných informací od rejdaře zasílatel objedná u dopravce vyzvednutí a dodání kontejneru do místa vykládky. Po vyložení kontejneru z lodi, je nutné zboží celně odbavit, je deklarován režim tranzit. Zboží je pak pod celním dohledem a je možno jej z přístavu přepravit do ČR. Aby mohl být kontejner odvezen, je po podání celního prohlášení vystaven tranzitní doprovodný doklad. Transport z přístavu probíhá dvěma způsoby. Prvním je transport po železnici kontejnerovým vlakem do překladiště, kde je kontejner složen z vlaku, a jakmile dopravce od zasílatele obdrží pokyn k přistavení kontejneru na celní kontrolu a následnou vykládku naloží jej na tahač a dodá na smluvené místo. Spěchá-li zákazník na doručení kontejneru, lze zvolit druhý způsob a za příplatek objednat přepravu přímým tahačem, díky čemuž se vykládka uspíší o několik dní. Postup před vyzvednutím z přístavu je obdobný jako při transportu vlakem.

Na vyzvednutí z přístavu poskytuje rejdař určitou volnou lhůtu, jakmile je překročena, účtuje poplatek, tzv. demurrage. Ode dne vyzvednutí běží další volná lhůta, a to lhůta na vrácení prázdného kontejneru na kontejnerové depo. V případě překročení této doby účtuje tzv. detention. I v tomto případě hlídá tyto lhůty zasílatel a je jeho povinností včas informovat zákazníka o případných neočekávaných nákladech.

### **3.1.6 Vykládka**

Jakmile je zboží celně uvolněno, dá zasílatel dopravci pokyn k vykládce na smluveném místě. V případě, že je k dispozici rampa, na kterou může být kontejner přistaven, probíhá vykládka za pomoci paletových vozíků nebo vysokozdvížných vozíků, případně ručně. Pokud není možno skládat takto, je kontejner za pomoci mechanizačních prostředků složen z návěsu na zem a vykládka může proběhnout stejným způsobem jako v případě přistavení k rampě. Jakmile je kontejner vyložen, najatý dopravce prázdný kontejner vrátí na příslušné depo a to ideálně ve stanovené volné lhůtě. Tímto je přeprava ukončena a zbývá už jen vystavit fakturu za provedené služby.

## **3.2 Technologie železniční přepravy**

Na první pohled se může zdát, že technologie železniční přepravy je podobná té námořní, při bližším prozkoumání je však zřejmé, že jsou zde zásadní a specifické rozdíly. O těch se čtenáři mohou dozvědět v následujících řádcích.

### **3.2.1 Knihování přepravního místa na vlaku**

Průběh knihování místa na vlaku je velice podobné jako knihování lodního prostoru. Hlavní rozdíl je v tom, že místa na vlacích je podstatně méně jako na obrovských kontejnerových lodích, proto je nezbytné zamluvit místo na vlaku nejpozději týden před jeho odjezdem. Disponent po obdržení objednávky od zákazníka kontaktuje partnerskou lokální kancelář a dá jí pokyn k realizaci přepravy. Následně se agent v místě odeslání spojí s desílatelem a po domluvě stanoví den a místo nakládky. V závislosti na termínu nakládky zmluví u železničního dopravce místo na nejbližším volném vlaku, provede tzv. booking. Je-li booking proveden včas a je-li volné místo, dopravce agentovi potvrdí knihování a termíny odjezdu a příjezdu do zvolené destinace. Poté agent avizuje zasílateli v ČR expediční údaje, které si následně zasílatel odsouhlasí se svým zákazníkem. Jedná se o termín plánované nakládky u odesílatele, termín předpokládaného odjezdu z vlakového terminálu, termín předpokládaného dodání na terminál určení a termín předpokládaného dodání do skladu zákazníka.

### **3.2.2 Nakládka u odesílatele**

Odesílatel zabalí a přichystá zboží k odeslání tak, aby bylo zboží ochráněno před poškozením, a ve smluvený den je mu na smluvené místo přistaven kontejner k nakládce. Pomocí paletového či vysokozdvížného vozíku je zboží naloženo do kontejneru tak, aby byla optimálně využita ložná plocha kontejneru a jeho celkový objem. Případné mezery mezi kartony a stěnami kontejneru jsou vyplněny vzduchovými polštáři, zboží je možno také zabezpečit upevňovacími pásy, které jsou uchyceny k bočnicím, aby nedošlo k posunu. Průběh nakládky by měl být dokumentován videokamerou či fotoaparátem. Po skončení nakládky je kontejner uzavřen a zabezpečen plombou, která musí zůstat neporušena až k příjemci. Plomba totiž slouží jakožto důkaz o neporušenosti naloženého zboží. Následuje exportní celní odbavení. Poté, co je celníky povolen vývoz, je naložený kontejner přepraven na sběrný terminál.

### **3.2.3 Předání kontejneru železničnímu dopravci**

Převoz z továrny odesílatele na překladiště kombinované přepravy zpravidla probíhá tahačem. Na terminálu je kontejner za pomoci stohovacího vozíku s vidlicemi přeložen nejdříve na plochu terminálu a poté portálovým jeřábem na kontejnerový vlak. Následně se čeká na povolení k odjezdu uceleného vlaku. Železniční dopravce musí dbát na to, aby k nakládce přistavil vozy, které jsou schopny jízdy, nesmí mít prošlou lhůtu přezkušování nebo oprav a musí být opatřeny čitelnými nápisy. Před odjezdem vlaku musí vozmistr provést technickou prohlídku. Kontroluje stav klanic, nárazníky, funkčnost dveří a technický stav vozu. V průběhu převozu kontejneru na terminál předává odesílatel agentovi celní dokumentaci, komerční fakturu a balící list. Na základě těchto dokumentů pak agent připraví podklady k vystavení náložního listu. Stejně jako u námořní přepravy, také zde je stanovena určitá lhůta, po kterou může probíhat nakládka. Počítá se stejně, od chvíle kdy dopravce vyzvedne prázdný kontejner z kontejnerového terminálu do chvíle, kdy jej složí na překladiště kombinované přepravy. Taktéž platí, že při nedodržení stanovené volné lhůty se účtuje pokuta za pozdní dodání. Čili, i u této přepravy se musí vše pečlivě naplánovat, aby zákazníkovi nevznikly zbytečné vícenáklady. Opět je úkolem zasílatele volné lhůty hlídat a v případě hrozících neplánovaných nákladů včas informovat zákazníka.

### 3.2.4 Vystavení CIM/SMGS

Před odjezdem vlaku je ke každému kontejneru vystaven nákladní list, tzv. CIM/SMGS. Tento náložní list je vystavován po doložení příslušných dokladů, které prohlašují, že bylo zboží celně uvolněno k vývozu do jiné země. Všechny nákladní listy mají stejný obsah a musí být opatřeny razítkem odesílajícího dopravce a musí na nich být uvedeno datem odjezdu. Jelikož se nejedná o obchodovatelný dokument, není nutné tento originální doklad předkládat dopravci v místě vykládky.

#### Jednotný nákladní železniční list SMGS/CIM a jeho funkce

Nákladní list CIM/SMGS je potvrzením o uzavření smlouvy o přepravě podle CIM a SMGS v přepravě mezi státy používajícími CIM a SMGS. Přepravy z Číny, Mongolska, Vietnamu, Iránu, Afganistánu, Estonska, Litvy, Lotyšska a nástupnických států bývalého ČSSR nebyly uskutečnitelné na nákladní list v režimu CIM. Tudíž se na polských nebo slovenských hranicích prováděl nový prodej zásilky na nákladní list SMGS. Z důvodu existence dvou přepravních právních předpisů, Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), která se společně s Jednotnými právními předpisy o mezinárodní železniční přepravě (CIM) aplikuje v západních zemích a Dohody o mezinárodní železniční přepravě zboží (SMGS), která platí v zemích SNS a několika evropských a asijských zemích, došlo k syntéze nákladních listů CIM a SMGS. V platnost vstoupil 1. září 2006. V případě zásilek ze států, ve kterých se využívá SMGS platí, že: *„odesílatel uvedený v nákladním listu je odesílatelem v přepravní smlouvě SMGS a současně příjemcem v přepravní smlouvě SMGS, jakož i odesílatelem v přepravní smlouvě CIM. Poslední dopravce podle přepravní smlouvy SMGS je oprávněn a povinen v místě nového podeje jednat v zájmu odesílatele podle jeho pokynů.“*<sup>6</sup>

Rozlišujeme dva typy nákladních listů:

- **Papírový nákladní list** – ze zemí používajících SMGS se vystavují dva výtisky pro smluvního dopravce SMGS a jeden výtisk pro každého dalšího zúčastněného dopravce SMGS. Po domluvě mezi odesílatelem a dopravci lze pod jedním nákladním listem CIM/SMGS podat k přepravě skupiny vozů či kontejnerů.

---

<sup>6</sup> *Průvodce nákladním listem CIM/SMGS* [online]. 2006 [cit. 2016-06-04]. Dostupné z: <https://www.cdcargo.cz/documents/10179/62222/GLV-CIM-SMGS.pdf/784bcf9c-316b-4cfb-baa8-f1f1fe58a1ae>

V tom případě ale musí platit, že je jeden odesílatel a jeden příjemce, jedna odesílací stanice a jedno místo převzetí, jedno místo dodání a jedna stanice určení a musí se jednat o stejný náklad.

- **Elektronický nákladní list** – jedná se o nákladní list včetně druhopisu nákladního listu v podobě elektronických dat, která jsou převoditelná do čitelných znaků písma. Veškeré postupy jsou funkčně totožné s papírovým nákladním listem. Mezi dopravci a zákazníky existuje dohoda o elektronické výměně dat v mezinárodní železniční nákladní přepravě.

List		
Č.	Označení	Příjemce listu
1	Prvopis nákladního listu	Příjemce
2	Karta	Doprovce vydávající zboží příjemci
CIM 5 SMGS 3	Druhopis nákladního listu	Odesílatel
4	Návěští	Přeprava CIM → SMGS: dopravce vydávající zboží příjemci Přeprava SMGS → CIM: Nepoužívá se
CIM 3 SMGS 5	Odběrný list / Celní list	Přeprava CIM → SMGS: Příjemce / Celnice Přeprava SMGS → CIM: Dopravce nebo celnice v místě určení
6	Účetní list	Přeprava CIM → SMGS: Dopravce při odjezdu Přeprava SMGS → CIM: Nepoužívá se

**Tabulka 2: Listy papírového nákladního listu CIM/SMGS**

*Zdroj: Průvodce nákladním listem CIM/SMGS*

Před samotnou realizací přepravy ze zemí, ve kterých se používá SMGS je nutná předchozí domluva s dopravci CIM v místě nového prodeje, kteří se budou na přepravě podílet. Žádost, která musí minimálně obsahovat směrovací cestu a označení zboží, se předkládají nejpozději 7 dnů před zahájením přepravy. Po odsouhlasení v místě nového prodeje je přiděleno číslo povolení, které se uvádí do nákladního listu CIM/SMGS do kolonky „Záznamy dopravce“.

Nákladní list musí obsahovat následující informace:

- ✓ jméno odesílatele a příjemce
- ✓ místo převzetí a místo dodání
- ✓ kód stanice
- ✓ pořadové číslo, číslo vozu

- ✓ název zboží a jeho celní zařazení, typ obalu, hmotnost, množství, počet kontejnerů
- ✓ plomba
- ✓ razítko dopravce

Vzor nákladního listu CIM/SMGS je možno nalézt v příloze č. 8.

### **3.2.5 Vyzvednutí kontejneru z kontejnerového terminálu**

Jakmile se blíží dojezd vlaku na železniční terminál, zašle zasílatel dopravci instrukce k uvolnění kontejneru k vykládce a zároveň mu sděluje, na jaký terminál bude vrácen prázdný kontejner po vyložení. Depem pro vrácení prázdného kontejneru zpravidla bývá vnitrozemský terminál kombinované přepravy nebo železniční terminál. Dopravce stanovuje volnou lhůtu na vyzvednutí kontejneru z příjezdového terminálu, je-li překročena, účtuje si za skladné na terminálu. Od chvíle vyzvednutí kontejneru z terminálu, běží volná lhůta na vykládku, během které musí být na kontejnerové depo vrácen prázdný kontejner. Opět platí, že je-li kontejner po vykládce vrácen pozdě, účtuje se pokuta za pozdní vrácení. Volnou lhůtu má za povinnost sledovat zasílatel a má vyzvednutí a dodání kontejneru na vykládku naplánovat tak, aby se vše stihlo realizovat ve stanoveném čase. Jakmile jsou vyřešeny potřebné náležitosti, objedná zasílatel přepravu u vlakového operátora, který zajistí železniční přepravu do ČR, případně u dopravce objedná tahač, který kontejner vyzvedne a dodá jej v režimu tranzit na celnici v ČR, kde musí být zboží uvolněno do volného oběhu.

### **3.2.6 Vykládka**

Po ukončení celního řízení a uvolnění zboží do volného oběhu, lze kontejner dodat na smluvené místo vykládky. Tam je kontejner přistaven k vykládací rampě a následuje samotná vykládka zboží za využití paletových vozíků, vysokozdvížných vozíků, případně ručně. V případě, že příjemce nedisponuje vykládací rampou, lze kontejner složit z tahače na zem a to pomocí kontejnerového jeřábu, který si lze za úplaty pronajmout. Vykládka pak probíhá stejným způsobem jako v případě vykládky na rampu. Po skončení vykládky dopravce vrátí prázdný kontejner na příslušné depo. Tímto okamžikem zasílatel splnil závazek vůči svému zákazníkovi a lze přepravu považovat za úspěšně ukončenou.

### 3.3 Analýza dopravních nákladů

Pro podnikatele v oboru dovozu zboží z Číny je mimo času stráveného na cestě důležitá výše nákladů, které mají za danou přepravu zaplatit. V mnohých případech se cena stává hlavním rozhodujícím kritériem při výběru druhu dopravy. Dopravci ceny kalkulují na základě vlastních nákladů a zásadní vliv na ceny mají nabídka a poptávka a samozřejmě jsou také ovlivněny konkurencí. Cenu lze definovat jako peněžní částku, která je sjednaná při nákupu a prodeji zboží či služeb. V následující podkapitole se zaměřím na ceny za námořní a železniční přepravu a poplatky, které jsou v cenách zahrnuty. Dále se budu věnovat výpočtům, které souvisejí s danou přepravou, bude vypočítáno, kolik zákazník ušetří na úrocích v případě využití železniční dopravy a jaký může generovat zisk, uvede-li díky této dopravě zboží do prodeje o několik dní dříve než v případě přepravy námořní dopravou.

#### 3.3.1 Námořní přeprava

V tabulce číslo 3 lze vidět vzor kalkulace ceny za námořní přepravu.

<b>NÁMOŘNÍ PŘEPRAVA</b>		
<b>FCA DONGGUAN via YANTIAN - ŘÍČANY</b>		
<b>40' HQ</b>		
<b>ODMĚNA PARTNERSKÉ POBOČCE</b>	25	USD
<b>FCA POPLATKY</b>	665	USD
<b>CENA ZA NÁMOŘNÍ PŘEPRAVU</b>	900	USD
<b>BAF</b>	400	USD
<b>ADEN FEE</b>	50	USD
<b>SUEZ FEE</b>	25	USD
<b>TERMINÁLOVÉ POPLATKY</b>	334	EUR
<b>ON CARRIAGE</b>	623	EUR
<b>PŘÍPLATEK ZA PŘÍMÝ TAHAČ</b>	350	EUR
<b>POJIŠTĚNÍ NA 110%</b>	215	USD
<b>PROFIT</b>	123	USD
<b>PRODEJ</b>	3890	USD

Tabulka 3: Vzor kalkulace v námořní přepravě

*Zdroj: vlastní zpracování*

Jak bylo zmíněno v předchozí kapitole, blízko k továrně se nachází přístavy Šen-čen a Hong Kong. Dopravce zvolil bázevý přístav Šen-čen, jelikož jsou v něm účtovány nižší poplatky za celní odbavení a lze říci, že celní odbavení zde má zpravidla hladší průběh než v Hong Kongu. Vzhledem ke kratší vzdálenosti mezi přístavem a továrnou nebudou

za přepravu z továrny do přístavu, tzv. precarriage, vynaloženy příliš vysoké náklady. Jelikož je Šen-čen bázový přístav, cena za námořné tomu odpovídá a je nižší než u vedlejších přístavů (out ports). Jako přístav dodání byl zvolen přístav Hamburg, zasílatel vycházel z cenové nabídky rejdařů, kteří za přepravu Šen-čen - Hamburg nabízejí výhodnou cenu.

FCA poplatky zahrnují přístavní poplatky, tedy OTHC, který je za manipulaci v přístavu nakládky, poplatek za vystavení přepravních dokumentů ODF, dále bezpečnostní poplatky, tzv. ISPS a také si rejdař účtuje za vyzvednutí prázdného kontejneru z depa, tzv. PUF. Za vystavení námořního konosamentu si rejdař účtuje poplatek s názvem B/L fee. Je zde zahrnuta také precarriage, což je označení pro přepravu z místa nakládky tahačem na kontejnerový terminál v přístavu. Veškerá manipulace s kontejnerem během této přepravy je v ceně.

Námořní přepravné, angl. Seafreight je cena, která je účtována rejdařem dle smlouveného tarifu za přepravu nákladu námořním plavidlem na určitou vzdálenost. Výše těchto sazeb je vždy ovlivněna tím, jaký je stav nabídky a poptávky po lodním prostoru. Dalšími činiteli ovlivňujícími výši sazeb jsou délka plavby, povaha zboží, druh nákladu, hmotnost zboží. K základním tarifním sazbám bývají často přičítány různé poplatky a přírážky, ale i slevy pro partnery, se kterými má rejdař uzavřenou rámcovou přepravní smlouvu. Jedná se například o přírážku za přepravu nadrozměrného zboží, příplatek za High Cube kontejner, v případě přeplnění přístavu se účtuje tzv. Port Congestion Surcharge či příplatek za nebezpečné zboží, neboli IMO Surgcharge. Nejčastěji bývají k námořnímu přepravnému přičítány palivové přírážky, tzv. BAF a tzv. CAF, což je kurzová přírážka. Dále se účtují poplatky za válečná rizika, angl. War Risk Surcharge a poplatky za proplutí kanály, např. poplatek za proplutí Suezským nebo Adenským průplavem. V dnešní době bývají ze strany rejdařů často zaváděny sezónní příplatky, tzv. PSS nebo někdy GRI, kterými skokově navyšují cenu za dopravu, jelikož tyto ceny v poslední době klesly na velmi nízkou hladinu a stává se, že rejdařům nejsou pokryty náklady vynaložené na přepravu. Těmito příplatky se snaží tuto situaci řešit, nicméně vzhledem k momentální situaci v námořní přepravě, jsou nuceni od nich opětovně upouštět.

V přístavu při plutí se pak platí poplatky DTHC, což je poplatek za manipulaci v přístavu vykládky, poplatek za vystavení přepravních dokumentů DDF, dále bezpečnostní poplatek ISPS a za vrácení prázdného kontejneru na depo tzv. DOF.

Oncarriage, neboli přeprava z přístavu dodání do místa vykládky, se platí dopravci, který bude tuto službu zajišťovat a který bude kontejner v přístavu příplutí vyzvedávat a dodávat zákazníkovi na předem sjednané místo. Skládá se z ceny za manipulaci v přístavu, přetah vlakem do překladiště dopravce a dodání tahačem do místa vykládky. Jelikož se v tomto případě jedná o akční zboží, které musí být partnerovi dodáno ve stanoveném termínu, je potřeba na přepravu z přístavu k zákazníkovi objednat přímý tahač, za což si dopravce účtuje příplatek, v adekvátní výši podle místa vykládky.

### 3.3.2 Železniční přeprava

V tabulce číslo 4, je proveden rozklad ceny za železniční přepravu. Procentuální rozdělení vypadá přibližně takto:

- Precarriage + terminálové poplatky + dokumenty: 20%
- Železniční přeprava CN – EU včetně překládek: 50%
- Oncarriage + terminálové poplatky + dokumenty: 30%

<b>ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVA</b>		
<b>FCA DONGGUAN via CHANGSA - ŘÍČANY</b>		
<b>40' HQ</b>		
<b>ODMĚNA PARTNERSKÉ POBOČCE</b>	25	USD
<b>FCA POPLATKY</b>	905	USD
<b>CENA ZA ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVU</b>	4025	USD
<b>TERMINÁLOVÉ POPLATKY</b>	420	EUR
<b>ONCARRIAGE PL&gt;CZ</b>	1492	EUR
<b>POJIŠTĚNÍ NA 110%</b>	391	USD
<b>PROFIT</b>	129	USD
<b>PRODEJ</b>	<b>7650</b>	<b>USD</b>

**Tabulka 4: Vzor kalkulace v železniční dopravě**

*Zdroj: vlastní zpracování*

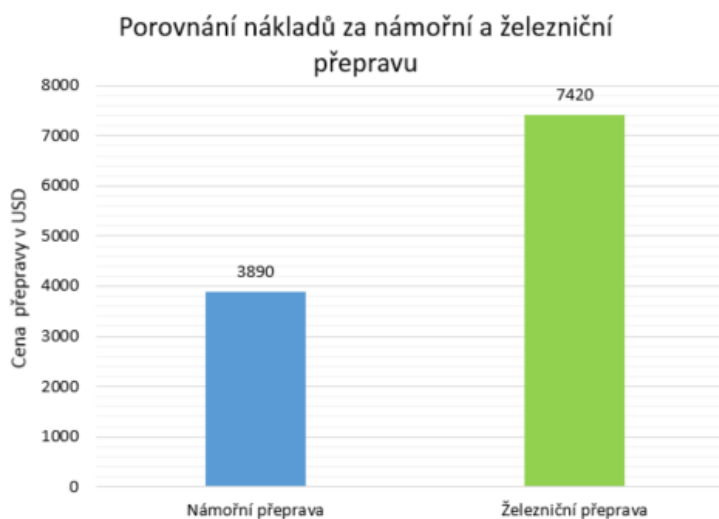
FCA poplatky v sobě skrývají lokální poplatky v místě odeslání. Jedná se o poplatky za vyzvednutí prázdného kontejneru z depa, tzv. PUF, přistavení kontejneru k nakládky, poplatek za vystavení přepravních dokumentů ODF. Také je zahrnuta precarriage neboli přeprava z místa nakládky na kontejnerové překladiště v místě odjezdu vlaku a všechny poplatky za manipulaci v průběhu přepravy od přistavení k nakládky po složení naloženého kontejneru na terminál.

Nejvyšší částka se platí za železniční přepravu z Číny do Evropy, která je v tomto případě kalkulována z čínského železničního terminálu Čchang-ša do polských Malešic. Vysoká cena je zapříčiněna zejména několikanásobnou překládkou z důvodu rozdílů v rozchodu kolejí a s tím spojeným administrativním odbavením. Přepravné účtuje dopravce dle smlouveného tarifu za přepravu nákladu. Činiteli ovlivňujícími výši dopravného je délka přepravy, zvolený kontejnerový terminál, povaha zboží, druh nákladu a hmotnost zboží. Jedná-li se o přepravu nebezpečného zboží, je nutno připočítat poplatek za nebezpečné zboží, neboli RID surcharge. Do budoucna by se cena za přepravu měla snížit díky dotacím, které čínská vláda investovala za účelem podpory tohoto druhu dopravy.

V místě příjezdu jsou účtovány terminálové poplatky za uvolnění kontejneru, manipulaci s kontejnerem, poplatek za překládku ze železnice na silnici, dále poplatek za vystavení tranzitního dokladu a za vrácení prázdného kontejneru na depo tzv. DOF. Za silniční či železniční přepravu z železničního terminálu do místa vykládky v ČR se platí dopravci, který bude přepravu zajišťovat poplatek za tzv. oncarriage.

### 3.4 Kalkulace nákladů

Po prozkoumání předložených cenových nabídek od zasílatele a porovnání celkových nákladů vynaložených na realizaci námořní a železniční přepravy je na první pohled zřejmé, že levněji vychází námořní přeprava. Železniční přeprava je v tomto případě téměř dvakrát dražší, viz graf na obrázku číslo 7.

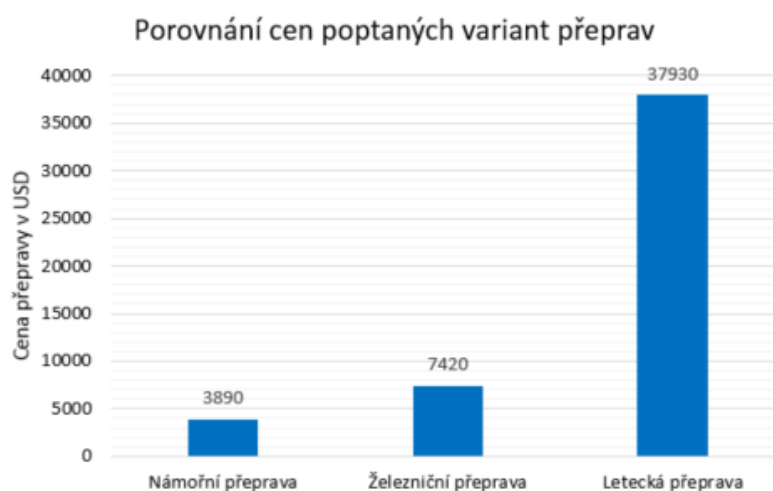


**Obrázek 8: Porovnání nákladů za námořní a železniční přepravu**

*Zdroj: vlastní zpracování*

Jelikož se jedná o elektroniku, u které každým dnem stráveným na cestě dochází k devalvaci prodejní ceny, měl by zákazník přikládat době přepravy důležitost. V následujících výpočtech je číselně vyjádřeno kolik by společnost ušetřila na úrocích v případě využití železnice a jaký zisk by mohla generovat, uvedla by zboží do prodeje o 20 dní dříve díky kratší tranzitní době taktéž v případě železniční přepravy.

Tato přeprava byla poptána také u zasílatele zabývajícího se leteckou dopravou. Nabídnutá cena za daný objem činila 37 930 USD, přičemž předpokládaná doba přepravy činí 7 dní. Vzhledem k tomu, že se jedná o tak vysokou cenu za přepravu, lze konstatovat, že zahrnutí této varianty do výběru by bylo neefektivní. Využití letecké dopravy by přicházelo v úvahu pouze v případě, že by se do ČR poslala pouze část dodávky a zbývající část by se pak přepravila lodí či vlakem. Pro zajímavost lze níže porovnat náklady za všechny tři druhy dopravy.



**Obrázek 9: Porovnání nákladů za námořní, železniční a leteckou přepravu**

*Zdroj: vlastní zpracování*

### 3.4.1 Kalkulace úspory na úrocích

Cílem první kalkulace je zjistit, kolik může zákazník ušetřit na úrocích, které by zaplatil v případě pořízení úvěru určeného na nákup zboží. Zákazník si v tomto případě na nákup zboží půjčil 94 920 USD a byla mu poskytnuta úroková sazba 5% p. a. Jelikož si peníze půjčil na kratší dobu než jeden rok, bude aplikováno jednoduché/lineární úročení, kde celkový úrokový výnos roste lineárně. Vzhledem k tomu, že doba přepravy lodí trvá přibližně 45 dní a železnicí přibližně 25 dní, bude vypočítán úrok za 20 dní, o který by zákazník zaplatil víc v případě námořní přepravy oproti přepravě železniční.

K= 94920 USD	K.....hodnota zboží
p= 5 % p. a.	p.....úroková sazba
Δt= 20 dní	Δt.....počet dní
	u.....úrok

---


$$u = \frac{K \cdot p \cdot \Delta t}{100 \cdot 360}$$

$$u = \frac{94920 \cdot 5 \cdot 20}{100 \cdot 360}$$

$$u = 263,66 \text{ USD}$$

**Tabulka 5: Výpočet výše úroků za 20 dní**

*Zdroj: vlastní zpracování*

Z výpočtu je zřejmé, že pokud by zákazník zvolil železniční přepravu, mohl by na úrocích ušetřit 263,66 USD, jelikož by bylo možné úvěr splatit o 20 dní dříve.

### 3.4.2 Kalkulace zisku z prodeje v případě využití železniční dopravy

V dalším výpočtu bude číselně vyjádřen výnos, který by zákazník generoval v případě zvolení železniční přepravy, je-li počítáno s úsporou 20 dní. Jak už bylo zmíněno, cena elektroniky postupně klesá, avšak jedná se pouze o počáteční efekt, který nelze adekvátně kvantifikovat, pokles ceny tedy není ve výpočtu zohledněn.

Nejdříve byla vypočítána marže, která se za prodej tohoto zboží očekává. Je známo, že u tohoto druhu zboží je průměrná marže 13% z nákupní ceny zboží a prodejní doba přibližně 90 dní, v tom případě celková průměrná očekávaná marže činí 12 339,60 USD.

NákC= 94920 USD	NákC.....nákupní cena
Y= 13 %	Y.....průměrná marže
	M.....marže

---


$$M = \frac{\text{NákC} \cdot Y}{100}$$

$$M = \frac{94920 \cdot 13}{100}$$

$$M = 12339,60 \text{ USD}$$

**Tabulka 6: Výpočet očekávané marže**

*Zdroj: vlastní zpracování*

V následujícím kroku je vypočítáno, jaký zisk by zákazník generoval v případě dřívějšího prodeje díky kratší dodací lhůtě v případě železnice.

$t =$	90	dní	$t$ .....	doba prodeje
$t_{zd} =$	20	dní	$t_{zd}$ .....	časová úspora železnice

---


$$Z = \left( \frac{t_{zd}}{t} \right) \cdot M$$

$$Z = \left( \frac{20}{90} \right) \cdot 12339,60$$

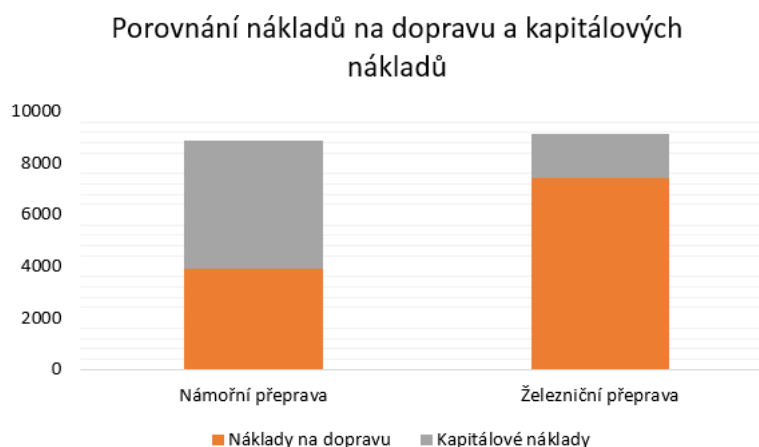
$$Z = 2742,13 \text{ USD}$$

**Tabulka 7: Výpočet zisku**

*Zdroj: vlastní zpracování*

Uvedením do prodeje o 20 dní dříve by zákazník mohl generovat zisk ve výši 2 742,13 USD.

Uvážíme-li dobu obou přeprav a tím pádem čas, který zboží stráví na cestě v případě námořní přepravy a dobu, po kterou může být zboží na prodejnách v případě železniční přepravy, dostaneme se k zajímavému zjištění. Celkové náklady za železniční dopravu jsou po provedených výpočtech srovnatelné s náklady za přepravu námořní. Je to hlavně díky delší době prodeje v případě dodání vlakem, který započne o 20 dní dříve než v případě dodání lodí. Dřívějším dodáním je také zákazníkovi umožněno splatit úvěr na zakoupené zboží v kratší době splatnosti a tím ušetřit peníze za úroky, které by musel zaplatit v případě, že by zvolil námořní přepravu.



**Obrázek 10: Porovnání nákladů na dopravu a kapitálových nákladů**

*Zdroj: vlastní zpracování*

### 3.5 SWOT ANALÝZA

SWOT analýza je metoda, která se využívá k identifikaci silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb spojených s daným projektem, podnikatelským záměrem apod. Tato metoda analyzuje a hodnotí jednotlivé faktory, které jsou rozděleny do čtyř základních skupin. Vzájemnou interakcí silných a slabých stránek vůči příležitostem a hrozbám se získávají informace charakterizující jejich vzájemný střet.

SWOT analýza se skládá ze dvou částí, které mají dvě podčásti:

- **Interní** - Silné stránky a Slabé stránky
- **Externí** - Příležitosti a Hrozby

V následující podkapitole se budu zabývat potenciálem námořní a železniční přepravy. K podpoře zjištění, která přeprava bude pro daný případ vhodnější, poslouží SWOT analýza.

#### 3.5.1 Námořní přeprava

Na obrázku níže je výsledek brainstormingu týkajícího se námořní přepravy. Je zřejmé, že výsledek v podstatě koresponduje s tím, co bylo o tomto druhu dopravy napsáno v předchozích částech této práce.

SWOT - NÁMOŘNÍ PŘEPRAVA		
	SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
I N T E R N Í	Nízké dopravní náklady	Vysoké kapitálové náklady
	Vysoká přepravní kapacita	Dlouhá tranzitní doba
	Konkurenceschopnost	Zdržení v Suez
	Dopravní síť	Vliv počasí
E X T E R N Í	Šetmá k ŽP	Nepřesnost termínů
	PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
	Severní cesta	Útoky pirátů
Šetnější pohon	Nestabilita rejdařů	

Obrázek 11: SWOT analýza námořní přepravy

*Zdroj: vlastní zpracování*

Mezi hlavní silnou stránku patří nízké dopravní náklady, což je způsobeno tím, že se na trhu pohybuje velké množství poskytovatelů námořních služeb, mezi kterými probíhá velký konkurenční boj. Na cenu také působí vysoká přepravní kapacita lodí. V poslední době bylo spuštěno velké množství nových lodí 7. generace, které mají kapacitu až 19 000 TEU. Narostla tím nabídka lodního prostoru ze strany rejdařů, poptávka po pronájmu míst na lodích ze strany zákazníků tomu však úměrně nenarostla a proto museli jít s cenami dolů, aby lodě nejezdili nevytížené. Dále lze za silné stránky považovat dopravní síť a šetrnost k životnímu prostředí.

Ve výčtu slabých stránek nelze opomenout dlouhou dobu přepravy, během které zboží ztrácí na hodnotě a narůstají tím kapitálové náklady. Nepřesnost termínů je pro námořní dopravu typická, všechny termíny jsou vždy předpokládáné, nikdy nejsou pevně stanoveny. Rejdař totiž počítá s tím, že během dlouhé doby na moři může dojít k nepředvídané změně v počasí či k technickým problémům v obsluhovaných přístavech a tím pádem ke zpoždění termínu příplutí do přístavů, ve kterých po cestě zastavuje.

Jako příležitost pro zkrácení přepravního času až o 40% a tím pádem i úsporu paliva a nákladů by mohla být přeprava přes tzv. Severní mořskou cestu. V současné době je splavná 1/8 roku, předpokládá se ale, že v důsledku globálního oteplování se splavnost v budoucnu prodlouží až na 1/2 roku.

Přestože rejdařské společnosti již podnikli mnohá bezpečnostní opatření, stále existuje hrozba pirátských útoků. I nadále je nutné s touto hrozbou bojovat a snažit se jejich ataky eliminovat. Již bylo zmíněno, jaká situace aktuálně panuje mezi rejdaři, probíhá konkurenční boj o kontejnery, aby mohli zaplnit místo na svých lodích a ty neodplouvali nedostatečně vytižené, případně aby je nemuseli odstavovat z provozu. Z toho důvodu je tlak na cenu, kterou menší rejdařství nemusí ustát. Z toho důvodu se tyto společnosti snaží najít řešení a v současné době dochází k uzavírání různých rejdařských aliancí se silnějšími rejdaři za účelem upevnění pozice na trhu. Na nějaký čas je to jistě záruka, že rejdař nebude muset ukončit svoji činnost, otázkou však zůstává, jak dlouho se dá tato situace udržet.

Po stanovení všech stránek této přepravy byla k jednotlivým bodům SWOT analýzy přiřazena váha a hodnocení. Váhou byla vyjádřena důležitost jednotlivých položek v dané kategorii. Čím vyšší hodnota je k dané položce přiřazena, tím větší je důležitost pro zákazníka. Hodnocením byla vyjádřena spokojenost s daným bodem přepravy. Hodnotilo se na stupnici od 1 do 5 u silných stránek a příležitostí, přičemž číslo 5 znamená

největší spokojenost a od -1 do -5 u slabých stránek a hrozeb, kde -5 je nejvyšší nespokojenost. Hodnoty váhy a hodnocení byly následně mezi sebou vynásobeny a výsledky poté sečteny za každou oblast zvlášť. Následně byla vypočítána interní část, což je součet výsledků silné a slabé stránky a externí část, součet výsledků příležitostí a hrozeb. Výsledkem interní a externí části je potenciál tohoto druhu přepravy. Potenciál v tomto případě vyšel kladně, 0,60 bodu, viz obrázek č. 11.

SILNÉ STRÁNKY	VÁHA	HODNOCENÍ	VxH
Nízké dopravní náklady	0,4	5	2,00
Vysoká přepravní kapacita	0,15	5	0,75
Konkurenceschopnost	0,25	4	1,00
Dopravní síť	0,15	3	0,45
Šetmá k ŽP	0,05	2	0,10
	SOUČET		4,30
SLABÉ STRÁNKY	VÁHA	HODNOCENÍ	VxH
Vysoké kapitálové náklady	0,35	-5	-1,75
Dlouhá tranzitní doba	0,2	-3	-0,60
Zdržení v Suez	0,1	-2	-0,20
Vliv počasí	0,15	-2	-0,30
Nepřesnost termínů	0,2	-3	-0,60
	SOUČET		-3,45
PŘÍLEŽITOSTI	VÁHA	HODNOCENÍ	VxH
Severní cesta	0,6	3	1,80
Šetnější pohon	0,4	4	1,60
	SOUČET		3,40
HROZBY	VÁHA	HODNOCENÍ	VxH
Útoky pirátů	0,2	-2	-0,40
Nestabilita rejdářů	0,8	-4	-3,20
	SOUČET		-3,60
	INTERNÍ		0,85
	EXTERNÍ		-0,20
	CELKEM		0,65

Obrázek 12: Výpočet potenciálu námořní přepravy

Zdroj: vlastní zpracování

### 3.5.2 Železniční přeprava

Následuje SWOT analýza železniční dopravy. Opět jsou uvedeny silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby této varianty.

SWOT - ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVA		
I N T E R N Í	SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
	Krátká tranzitní doba	Vysoké dopravní náklady
	Přesnost termínů	Nizká přepravní kapacita
	Šetmá k ŽP	Různé rozchody, TEU
	Rychlá manipulace	Byrokracie
E X T E R N Í	Kratší doba splácení úvěru za zboží	Závislost na dopravní cestě
	Vhodné pro nadrozměry	Pružnost
	PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
	Dotace od státu	Snadno narušitelná síť
	Rozvoj na jihovýchodu Číny	Korupce
	Sjednocení dokumentů	Rušení tratí

Obrázek 13: SWOT analýza námořní přepravy

*Zdroj: vlastní zpracování*

Za silné stránky železniční přepravy z Asie do Evropy lze považovat zejména krátkou dobu přepravy a její přesnost, což je způsobeno dodržováním daných jízdnicích řádů. Celkovou dobu přepravy urychluje také to, že se manipuluje se 40 až 50 kontejnery, manipulační práce díky tomu netrývají příliš dlouho. Krátký tranzitní čas umožňuje podnikatelům splatit úvěr za zboží v kratší lhůtě a uvést jej na trh dříve než za využití přepravy námořní. Důležitou roli hraje také šetrnost k životnímu prostředí.

Jak už byl řečeno výše, ucelený vlak mívá maximálně 50 vozů, kapacita je tedy značně omezená a vždy je nutno přepravu objednávat s minimálně týdenním předstihem, což je považováno za slabou stránku tohoto druhu dopravy. Další slabostí je to, že průběh přepravy je komplikován různými rozchody kolejnic v průběhu cesty a omezením maximální povolené zátěže tratí v TEU. Tento druh dopravy je poměrně neflexibilní a to zejména proto, že většina železnic patří státní správě. S přechodem hranic je spojená byrokracie, která přepravu bohužel zpomaluje. Tomuto všemu pak odpovídá cena za dopravné. Ta je bohužel zatím poměrně dost vysoká, což je pokládáno za největší slabinu nákladní železniční dopravy.

Pro tento druh dopravy se naskýtá příležitost v podobě finančních dotací od státu. Jejím cílem je rozkvět železniční dopravy, což by do budoucna mohlo znamenat snížení

dopravních nákladů. Prostor pro zlepšení je jistě v dokumentaci, bylo by dobré jí sjednotit a tím přepravu zjednodušit a urychlit.

Za hrozby je pokládána korupce, ke které dochází především na hraničních přechodech ale i rušení tratí, což může způsobit větvení hlavních tras. Dalším nebezpečím je pak snadné narušení trati vlivem klimatických podmínek či teroristickými útoky.

Po stanovení všech stránek této přepravy byla k jednotlivým bodům SWOT analýzy přiřazena váha a hodnocení. Váhou byla vyjádřena důležitost jednotlivých položek v dané kategorii. Čím vyšší hodnota je k dané položce přiřazena, tím větší je důležitost pro zákazníka. Hodnocením byla vyjádřena spokojenost s daným bodem přepravy. Hodnotilo se na stupnici od 1 do 5 u silných stránek a příležitostí, přičemž číslo 5 znamená největší spokojenost a od -1 do -5 u slabých stránek a hrozeb, kde -5 je nejvyšší nespokojenost. Hodnoty váhy a hodnocení byly následně mezi sebou vynásobeny a tyto výsledky poté sečteny za každou oblast zvlášť. Dále byla vypočítána interní část, což je součet výsledků silné a slabé stránky a externí část, součet výsledků příležitostí a hrozeb. Výsledkem interní a externí části je potenciál tohoto druhu přepravy. Potenciál v tomto případě vyšel kladně, 1,25 bodu, viz obrázek č. 12.

SILNÉ STRÁNKY	VÁHA	HODNOCENÍ	VxH
Krátká tranzitní doba	0,30	5	1,5
Přesnost termínů	0,20	5	1,00
Šetrná k ŽP	0,05	2	0,1
Rychlá manipulace	0,15	4	0,6
Kratší doba splácení úvěru za zboží	0,25	5	1,25
Vhodné pro nadrozměry	0,05	3	0,15
SOUČET			4,6
SLABÉ STRÁNKY	VÁHA	HODNOCENÍ	VxH
Vysoké dopravní náklady	0,25	-5	-1,25
Nizká přepravní kapacita	0,20	-4	-0,8
Různé rozchody, TEU	0,15	-2	-0,3
Byrokracie	0,10	-1	-0,1
Závislost na dopravní cestě	0,15	-3	-0,45
Pružnost	0,15	-3	-0,45
SOUČET			-3,35
PŘÍLEŽITOSTI	VÁHA	HODNOCENÍ	VxH
Dotace od státu	0,4	4	1,6
Rozvoj na jihovýchodu Číny	0,6	4	2,4
SOUČET			4
HROZBY	VÁHA	HODNOCENÍ	VxH
Snadno narušitelná síť	0,5	-5	-2,5
Korupce	0,2	-3	-0,6
Rušení tratí	0,3	-3	-0,9
SOUČET			-4
INTERNÍ			1,25
EXTERNÍ			0,00
CELKEM			1,25

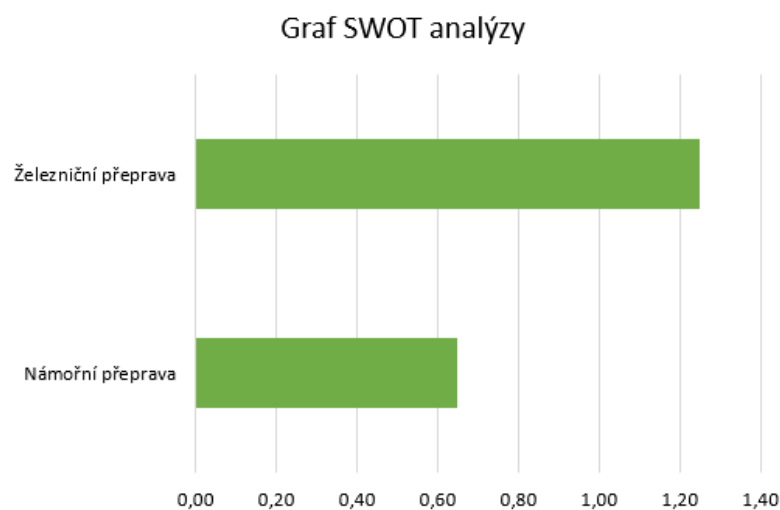
Obrázek 14: Výpočet potenciálu železniční přepravy

Zdroj: vlastní zpracování

### 3.5.3 Vyhodnocení SWOT analýzy

Oba druhy dopravy mají po provedení SWOT analýzy kladné výsledné hodnocení. Potenciál námořní přepravy má hodnotu 0,65, hodnota potenciálu železniční přepravy je 1,25. Při bližším prozkoumání lze vidět, že v její neprospěch hovoří jak interní, tak externí vlivy, jelikož slabé stránky a hrozby vyšly v záporných číslech. Z interních jsou to především vysoké kapitálové náklady a tranzitní doba. Lze konstatovat, že tyto dva aspekty jsou nejzásadnější. Co se týče hrozeb, pirátství je vliv, který nelze snadno eliminovat, ale je potřeba s tímto problémem bojovat a nastolit tresty, které by piráty odradily. Je zřejmé, že je nutno podniknout určité kroky, aby se stabilizovala situace rejdařů, například umělým navýšením cen za námořní přepravné, či alespoň dočasným odstavením kontejnerových lodí. Je zde potenciál na zlepšení například využitím Severní cesty, čímž by došlo ke zkrácení doby přepravy a znatelné úspoře paliva.

Výsledek železniční přepravy je znatelně lepší, má téměř dvakrát více bodů oproti přepravě námořní. Její hodnota potenciálu je 1,25. Za hlavní nedostatek lze považovat vysoké náklady na přepravu, ovšem do budoucna je tu potenciál na zlepšení z důvodu vysokých dotací od Čínské lidové republiky, která plánuje železnici rapidně rozvíjet. Řešitelným problémem jsou také rozchody kolejnic a dokumentační problematika. Díky dotacím by mohlo dojít k obměně odlišných kolejnic a sjednocení rozchodů, aby se cestou nemuselo překládat. Je na místě využít toho, co železnici nabízí okolní vlivy a nadále tento druh dopravy rozvíjet a tím zmírnit či dokonce přebít její slabé stránky.



Obrázek 15: Graf SWOT analýzy

*Zdroj: vlastní zpracování*

## 4 NÁVRH VHODNÉ VARIANTY PŘEPRAVY

V předchozí kapitole jsem se zaměřila na technologie jednotlivých přeprav a jejich specifika, věnovala jsem se ekonomické stránce věci a provedla jsem analýzu cen, které jsou za přepravu účtované, byla číselně vyjádřena úspora na úrocích a zisk za dřívější uvedení zboží do prodeje v případě využití železniční přepravy a v závěru jsem provedla SWOT analýzu, ze které byl vypočítán potenciál obou přeprav. Touto analýzou pak bylo podpořeno rozhodnutí ve věci volby druhu dopravy. Podle zjištěných údajů mají obě přepravy své silné i slabé stránky, které je nutno vzít do úvahy při volbě vhodné varianty. Námořní přeprava je pro zákazníka na první pohled cenově výhodnější, trvá však podstatně déle než cesta vlakem a proto musí zákazník myslet na ušlý zisk za dobu strávenou na cestě a výši následných kapitálových nákladů. Je tedy žádoucí přihlédnout k ekonomické stránce věci. Vzhledem ke kratší době přepravy v případě využití železnice, je kapitál za zakoupené zboží vázán kratší dobu, a zákazník má tak možnost ušetřit na úrocích, zboží je dáno do prodeje znatelně dříve a díky tomu může společnost generovat vyšší výnos z prodeje.

Vzhledem k výše uvedenému a vzhledem k tomu, že optimalizaci poptává společnost, která vydělává na prodeji elektroniky, navrhuji v tomto případě zvolit železniční dopravu. V případě realizace přepravy železnicí, dojde ke snížení kapitálových nákladů a hlavně bude navýšen zisk z prodeje, protože zboží bude na prodejnách o cca 20 dní dříve než při dodání námořně. Jelikož železniční doprava je přesná a zpravidla u ní nedochází ke zpoždění, bude pro společnost jednodušší plánovat dodávky do obchodních řetězců, stane se tak více flexibilní pro svého obchodního partnera a vyhne se riziku pozdního dodání. Tím se vyvaruje nárůstu variabilních nákladů za navýšení pracovní síly a v neposlední řadě vysoké penalizaci za pozdní dodání do obchodního řetězce. Obchody jsou totiž ošetřené kontrakty, ve kterých jsou ustanoveny obrovské pokuty za pozdní dodání, proto je rozumnější zboží poslat včas vlakem, než později čelit vysokým sankcím, které by mohli být citelným zásahem do ekonomiky podniku.

Je nutno poznamenat, že zvolený druh dopravy je vhodné aplikovat v případě přepravy zboží s vyšší hodnotou, aby nebyly dopravní náklady tak markantní. Ideálním druhem zboží by jistě byla výpočetní technika, komunikační technika či spotřební elektronika, např. televizory, a to hlavně z toho důvodu, že vývoj těchto komodit je nejdynamičtější.

Z dlouhodobého hlediska by nejvhodnějším způsobem dodávek zřejmě byla kombinace železniční a námořní dopravy. První dodávka nových modelů zboží by byla do ČR dodána železnicí, aby mohl být co nejdříve spuštěn prodej a to ideálně dříve než konkurencí společnosti. Další dodávky zboží by se pak vyráběly průběžně a kontinuálně se do ČR dodávaly námořně.

## **Realizace konkrétní železniční přepravy**

### **Objednávka přepravy**

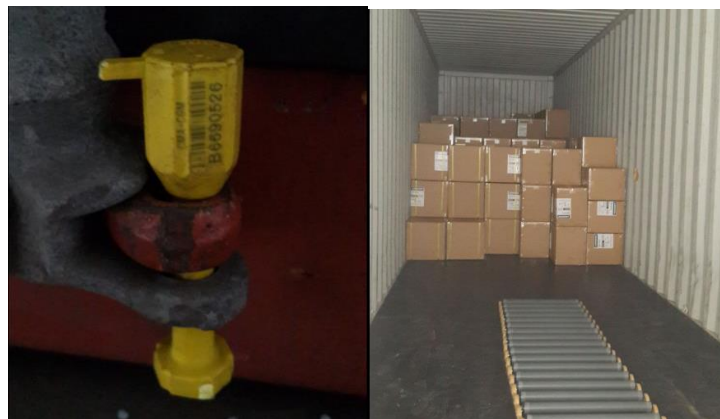
Po vyhodnocení všech aspektů a po výběru druhu dopravy, přistoupil zákazník k objednání přepravy a u zasílatele objednal železniční přepravu. Objednávka proběhla formou formuláře, který zákazníkovi poskytl zasílatel. Do formuláře bylo vyplněno místo odeslání, místo dodání, druh přepravované komodity, celní zařazení zboží, brutto a netto hmotnost, počty kusů a typ kontejneru. Vzor tohoto formuláře lze vidět v příloze číslo 6. Zároveň zákazník sdělil zasílateli kontakt na dodavatele, aby jej zasílatel mohl předat svému agentovi v místě odeslání. Disponent po obdržení vyplněného formuláře zkontroloval veškeré údaje a vzhledem k tomu, že bylo vše v pořádku a kompletní, zákazníkovi objednávku potvrdil. Poté se kupující spojil s dodavatelem a předal mu instrukce ke knihování. Mimo jiné mu sdělil jméno dopravce, který byl pro přepravu zvolen, který jej později kontaktoval za účelem zaknihování místa na vlaku.

### **Knihování přepravního prostoru na vlaku**

Disponent se po obdržení objednávky od zákazníka spojil se svojí partnerskou lokální kanceláří a dal jí pokyn k realizaci přepravy. Následně se agent v místě odeslání spojil s odesílatelem a stanovili den a místo nakládky. V závislosti na termínu nakládky zamluvil u železničního operátora místo na nejbližším volném vlaku, provedl tzv. booking, česky knihování. Poté chvíli čekal na potvrzení volného místa na vlaku, ale jelikož knihování proběhlo včas, dopravce mu dokázal poskytnout místo na vlaku dle jeho požadavku. V potvrzovací zprávě potvrdil agentovi knihování a sdělil mu termíny odjezdu a příjezdu do místa dodání. Následně agent avizoval zasílateli v ČR expediční údaje, které si zasílatel odsouhlasil se svým zákazníkem. Jednalo se o termín plánované nakládky u odesílatele, termín předpokládaného odjezdu z vlakového terminálu, termín předpokládaného dodání na terminál určení a termín předpokládaného dodání do skladu zákazníka.

## Nakládka u odesílatele

Jakmile dodavatel obdržel informace o termínech, začal zboží připravovat k expedici. Zákazník požadoval zajištění bezpečnosti zasílaného zboží v průběhu přepravy tak, aby nedošlo k poškození jak samotných výrobků, tak prodejních obalů, ve kterých bylo zboží zabaleno. Výrobky proto byly po několika kusech zabaleny do přepravních kartonů, tzv. master kartonů, které se vyrábí z pevné lepenky, která chrání prodejní obaly před poškrábáním, pomačkáním či promočením. Všechny zabalené balíky byly následně opatřeny upevňovacími páskami. Jakmile měl odesílatel zboží zabaleno a připraveno k odeslání, přistavil mu dopravce ve smluvený den na smluvené místo kontejner k nakládce. Jelikož se nejednalo o paletizované zboží, nýbrž o kusové zboží, proběhla nakládka do kontejneru ručně a za pomoci válečkového podavače. Aby v průběhu přepravy nedošlo k poškození zboží pohybem, byly mezery mezi kartony a stěnami kontejneru vyplněny vzduchovými polštáři. Čelo kontejneru bylo před uzavřením opatřeno sítí, aby po otevření dveří kontejneru nedošlo k pádu krabic na zem a následnému poškození zboží. Celý průběh nakládky byl dokumentován videokamerou, aby případně bylo možné prokázat, že zboží bylo naloženo neporušené a že nedošlo k poškození kontejneru. Po skončení nakládky byl kontejner uzavřen a zabezpečen plombou. Následovalo exportní celní odbavení. Poté, co byl celníky povolen vývoz, mohl být naložený kontejner přepraven na sběrný železniční terminál.



**Obrázek 16: Fotografie z průběhu nakládky do kontejneru**

*Zdroj: dodavatel zákazníka*

## Předání kontejneru železničními dopravci

Převoz z továrny odesílatele na železniční terminál byl zajištěn tahačem. Na terminálu byl kontejner stohovacím vozíkem s vidlicemi přeložen nejdříve na plochu

terminálu a poté portálovým jeřábem na kontejnerový vlak. Následně se čekalo na povolení k odjezdu uceleného vlaku. V průběhu cesty na terminál předal odesílatel agentovi celní dokumentaci, komerční fakturu a balící list. Na základě těchto dokumentů pak agent připravil podklady k vystavení náložního listu. Vše se muselo stihnout ve stanovené lhůtě, která se standardně počítá od vyzvednutí prázdného kontejneru z kontejnerového terminálu až po složení naloženého kontejneru na překladišti kombinované přepravy. Při nedodržení stanovené volné lhůty by byla účtována pokuta za pozdní dodání.

### **Vystavení CIM/SMGS**

Před odjezdem vlaku byl na základě předložených dokladů, které prohlašovali, že zboží bylo celně uvolněno k vývozu do jiné země vystaven nákladní list, tzv. CIM/SMGS. Do nákladního listu bylo vyplněno jméno odesílatele a příjemce, místo převzetí, místo dodání, druh přepravované komodity, celní zařazení zboží, brutto a netto hmotnost, počet kusů, typ kontejneru a číslo kontejneru, číslo plomby, kód stanice, číslo vozu. Poté byl nákladní list opatřen razítkem odesílajícího dopravce a bylo na něm uvedeno datum odjezdu. Jelikož se nejedná o obchodovatelný dokument, nemusel po dojezdu do místa určení zákazník předkládat originální doklad dopravci v místě vykládky a kontejner mu byl uvolněn automaticky.

### **Vyzvednutí kontejneru z kontejnerového terminálu**

Jakmile se blížil dojezd vlaku na kontejnerový terminál Malaszewicze v Polsku, zaslal disponent dopravci instrukce k uvolnění kontejneru k vykládce a zároveň mu sdělil, na který terminál bude vrácen prázdný kontejner po vykládce. Jakmile byly vyřešeny potřebné náležitosti, objednal zasílatel u dopravce přímý tahač, který kontejner vyzvednul z terminálu a dodal jej v režimu tranzit na celnici v ČR, kde bylo zboží celně uvolněno do volného oběhu.

### **Vykládka a převoz do obchodního řetězce**

Po ukončení celního řízení a uvolnění zboží do volného oběhu přistavil dopravce kontejner k vykládce. Zákazník si zkontroloval číslo plomby na kontejneru s údajem uvedeným v přepravních dokumentech. Jelikož číslo souhlasilo, bylo možné plombu odstranit, kontejner otevřít a provést ruční vykládku. Po skončení vykládky dopravce vrátil prázdný kontejner na příslušné depo. Tímto okamžikem zasílatel splnil závazek vůči svému

zákazníkovi a přeprava pro něj tímto skončila. U zákazníka pak následovala kontrola zboží. Všechny krabice byly otevřeny a jednotlivé kusy zkontrolovány a přepočítány. Pokud byl objeven poškozený kus, bylo posouzeno, zda se jedná o poškození obalu či samotného výrobku. Jednalo-li se o poškození prodejního obalu, byl kus přebalen do náhradního obalu. Jestliže byl poškozen výrobek, tento kus byl vyřazen a nepokračoval do obchodního řetězce. Zkontrolované kusy byly následně polepeny polepkami s českým popisem zboží a byly do nich vloženy české manuály. Zboží bylo poté systémově zaskladněno na příslušnou skladovou pozici až do doby následné expedice do obchodního řetězce.

### **Trasa přepravy**

Kontejner byl naložený v továrně výrobce zboží, ve městě Tung-kuan. Následně byl převezen na čínský železniční terminál Čchang-ša, odkud na uceleném vlaku pokračoval na čínsko-ruské hranice do Manzhouli/Zabaykalsk, kde byl přeložen na vůz se širokým rozchodem. Poté pokračoval dalším uceleným vlakem do Běloruska, do Brestu. Na tomto terminálu byl přeložen na vůz se standardním rozchodem a následně byl převezen na polský železniční terminál Malaszewicze. Odtud byl pak zajištěn převoz tahačem do skladu zákazníka v Říčanech v České republice. Celkový tranzitní čas přepravy byl 22 dní od nakládky u odesílatele až po dodání příjemci do skladu v ČR.



**Obrázek 17: Trasa realizované přepravy**

*Zdroj: materiály DB Schenker*

## ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo najít vhodnou variantu přepravy zboží z Číny do České republiky s ohledem na specifické požadavky zákazníka. Společnost, která přepravu poptávala, se zabývá obchodem s elektronikou, tedy s rychloobrátkovým zbožím. Jak známo, elektronika se vyvíjí velmi rychle a nové modely střídají staré, přičemž ty pak ztrácí svoji původní cenu. Z toho důvodu je vhodné zboží co nejrychleji dodat do obchodních řetězců, aby mohlo být prodáno co nejdříve, za co nejvyšší prodejní cenu a dodavatel zboží tak mohl inkasovat vyšší profit. Doposud se dodávky zboží této společnosti realizovali výhradně námořní dopravou, která je typická poměrně dlouhou tranzitní dobou. Když se objevila možnost využití železnice, která nabízí znatelně kratší dobu přepravy, ukázalo se, že je to dobrá příležitost jak optimalizovat materiálový tok a navýšit svůj výdělek. Než se přistoupilo k realizaci, byly vypracovány kalkulace, ve kterých se řešilo, jakou úsporu na úrocích z úvěru na zakoupené zboží a jaký zisk by znamenalo dodání do obchodních řetězců o téměř tři týdny dříve v případě realizace železnicí. Při rozhodování bylo přihlédnuto též k vyhodnocení SWOT analýzy na oba druhy dopravy. Výsledkem výzkumu byl návrh na realizaci přepravy železniční dopravou, která je ve výsledku finančně podobně nákladná jako přeprava námořní, je však znatelně rychlejší a tím dává zákazníkovi prostor na včasné naplánování dodávky do obchodního řetězce, čímž se vyhne případným sankcím za pozdní dodání ze strany obchodního partnera. Lze konstatovat, že cíl práce byl splněn.

Bylo zjištěno, že pro tuto společnost je tento způsob přepravy kontejnerových dodávek zboží vhodný. Do budoucna by bylo vhodné tuto variantu zvolit u zboží s vyšší hodnotou, aby dopravní náklady nebyly tak vysoké. Vhodným druhem zboží by mohla být výpočetní technika, komunikační technika či spotřební elektronika. Jak jsem uvedla v návrhu, bylo by na místě kombinovat železniční a námořní dopravu tak, aby byly zajištěny optimální kontinuální dodávky zboží. Ideální stav by nastal v případě, že by první dodávka nových výrobků byla do ČR zaslána železnicí, aby mohl být co nejdříve spuštěn prodej a následné dodávky z Číny by byly pravidelně zasílány námořně v takových intervalech, aby skladové zásoby byly optimální.

Práce nepřímou posloužila jako vzor pro další železniční přepravy společnosti. Díky tomuto výzkumu se jí otevřeli nové možnosti a je pravdou, že od té doby došlo k realizaci

několika dalších přeprav. Podařilo se rozvinout spolupráci s více zasílatelskými firmami a díky konkurenčnímu boji mezi nimi se podařilo získat pro společnost výhodnější ceny, čímž se navýšil její profit.

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) SODOMOVÁ, Markéta. *Přeprava vybraného zboží z Číny do ČR*. Přerov, 2013. Bakalářská práce. Vysoká škola logistiky o.p.s. Vedoucí práce Ing. Blanka Kalupová.
- (2) NOVÁK, Radek, PERNICA, Petr, SVOBODA, Vladimír a ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI, a.s., 2005. ISBN 80-7357-086-6.
- (3) ŠIROKÝ, Jaromír, CEMPÍREK, Václav., CÍSAŘOVÁ, Hana a DRDLA, Pavel. *Technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2011. ISBN 978-80-86530-78-9.
- (4) PASTOR, Otto a TUZAR, Antonín. *Teorie dopravních systémů*. Praha: Aspi Wolters Kluwer, 2007. ISBN 978-80-7357-285-3.
- (5) NĚMCOVÁ, Jitka. *Vybrané kapitoly z Dopravní logistiky 2: Zasílatelství*. Přerov, 2011. Učební texty VŠLG pro bakalářské studium. Vysoká škola logistiky o.p.s. v Přerově.
- (6) KAMPF, Rudolf., CEMPÍREK, Václav., KAMPF ml., Rudolf. *Zasílatelství*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2005. ISBN 80-7194-745-8.
- (7) NĚMCOVÁ, Jitka. *Vybrané kapitoly z Dopravní logistiky 2: Kombinovaná přeprava*. Přerov, 2011. Učební texty VŠLG pro bakalářské studium. Vysoká škola logistiky o.p.s. v Přerově.
- (8) ČUJAN, Zdeněk. *Obalová technika a identifikace*. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s. v Přerově, 2012. ISBN 978-80-87179-18-5.
- (9) NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. Praha: ASPI, a.s., 2005. ISBN 80-7357-070-X.
- (10) NĚMCOVÁ, Jitka. *Logistika vodní dopravy: Námořní doprava*. Přerov, 2006. Učební texty VŠLG pro bakalářské studium. Vysoká škola logistiky o.p.s. v Přerově.
- (11) KALUPOVÁ, Blanka. *Celní služby*. Přerov, 2007. Vysoká škola logistiky o.p.s. v Přerově.
- (12) VOLESKÝ, Karel. *Dopravná a spojová soustava: Pracovní verzia*. Žilina: Žilinská univerzita v Žilině, 1997.
- (13) Oborová příručka pro živnost zasílatelství. In: *Oborová příručka*. 2009. Dostupné z: [www.socr.cz/assets/aktivity/informacni-misto.../05\\_zasilatelstvi.pdf](http://www.socr.cz/assets/aktivity/informacni-misto.../05_zasilatelstvi.pdf)
- (14) Incoterms® 2010. *Incoterms® 2010* [online]. 2011 [cit. 2013-04-12]. Dostupné z: <http://www.incoterms2010.cz/incoterms-2010>

- (15) Průvodce nákladním listem CIM/SMGS [online]. 2006 [cit. 2016-06-04]. Dostupné z:  
<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/62222/GLV-CIM-SMGS.pdf/784bcf9c-316b-4cfb-baa8-f1f1fe58a1ae>
- (16) PASTOR, Otto. *Teorie dopravních systémů*. Praha: ASPI, 2007 ISBN978-80-7357-285-3.
- (17) ŠIROKÝ, J. - CEMPÍREK, V. - DRDLA, P. - HLAVSOVÁ, P. *Technologie dopravy*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014. 282 s. ISBN 978-80-7395-805-3.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

B/L	Bill of Lading, námořní nákladní list
BAF	Bunker Adjustment Factor, palivový příplatek
CAF	Currency Adjustment Factor, přírážka k námořnému zohledňující výkyvy měn
CBM	Cubic meter, kubický metr
CFR	Cost and Freight - ujednaný přístav určení
CIM	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční nákladní přepravě
CIF	Cost, Insurance and Freight - ujednaný přístav určení
CIP	Carriage and Insurance Paid to - přeprava a pojištění placeno do
CMR	Convention Marchandise Routière – úmluva o přepravní smlouvě
CO <sup>2</sup>	Oxid uhličitý
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
CPT	Carriage Paid To - přeprava placena do
DAP	Delivered at Place – dodání do místa určení
DAT	Delivered at Terminal – dodání na terminál
DDF	Destination Documentation Fee, poplatek za vystavení dokumentů v destinaci
DDP	Delivered Duty Paid - s dodáním clo placeno
DOF	Drop off Fee, poplatek za vrácení prázdného kontejneru
DTHC	Destination Terminal Handling Charge, poplatek za manipulaci v přístavu příplutí
EORI	Economic Operators Registration and Identification number, zkratka pro identifikační číslo subjektu pro účely celního odbavení v EU

ETA	Estimated time of arrival, předpokládaný termín příplutí
ETD	Estimaed time of discharge, předpokládaný termín odplutí
EXW	Ex Works – ze závodu
FAS	Free Alongside Ship - vyplaceně k boku lodi (ujednaný přístav nalodění)
FCA	Free carrier, vyplaceně dopravci
FCL	Full container load, celokontejnerová zásilka
FIATA	Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
FOB	Free On Board - vyplaceně na loď (ujednaný přístav nalodění)
GPS	Global Positioning Systém - globální polohovací systém
GRI	General Rates Increase, navýšení ceny námořného
HB/L	House Bill of Lading, zasílatelský námořní konosament
HQ	High Cube kontejner
IMO	International Maritime Organization, mezinárodní námořní organizace
INCOTERMS	International Commercial Terms, Mezinárodní obchodní podmínky (dodací doložky)
ISO	International Organization of Standardization
ISPS	Ship and Port Facility Security, bezpečnostní poplatek
MB/L	Masetr Bill of Lading, rejdařský námořní konosament
ODF	Origin Documentation Fee, poplatek za vystavení dokumentů v originu
OTHC	Origin Terminal Handling Charge, poplatek za manipulaci v přístavu odplutí
POD	Port of discharge, přístav příplutí
POL	Port of loading, přístav odplutí
PSS	Peak Season Surcharge, sezónní příplatek

PUF	Pick Up Fee, poplatek za vyzvednutí prázdného kontejneru
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
SMGS	Úmluva o mezinárodní železniční nákladní dopravě
SWOT	Zkratka z počátečních písmen slov Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
TEU	Zkratka z anglického Twenty-foot Equivalent Unit
UIC	Union Internationale des Chemins - Mezinárodní železniční unie

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Schéma průběhu přepravy.....	17
Obrázek 2: Výstřižek z balícího listu.....	22
Obrázek 3: Znázornění místa odeslání a dodání.....	23
Obrázek 4: Schéma dodací doložky INCOTERMS FCA ujednané místo .....	24
Obrázek 5: Schéma technologie přepravy FCL.....	25
Obrázek 6: Příklad námořní trasy z Číny do Evropy.....	28
Obrázek 7: Mapa současných tratí mezi Asií a Evropou.....	31
Obrázek 8: Porovnání nákladů za námoří a železniční přepravu.....	46
Obrázek 9: Porovnání nákladů za námořní, železniční a leteckou přepravu .....	47
Obrázek 10: Porovnání nákladů na dopravu a kapitálových nákladů.....	49
Obrázek 11: SWOT analýza námořní přepravy.....	50
Obrázek 12: Výpočet potenciálu námořní přepravy .....	52
Obrázek 13: SWOT analýza námořní přepravy.....	53
Obrázek 14: Výpočet potenciálu železniční přepravy .....	54
Obrázek 15: Graf SWOT analýzy.....	55
Obrázek 16: Fotografie z průběhu nakládky do kontejneru .....	58
Obrázek 17: Trasa realizované přepravy .....	60

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Parametry kontejnerů.....	25
Tabulka 2: Listy papírového nákladního listu CIM/SMGS.....	41
Tabulka 3: Vzor kalkulace v námořní přepravě.....	43
Tabulka 4: Vzor kalkulace v železniční přepravě.....	45
Tabulka 5: Výpočet výše úroků za 20 dní .....	48
Tabulka 6: Výpočet očekávané marže .....	48
Tabulka 7: Výpočet zisku .....	49

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Náležitosti poptávky přepravy a objednávky přepravy.....	70
Příloha 2: Výpočet objemu přepravovaného zboží.....	71
Příloha 3: Typy kontejnerů .....	72
Příloha 4: Vzor cenové nabídky za námořní přepravu .....	73
Příloha 5: Cenová nabídka železniční přepravy .....	74
Příloha 6: Objednávka přepravy .....	76
Příloha 7: Vzor Bill Of Lading .....	77
Příloha 8: CIM/SMGS .....	78
Příloha 9: Tranzitní doprovodný doklad.....	79
Příloha 10: Plná moc pro zastupení v celním řízení .....	80

## **Příloha 1: Náležitosti poptávky přepravy a objednávky přepravy**

### **Náležitosti poptávky přepravy a objednávky přepravy**

*Poptávka přepravy musí obsahovat:*


- místo nakládky a vykládky - včetně směrovacího čísla v ČR i v zahraničí
- druh zboží
- způsob balení, ložení
- váhu a rozměry zásilky, případně jednotlivých kusů
- dodací podmínka dle INCOTERMS 2010, popřípadě zvláštní platební podmínku
- celní odbavení ano / ne
- zvláštní požadavky (forma úhrady, lhůta splatnosti faktur apod.)

*Objednávka musí obsahovat:*


- přesné místo nakládky, včetně směrovacího čísla
- cílovou destinaci (místo vykládky)
- termín nakládky
- specifikaci zásilky (druh zboží, hmotnost, rozměry, balení, počet balení)
- druh zásilky (bezpečné/nebezpečné zboží)
- v případě nebezpečného zboží číslo IMDG / ADR klasifikace včetně přesného názvu zboží
- dodací podmínku
- kontaktní osoby (včetně kontaktního telefonického čísla)
- sjednanou cenu za přepravu
- podklady pro vystavení doprovodných dokladů
- zvláštní požadavky (celní odbavení, pojištění)

## Příloha 2: Výpočet objemu přepravovaného zboží

Select equipment




Container




Truck

Select cargo type.


Select packing type.




Boxes



BigBags




Barrels



Sacks


Cargo parameters

Enter cargo data for stuffing.  
You can enter not more than 20 cargo types.




Boxes


Cargo dimentionations have to be entered in **millimeters (mm)** and cargo weight in **kilogram (kg)**!

	Name	Length (mm)	Width (mm)	Height (mm)	Weight (kg)	Q-ty	Color
<input checked="" type="checkbox"/>	SRD 206	530	450	400	23.8	100	Blue
<input checked="" type="checkbox"/>	SRD 207	530	450	400	25.3	100	Red
<input checked="" type="checkbox"/>	SM 2014 blue	500	550	480	20	150	Green
<input checked="" type="checkbox"/>	SM 2014 black	500	550	480	20	200	Orange
<input checked="" type="checkbox"/>	SPARE PARTS	400	500	300	7,172	15	Olive

Select equipment for cargo loading

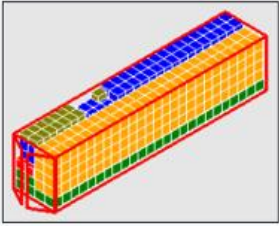


Cargo stuffing directly into container.










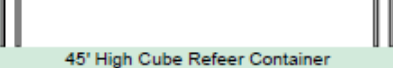

Pre-shipment cargo palletizing.

Results

Containers	Cargo packing
<p><b>All containers:</b></p> <p>40' hq: 1 units</p> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div>	<p>Total: 565 packages. Packed: 565 packages. (100%)</p> <p><b>Container №1 (40' hq 1 units)</b></p> <p>Packed: 565 packages: (100%). Including:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: orange;">■</span> SM 2014 black - 200packages(100%)</li> <li><span style="color: green;">■</span> SM 2014 blue - 150packages(100%)</li> <li><span style="color: blue;">■</span> SPARE PARTS - 15packages(100%)</li> <li><span style="color: red;">■</span> SRD 206 - 100packages(100%)</li> <li><span style="color: olive;">■</span> SRD 207 - 100packages(100%)</li> </ul> <p><b>Cargo volume:</b> 66.18 m<sup>3</sup> (87% of volume)</p> <p><b>Cargo weight:</b> 12017.58 kg. (42% of max payload)</p> <p><a href="#">Show packing by blocks</a> <a href="#">Show packing step by step</a></p>

## Příloha 3: Typy kontejnerů

### Kontejnery - rozměry, hmotnosti a nosnosti

Equipment	Interior xx Dimensions	Door xx Opening	Top xx Opening	Tare Weight	Cubic Capacity	Payload	Uk Road Limit
 20' Dry Freight Container	L: 5.898 mm W: 2.350 mm H: 2.390 mm	W: 2.340 mm H: 2.280 mm		2.200 kg 4.850 lbs	33.0 cbm. 1.179 cu.ft.	24.800 kg 54.673 lbs	24.350 kg
 40' Dry Freight Container	L: 12.035 mm W: 2.350 mm H: 2.393 mm	W: 2.339 mm H: 2.274 mm		3.700 kg 8.156 lbs	67.0 cbm. 2.393 cu. ft.	28.800 kg 53.491 lbs	22.900 kg
 40' High Cube Dry Container	L: 12.030 mm W: 2.350 mm H: 2.690 mm	W: 2.340 mm H: 2.578 mm		3.930 kg 8.663 lbs	76.0 cbm. 2.714 cu. ft.	28.570 kg 62.984 lbs	23.100 kg
 45' High Cube Dry Container	L: 13.556 mm W: 2.352 mm H: 2.695 mm	W: 2.340 mm H: 2.579 mm		4.590 kg 10.118 lbs	96.0 cbm. 3.071 cu. ft.	27.910 kg 61.529 lbs	17.000 kg
 20' Reefer Container	L: 5.440 mm W: 2.294 mm H: 2.237 mm	W: 2.286 mm H: 2.238 mm		2.750 kg 6.062 lbs	27.9 cbm. 986 cu.ft.	24.250 kg 53.460 lbs	23.310 kg
 40' Reefer Container	L: 11.577 mm W: 2.294 mm H: 2.210 mm	W: 2.286 mm H: 2.238 mm		3.950 kg 8.708 lbs	58.7 cbm. 2.073 cu.ft.	28.550 kg 62.940 lbs	21.160 kg
 40' High Cube Reefer Container	L: 11.577 mm W: 2.294 mm H: 2.509 mm	W: 2.290 mm H: 2.535 mm		4.150 kg 9.148 lbs	67.0 cbm. 2.366 cu. ft.	28.350 kg 62.499 lbs	21.570 kg
 45' High Cube Reefer Container	L: 13.102 mm W: 2.286 mm H: 2.509 mm	W: 2.294 mm H: 2.535 mm		5.200 kg 11.463 lbs	75.4 cbm. 2.663 cu. ft.	27.300 kg 60.184 lbs	15.700 kg
 20' Open Top Container	L: 5.893 mm W: 2.346 mm H: 2.353 mm	W: 2.338 mm H: 2.273 mm	L: 5.488 mm W: 2.230 mm	2.200 kg 4.850 lbs	32.0 cbm. 1.143 cu.ft.	28.280 kg 62.344 lbs	24.000 kg

## Příloha 4: Vzor cenové nabídky za námořní přepravu

# Cenová nabídka

Pro	Od
Attn.	
☎ :	☎ :
Fax :	Fax :
e-mail:	e-mail
Věc: Cenová nabídka	Datum

Dobrý den,

děkujeme za Vaši poptávku, můžeme Vám nabídnout následující cenu:

**Zásilka: bezpečné zboží**  
**Relace (Incoterms 2010): FCA Dongguan – Říčany**

<i>Typ kontejneru</i>	<i>Payload</i>	<i>Cena v USD</i>
40'HQ	Do 22,5 t	3 490

Cenová nabídka je platná pro lodění do 30.04.2016, s výhradou změn přírážek, dostupnosti požadovaných kontejnerů, volného místa na lodi a knihování prostřednictvím kanceláře SCHENKER.

Výše uvedená cena zahrnuje:

- > námořní dopravné včetně všech aktuálních přírážek
- > vystavení potřebných dokladů
- > manipulační poplatky v přístavu vykládky
- > doprava kontejneru do místa vykládky kombinovanou dopravou, možnost zajištění přímého tahače
- > vrácení prázdného kontejneru do depa v CZ včetně aktuálního poplatku

Výše uvedená cena nezahrnuje:

- > nakládku/vykládku zboží do/z kontejneru
- > pojištění (můžeme výhodně nabídnout a zabezpečit)
- > celní odbavení (můžeme nabídnout a zabezpečit za cenu JSD od 40 EUR (do 4 položek) + celní záruka 1% z celního dluhu vyššího než 50 000 Kč - přesná kalkulace na vyžádání dle skutečného místa vycelení, vykládky a komodity)
- > kurýrní služby (můžeme nabídnout a zabezpečit za příplatek 35 EUR)
- > poplatek za čekání tahače: 6 hodin volných, poté za každou započatou hodinu poplatek EUR 25 / kontejner. Počítá se od okamžiku přistavení kontejneru na CÚ do okamžiku uvolnění/odjezdu kontejneru z místa vykládky (do volné doby se nezapočítává doba přejezdu z CÚ na vykládku)
- > příplatek za kontejnery s vysokou hodnotou zboží, tj. nad 600 000 EUR, příplatek bude specifikován na vyžádání
- > námi nezaviněné vícenáklady (z důvodu pozdního předložení potřebných dokladů nebo posouvání data vykládky, skladné v přístavu vylodění kvůli nedostatku kapacity v přístavech nebo na železnici, vícenáklady celní povahy nebo z titulu vyšší moci, atd.)
- > Fumigaci kontejneru (ošetření dřevěného materiálu v kontejneru plynem proti škůdcům)

Fakturace bude realizovaná v měně CZK přečtem výše uvedených měn dle měsíčního kurzu Schenker platného v den vylodění a předpokládá platbu v rámci ČR.

Všechny výše uvedené ceny byly kalkulovány na základě aktuálních tarifů, rabatů a slev, a měnových kurzů světových měn. Vyhrazueme si tímto právo v případě změn těchto vstupů, přepracovat Vám nabídku i v době její platnosti.

Veškerá smluvní ujednání se řídí podle Všeobecných obchodních podmínek, na které zákazník uzavřením smlouvy přistupuje, souhlasí s jejím obsahem a prohlašuje, že se s ní seznámil.

Věříme, že naše nabídka je pro Vás příznivá a očekáváme Vaše stanovisko.

## Příloha 5: Cenová nabídka železniční přepravy

### Nabídka služeb č.: PR6273

Počet stran: 2

Pro **FAST CR, a.s.**  
Markéta Sodomová

☎ :  
e-mail:

Od **SCHENKER spol. s r.o.**  
Václav Svoboda  
Rail Logistics & Forwarding  
K Vypichu 731  
252 16 Nučice

☎ : +420 311 711 131  
e-mail: [vaclav.svoboda@schenker.cz](mailto:vaclav.svoboda@schenker.cz)  
[rail@schenker.cz](mailto:rail@schenker.cz)

Datum: 31.3.2015

Vážená paní Sodomová,

Děkujeme za Váš zájem o naše služby a zasíláme Vám následující nabídku služeb, která je zpracována na základě Vaší poptávky ze dne 31.3.2016 dle platných železničních směnných kurzů a přepravních podmínek.

#### 1. Relace - Economy

Místo nakládky: FCA Dongguan, Čína

Místo vykládky: Říčany, Česká republika

Zboží: Bezpečné zboží - NON RID

Zboží:	Smluvní cena:
Bezpečné zboží, kontejner 40ft, hmotnost brutto max. 22tun	7250 USD/40ft

Poznámka:

- max brutto hmotnost kontejneru 26 tun
- přepravu je nutné objednat minimálně týden před předpokládaným termínem nakládky

Předpokládaná doba přepravy (z terminálu po vykládku v ČR) je cca 21 dnů.

#### 2. Relace - Business

Místo nakládky: FCA Dongguan, Čína

Místo vykládky: Říčany, Česká republika

Zboží: Bezpečné zboží - NON RID

Zboží:	Smluvní cena:
Bezpečné zboží, kontejner 40ft, hmotnost brutto max. 24tun	7900 USD/40ft

Poznámka:

- max brutto hmotnost kontejneru 28 tun
- přepravu je nutné objednat minimálně týden před předpokládaným termínem nakládky

Předpokládaná doba přepravy (z terminálu po vykládku v ČR) je cca 17 dnů.

Naše společnost, jako odpovědný speditér, není s ohledem na povahu a způsob přepravy schopna garantovat termín dodání ani nejsme schopni stejně jako ostatní odpovědní speditéři toto riziko pojistit.

Přesto vynaložíme veškeré úsilí, aby byl dodržen požadovaný čas dodání.

**Cena obsahuje:**

- přistavení kontejneru na nakládku
- exportní proclení v CN
- terminálové poplatky
- železniční přeprava CN - EU
- překládka železnice / silnice
- silniční přeprava do místa vykládky
- vystavení dokladu T1
- zprávy o pohybu kontejneru
- pronájem kontejneru

**Cena neobsahuje zejména:**

- nakládku a vykládku kontejneru
- pojištění zboží
- importní proclení v CZ (70 USD)
- celní inspekci
- stojné nezaviněné speditérem
- DPH

**Platnost:**

- do 30.4.2016

**Cenová nabídka není platná, pokud se jedná o:**

- nebezpečného zboží podle RID
- deklarovanou pod jiným číslem NHM

**Cargo pojištění:**

Zboží je možné si připojistit na jeho odpovídající hodnotu.

Sazba pojistného = 3,5 %

Výpočet = [(hodnota zboží + dopravné) \* k] \* sazba pojistného

k = % na které požaduje zákazník zásilku pojistit např. na 110 % je k = 1,1

100% = plná hodnota zboží

110% = 100% (plná hodnota zboží) + 10% (prokazatelný ušlý zisk)

Všechny výše uvedené ceny byly kalkulovány na základě aktuálních tarifů, rabatů a slev, a měnových kurzů světových měn. Vyhrazujeme si tímto právo v případě změn těchto vstupů, přepracovat Vám nabídku i v době její platnosti.

Výše uvedených cen závisí také na dodržení uvedené dodací podmínky a předpokládá platbu v rámci České republiky.

*Doporučujeme Vám Informovat se o nabídce našich služeb týkajících se pojištění Vaší zásilky.*

Veškerá smluvní ujednání, uzavřená mezi Schenker spol.s r.o a jejími zákazníky se řídí podle Všeobecných obchodních podmínek Schenker spol.s r.o. Česká republika v úplném znění (<http://www.logistics.dbschenker.cz/log-cz-cz/spolecnost/db-schenker-ceska-republika/obchodni-podminky.html>), na které zákazník uzavřením smlouvy přistupuje, souhlasí s jejich obsahem a prohlašuje, že se s nimi seznámil.

## Příloha 6: Objednávka přepravy

OBJEDNÁVKA PŘEPRAVY				<b>DB SCHENKER</b>																																					
pro SCHENKER spol. s r.o.																																									
Ze dne: <input type="text"/>		Čísnová nabídka č.: <input type="text" value="PR6273"/>		Dodací podmínka: <input type="text" value="FCA"/> <input type="text" value="Místo"/> <input type="text" value="Dongguan"/>																																					
Typ přepravy: <input type="text" value="Železniční přeprava"/>																																									
<b>Odesílatel:</b> Ulice: <input type="text"/> Město: <input type="text"/> PSČ: <input type="text"/> Stát: <input type="text"/> Kontaktní osoba: <input type="text"/> Tel.: <input type="text"/> IČO: <input type="text"/> Fax: <input type="text"/> DIČ: <input type="text"/>			<b>Místo nakládky:</b> Ulice: <input type="text"/> Město: <input type="text"/> PSČ: <input type="text"/> Stát: <input type="text"/> Kontaktní osoba: <input type="text"/> Připraveno od: <input type="text"/> Tel.: <input type="text"/> Datum: <input type="text"/> Časové rozmezí od/do: <input type="text"/> - <input type="text"/>																																						
Zboží dopravíme sami na Váš termín: <input type="text" value="Ne"/>			Reference na nakládku: <input type="text"/>																																						
<b>Příjemce:</b> Ulice: <input type="text"/> Město: <input type="text"/> PSČ: <input type="text"/> Stát: <input type="text"/> Kontaktní osoba: <input type="text"/> Tel.: <input type="text"/> IČO: <input type="text"/> Fax: <input type="text"/> DIČ: <input type="text"/>			<b>Místo vykládky:</b> Ulice: <input type="text"/> Město: <input type="text"/> PSČ: <input type="text"/> Stát: <input type="text"/> Kontaktní osoba: <input type="text"/> Termín vykládky do: <input type="text"/> Tel.: <input type="text"/> Datum: <input type="text"/> Časové rozmezí od/do: <input type="text"/> - <input type="text"/>																																						
Zboží si vyzvedneme na Vašem termínu: <input type="text" value="Ne"/>			Reference na vykládku: <input type="text"/>																																						
<b>Rozměry zboží v cm</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Počet</th> <th>délka</th> <th>šířka</th> <th>výška</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>				Počet	délka	šířka	výška																																	<b>Podrobné údaje o zásilce:</b> Popis zboží: <input type="text"/> Váha brutto (kg): <input type="text"/> Nebezpečné zboží ADR: <input type="text" value="Ne"/> Stohovatelnost: <input type="text" value="Ano"/> Podlomit: <input type="text" value="Ne"/> Celkový objem (m3): <input type="text"/> Ložné metry (skutečné): <input type="text"/> Ložné metry (vypočítané): <input type="text"/> Poznámky k přepravě: <input type="text"/>	
Počet	délka	šířka	výška																																						
<b>Doprovodné služby a přepravní dispozice pro pozemní přepravu</b>																																									
<input type="text" value="Ne"/>		<input type="text" value="Ne"/>		<input type="text" value="Ne"/>																																					
<input type="text" value="Ne"/>		<input type="text" value="Ne"/>		<input type="text" value="Ne"/>																																					
<input type="text" value="Ne"/>		<input type="text" value="Ne"/>		<input type="text" value="00:00 - 00:00"/>																																					
<input type="text" value="00:00 - 00:00"/>				<small>* placená služba</small>																																					
<b>Žádáme Vás o připojištění zboží během přepravy na náklady objednatele</b>																																									
<input type="text" value="Ne"/> <small>Vaše zásilka je standardně pojištěna pro lizenzované přepravy maximálně do výše hodnoty přepravovaného zboží 1 000 000,- CZK a pro zahraniční přepravy dle příslušné mezinárodní smlouvy (<a href="http://www.logistics.dbschenker.cz/log-cz-cz-spolocnost@db-schenker-csaka-republika@chodni-podmienky.html">viz http://www.logistics.dbschenker.cz/log-cz-cz-spolocnost@db-schenker-csaka-republika@chodni-podmienky.html</a>). Uvedené limity pojištění lze navýšit připojištěním Vašeho zboží pro případ poškození či ztráty zásilky po zahraniční koloně „ano“ a vyplnění kolonky „hodnota zboží“.</small>																																									
Pojistná sazba: <input type="text" value="standardní"/>		Hodnota zboží: <input type="text"/> Měna: <input type="text"/>																																							
<input type="text" value="Ano"/> <b>Žádáme Vás o vyřízení celních formalit</b> V případě prodlívání zásilky firmou SCHENKER spol. s r.o. Vám zašleme další dispozice.																																									
Vaše emailová adresa, na kterou můžeme poslat e-fakturu: <input type="text"/>																																									
Vyplněný formulář zašlete faxem nebo emailem. <b>DĚKUJEME ZA VAŠI OBJEDNÁVKU A TĚŠÍME SE NA DALŠÍ SPOLUPRÁCI S VÁMI.</b> Veškerá smluvní ujednání se řídí podle Všeobecných obchodních podmínek SCHENKER spol. s r.o. ( <a href="http://www.dbschenker.com/cz/">http://www.dbschenker.com/cz/</a> ), na které zákazník uzavřením smlouvy přistupuje a souhlasí s jejím obsahem.																																									
Poznámka nebo reference k fakturaci: <input type="text"/>			Potvrzujeme Vaši objednávku. Vypáluje SCHENKER spol. s r.o.																																						
Dne: <input type="text"/>			Smluvní cena číln: <input type="text"/>																																						
<input type="text"/>			Dne: <input type="text"/>																																						
<input type="text"/>			<input type="text"/>																																						
Razítko a podpis objednatele			Razítko a podpis dopravce																																						

# Příloha 7: Vzor Bill Of Lading

## SCHENKERocean

**ORIGINAL**  
Ocean or Combined Transport Bill of Lading

(1) Shipper/Exporter OLLECASE TECHNOLOGY CO., LIMITED NO.2 YUCAI ROAD, QILING SHILING TOWN, HUADU DISTRICT, GUANGZHOU, CHINA		(4) B/L No. CNSZX0000143660 (5) Reference No.: 15690030174264 / SZXOE160025981	
(2) Consignee FAST CR, A.S. CERNOKOSTELECKA 1621,251 01 RICANY, CZECH REPUBLIC (EUROPE) CONTACT: MARKET A SODOMOVA TEL:+420323204104 FAX:+420323204160		(6) SCHENKER CHINA LTD.SHENZHEN BRANCH 6F TOWER A KINGKEY 100 BUILDING NO.5016 SHENNAN EAST ROAD LUOHU DISTRICT SHENZHEN 518001 CHINA	
(3) Notify Party SAME AS THE CONSIGNEE		(7) For Delivery of Goods apply to SCHENKER SPOL. S R.O. K VYPICHU 731 252 16 NUCICE CZECH REPUBLIC	
(8) Vessel/Voyage (see clause 16.1 of the Bill of Lading terms) MAERSK EMDEN / 621W		(11) Place of Receipt (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) SHENZHEN, 44 (CFS)	
(9) Port of Loading YANTIAN, SHENZHEN, *	(10) Port of Discharge HAMBURG	(12) Final Destination (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) RICANY, CZECH REPUBLIC (DOOR)	
BELOW PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE - FOR MERCHANT'S USE ONLY AND NOT PART OF THE BILL OF LADING CONTRACT			
(13) Kind of packages; description of goods; marks and Numbers; Container No./Seal No. YENKEE 26 CARTONS YBH A25GN MODEL: PORTABLE 2.5'' HDD QUANTITY: HARD CASE MASTER CARTON YBD A32BE CODE: PORTABLE CD/DVD HARD CASE DATE: HS CODE:4202920000 C/NO.: MADE IN CHINA LOADED INTO CONTAINER: MSKU0174950 SEAL: CN3081253		(14) Gross Weight 240.000 KGS	(15) Measurement 1.830 CBM
FREIGHT COLLECT SHIPPED ON BOARD DATED:06-JUN-2016 FOB SHENZHEN			
Above particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by the Carrier (see clause 8).			
(16) Carrier's Receipt (see clauses 1 and 8) Total number of containers or packages received by Carrier: 26		RECEIVED by the Carrier in external apparent good order and condition unless otherwise stated the number of containers, packages or other customary freight units to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading at their witness, printed or stamped or otherwise incorporated by which the Merchant agrees to be bound in accepting this Bill of Lading. The particulars given above as stated by the Merchant and the weight, measure, quantity, marks, conditions, contents and value of the Goods consigned are shown by the Carrier. In witness whereof the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and wherever one original Bill of Lading has been surrendered any others shall be void.	
(17) Freight and Charges	(18) Prepaid	(19) Collect	
(20) Declared Cargo Value (for B/L) NO VALUE DECLARED		(21) Original Bills of Lading 3/THREE	
(22) Place and Date of Issue of B/L SHENZHEN, 06 JUN 2016			
(23) Signed for Shipper for SCHENKER Ocean on (24) Issued by: SCHENKER CHINA LTD. SHENZHEN BRANCH			

ORIGINAL

Пříloha 8: CIM/SMGS

4 运单副本—Дубликат накладной (给发货人) — (для отправителя)

29 批号—Отправитель № Xhbbj 04#00742001

1 发货人—Отправитель 湖南湘欧快线物流有限公司  
Хунань Сяоу Куэйсянь Логистик Ко Лтд  
Китай, пр-я Хунань, Чанша, р-н Тяньсянь, Вуй роад №1717, линия 1010

2 收货人—Получатель 波兰—远东陆桥公司  
ФЕЛБ Оперэйшнс СП З О О  
ул. Ал. Яна Павла II 27  
00-867 Варшава, Польша  
Как агент Фар ИстЛандБридж Лтд

3 发货人的声明—Заявление от отправителя  
"За БЧ БЕЛИНТЕРТРАНС в СКВ код 2000436/1097240"  
Оплата декларирования по БЧ Белинтертранс код 2000436/7775021  
контейнерный поезд на менее 57 условных вагонов PKP BRZ 1-00201/01/1 6-5-36-001-14 保价运输人民币贰万元整

5 到站—Станция назначения  
Варшава - Прага 51 036129 波兰铁路 华沙 布拉格 51 036129

6 国境口岸站—Пограничные станции перехода

7 车种—Вагон

8 9 10 11 12

13 货物重量  
Масса груза

14 件数  
К-во мест

15 货物名称—Наименование груза  
Радиоприемники, радиотелефонные и радиотелеграфные устройства, со встроенным источником питания  
ЕТСНГ 402141 ГНГ 85271900 ТНВЭД  
8527190000  
КИТ 81133  
Вагон и контейнер собственные  
Вагон собственности ПАО "ТрансКонтейнер"  
Контейнер собственности – ФЕЛБ  
收音机

16 包装种类  
Раз упаковки 40FT  
40英尺  
集装箱

17 件数  
К-во мест 1

18 重量(公斤)  
Масса (в кг) 12020.58  
+ 3900  
15920.58

19 封印—Пломбы  
铁路封027094

20 由何方装车—Погрузка  
21 确定重量的方法  
Способ определения массы  
按标记重量

22 承运人—Перевозчик (区段自/至—участки от/до)  
中铁/К-М-Д (33) 霞凝-满洲里  
Сяоюнь-Маньчжурия  
俄铁/Р-М-Д (20) 后贝加尔-克拉斯诺亚  
Забайкальск-Красное 94700  
白铁/В-Ч (21) 歇斯诺夫卡-布列斯特  
Осиновка (Эксп.)-Брест 169100  
铁列斯破里-马拉 040543  
Тересполь-Малашев 040800

23 运送费用—Тарифы  
ТСНУ6271140 (P) -45G1 30480  
Оплата по РЖД производится «Фар Ист Ланд Бридж» через ЦФО «  
од платежника 4300021360  
"За БЧ БЕЛИНТЕРТРАНС в СКВ код 2000436/1097240"  
Оплата декларирования по БЧ Белинтертранс код 2000436/7775021  
контейнерный поезд на менее 57 условных вагонов PKP BRZ 1-

24 发货人返回的文件—Документы, возвращаемые отправителю  
附海关关封一份

25 与承运人无关的信息, 供货合同号码  
Информация, не предназначенная для перевозчика, № договора на поставку  
口岸委托满洲里新运对外贸易运输有限公司代理转关  
За БЧ БЕЛИНТЕРТРАНС в СКВ код 2000436/1097240 Пункт там  
Брест - Восточный  
Открытие для таможенного и других административных формальностей

26 押运或随车日期  
Дата заключения договора перевозки

27 到达日期—Дата прибытия

## Příloha 9: Tranzitní doprovodný doklad

TRANZIT - DOPROVODNÝ DOKLAD	<b>A</b> 2 Odesílatel/vývoze <span style="float: right;">č.CZ40763811</span> METRANS a.s. Podlešská 926 104 00 Praha 10 CZ	1 REŽIM	T1	MRN  13CZ51000099E6F6U4	
	8 Příjemce <span style="float: right;">č.CZ49241575</span> VSP Data a.s. Údolní 2188 390 64 Tábor CZ	3 Tiskopisy 1   2 4 Ložné listy —	5 Položky 1	6 Nákl. kusy celkem 387	Zpětný list zaslat: CZ 510202 Podlešská 926 10400 Praha 10 CZECH REPUBLIC
	15 Země odesílatel/vývozu US	17 Země určení CZ			
	18 Poz. zn a st. přísl. doprav. prostředku při odjezdu ZCSU8581494/OS <span style="float: right;">CZ</span>	55 Jiné události během přepravy Skutková podstata a přijatá opatření			
31 Nákladové kusy a označení zboží Značky a čísla - č. kontejneru - Počet a druh Viz seznam položek	32 Prof. č. pol. —	33 Zbožový kód —	35 Hrubá hmotnost (kg) 4045	38 Vlastní hmotnost (kg)	
44 Zvláštní záznamy/ předložené podklady/ osvědčení a povolení	40 Souhrnná deklarace / Předchozí doklad				
55 Překladky	Místo a země: Pozn. značka a st. přísl. nového dopr. prostředku: Kontejner: <input type="checkbox"/> <sup>(1)</sup> Číslo nového kontejneru: <sup>(1)</sup> Zapsat se musí 1 pokud ANO a 0 pokud NE.		Místo a země: Pozn. značka a st. přísl. nového dopr. prostředku: Kontejner: <input type="checkbox"/> <sup>(1)</sup> Číslo nového kontejneru: <sup>(1)</sup> Zapsat se musí 1 pokud ANO a 0 pokud NE.		
F POTVRZENÍ PŘÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ	Nové závěry: Počet: Označení: Podpis: <input type="checkbox"/> Údaje již zadané do systému Razítko:	Nové závěry: Počet: Označení: Podpis: <input type="checkbox"/> Údaje již zadané do systému Razítko:			
51 Předpokládané pohraniční celní úřady (a země)	50 Hlavní povinný <span style="float: right;">č. CZ40763811</span> METRANS a.s. Podlešská 926 104 00 Praha 10 CZ	C. ÚŘAD ODESLÁNÍ CZ   CZ 510202 Celní, Praha 10 20130409 1B   03CZ176400GS00047			
52 Zajištění neplatí pro —	05CZ170100E016738	Kód 0	53 Celní úřad určení (a země) CZ520203 Celní, Tábor		
D KONTROLA CELNÍM ÚRADEM ODESLÁNÍ Výsledek: A3 Schválený odesílatel Přiložené závěry: Počet: Označení: Osvobození Lhůta (poslední den): 20130417		I KONTROLA CELNÍM ÚRADEM URČENÍ Datum dodání: Kontrola závěr: Poznámky: Zpětný list poslán zpět dne po zaevidování pod číslem: Podpis: Razítko:			

## Příloha 10: Plná moc pro zastupení v celním řízení

(přední strana plné moci - líc)

P L N Á M O C	
A. Vyhrazeno pro zmocnitele	
Podepsaný: Přesný obch. název dle obch. rejstříku:..... DIČ: ....., EORI : ....., sídlo dle obch. rejstříku: ..... zastoupený: ..... funkce: ..... pověřený k tomuto úkonu (kým): .....	
udělujeme plnou moc zmocněnci, jehož jméno je uvedeno v části B této plné moci, k tomu aby:	
1. Nás zastupoval při celním řízení vedeném u celních úřadů a jednotlivých územních pracovišť těchto celních úřadů na území České republiky uvedených v § 6 zákona č.17/2012 Sb., o Celní správě České republiky	
2. Naším jménem v náš prospěch (přímé zastoupení) jako deklarant podepisoval, a) veškerá celní prohlášení, b) převzetí rozhodnutí v celním řízení a platebních výměrů, c) vzdání se opravných prostředků, d) protokoly o ústním prohlášení a protokoly o podaném vysvětlení. a používal jako náš přímý zástupce nám povolený odklad platby a/nebo používal nám poskytnutou záruku k zajištění celního dluhu u různých celních operací.	
3. Naším jménem prováděl veškeré úkony související s porušením celních předpisů, včetně převzetí rozhodnutí, podání opravných prostředků, vzdání se odvolání, týkající se celních prohlášení uvedených v bodě 2.	
4. Naším jménem přijímal veškeré platby a vydával o jejich převzetí celním orgánům potvrzení a přijímal osvědčení a o jejich převzetí vydával celním orgánům potvrzení.	
5. Prováděl další úkony, které celní orgány v celním řízení vyžadují.	
Zmocňujeme našeho zmocněnce k delegování výše uvedených kompetencí zaměstnancům jeho firmy, kteří jednájí výlučně jako jeho zaměstnanci.	
Zavazujeme se podřídit se platné právní úpravě týkající se dovozu, vývozu a tranzitu zboží, zejména uchovat po dobu 10 let všechny doklady týkající se celních operací uskutečněných na základě této plné moci a předložit je celním orgánům na jejich první vyžádání.	
Tato plná moc nabývá účinnosti dnem její doručení příslušnému celnímu úřadu a pozbývá platnost okamžikem, kdy bude tomuto celnímu úřadu písemně oznámeno její zrušení.	
Tato plná moc ruší a nahrazuje plnou moc ze dne č.j. ....	
V..... dne .....	
Č.j. ....	..... podpis zmocnitele (případně razítko)
Doručeno dne:	
Pozbytí platnosti dne:	

(zadní strana plné moci – rub)

**B. Vyhrazeno pro zmocněnce**

Níže podepsaný zmocněnec, jehož jméno je uvedeno v rámečku I. nebo II prohlašuje, že

1. Přijímám toto zmocnění
2. Jsem seznámen s ustanovením celního zákona o tom, že celní prohlášení musí být podepsáno oprávněnou osobou a že podáním celního prohlášení deklarant potvrzuje správnost údajů v něm obsažených, pravost dokladů, kterými je doloženo a zavazuje se k plnění povinností vyplývajících z propuštění zboží do navrženého režimu a z toho vyplývající odpovědnost osoby, která celní prohlášení podepíše.
3. Se zavazuji předložit toto zmocnění kdykoliv na vyžádání celních orgánů.
4. Se zavazuji, že po propuštění zboží do navrženého režimu předám našemu zmocniteli všechny doklady vztahujícími se ke všem úkonům učiněným na základě tohoto zmocnění.

**I. Zmocněnec**

Příjmení a jméno	Místo, datum a podpis	Příjmení a jméno	Místo, datum a podpis

***II. ZMOCNĚNĚC, JINÝ NEŽ ZAMĚSTNANEC ZMOCNITELE***

Obchodní jméno a sídlo/ jméno, příjmení a bydliště:

Zastoupený (kým):

Místo, datum a podpis:

Přijato dne:

Pod č.j.