

Vysoká škola logistiky

Logistika přepravy zboží ze třetích zemí

(Diplomová práce)



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání diplomové práce

student	Bc. Radovan Hlinecký
studijní program	Logistika
obor	Logistika

Vedoucí Katedry magisterského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v navazujícím magisterském studijním programu určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Logistika přepravy zboží z třetích zemí**

Cíl práce:

Zpracovat logistický postup přepravy zboží ze třetích zemí ve vztahu k podmínkám a možnostem.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Diplomovou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretické aspekty pro zpracování tématu
2. Analýza skutečného stavu
3. Návrhy řešení
4. Vyhodnocení návrhů, možnosti uplatnění v praxi

Závěr

Rozsah práce: 50 – 60 normostran textu

Seznam odborné literatury:

ČUJAN, Zdeněk. Obalová technika a identifikace. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2012. ISBN 978-80-87179-18-5.

GROS, Ivan a kol. Velká kniha logistiky. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.

HLAVOŇ, Ivan, a kol. Dopravní a spojová soustava. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2010. ISBN 978-80-7179-12-3.

HLAVOŇ, Ivan a kol. Teorie a konstrukce dopravních systémů: dopravní cesta – silnice. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2013. ISBN 978-80-87179-22-2.

HLAVOŇ, Ivan a Blanka KALUPOVÁ. Teorie a konstrukce dopravních systémů: železniční dráha. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2013. ISBN 978-80-87179-23-9.

HLAVOŇ, Ivan a Markéta HLAVSOVÁ. Teorie a konstrukce dopravních systémů: vodní cesta. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2013. ISBN 978-80-87179-24-6.

HLAVOŇ, Ivan a kol. Dopravní geografie. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2010. ISBN 978-80-87179-13-0.

Vedoucí diplomové práce:

doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.

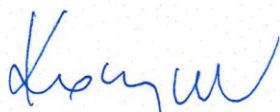
Datum zadání diplomové práce:

31. 10. 2018

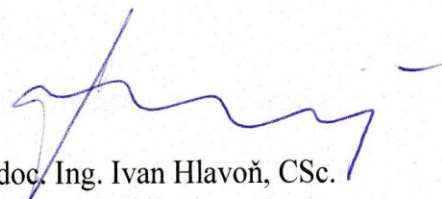
Datum odevzdání diplomové práce:

11. 5. 2019

Přerov 31. 10. 2018



doc. Dr. Ing. Oldřich Kodým
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat před tím o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s. prorektora pro vzdělávání.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že diplomová práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované diplomové práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze diplomové práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 11. 5. 2019

.....

podpis

Poděkování

Rád bych poděkoval svému vedoucímu práce, panu doc. Ing. Ivanu Hlavoňovi, CSc., za rady, věcné připomínky a vstřícnost při konzultacích. Dále bych chtěl poděkovat svým kolegům z firmy Hyundai Motor Manufacturing Czech za odborné rady při vypracovávání praktické části. Současně chci poděkovat své rodině za poskytnutou morální podporu po dobu celého studia.

Anotace

Tato diplomová práce si klade za cíl zpracovat logistický postup přepravy zboží ze třetích zemí ve vztahu k podmínkám a možnostem. V první části jsou definovány nejčastěji používané výrazy v celnictví a přiblížení se k problematice mezinárodních obchodních podmínek. V druhé části této práce se autor zabývá analýzou problému spojenou s přepravou zboží ze třetích zemí, vztahující se k současnému stavu na dopravním trhu. Je zadán požadavek na přepravu zboží ze třetí země a následně jeho proclení.

Klíčová slova

Clo, celní problematika, celní řízení, dovoz zboží, deklarant, celní úřad, celní sklad, celní dluh

Annotation

This diploma thesis aims to elaborate the logistic process of transport of goods from third countries in relation to conditions and possibilities. The first part defines the most commonly used expressions customs and approach to the issue of international business conditions. In the second part of this work the author deals with the analysis of the problem connected with the transport of goods from third countries, related to the current situation on the transport market. There is a requirement to transport goods from a third country and then to customs them.

Keywords

Duty, customs issues, clearance, import, determine of value the import duties

Obsah

Úvod.....	9
1 Teoretické východisko pro zpracování tématu.....	11
1.1 Celní kodex společenství.....	11
1.1.1 Vysvětlení základních pojmů.....	11
1.1.2 Zastupování.....	12
1.1.3 Získávání informací	13
1.2 Podklady pro stanovení hodnoty dovozního cla	13
1.2.1 Celní sazebník Evropských Společenství	13
1.2.2 Preferenční původ zboží	16
1.2.3 Osvědčení o původu zboží FORM.A.....	16
1.2.4 Průvodní osvědčení EUR. 1.....	18
1.2.5 Prohlášení vývozce o původu zboží.....	19
1.2.6 Osvědčení A.TR a tiskopis INF4.....	20
1.3 Doložky INCOTERMS 2010.....	22
2 Analýza skutečného stavu	26
2.1.1 Charakteristika společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech	26
2.1.2 Specifikace námořní přepravy z Číny.....	28
2.1.3 Objednávka na základě poptávky trhu.....	29
2.1.4 Řešení přepravní problematiky se spediční společností	29
2.2 Rejdařská společnost Maersk.....	30
2.2.1 Maersk Line	32
2.2.2 European Rail Shuttle (doručení kontejnerů port – door).....	33
2.2.3 Příprava zboží pro export.....	34
2.2.4 Zaknihování zásilky	36
2.2.5 Realizace plavby	38

2.2.6	Přeprava kontejneru z portu Hamburg do HMMC	45
2.3	Celní řízení	49
2.3.1	Správa daní celními orgány	51
2.3.2	Jednotný správní doklad – celní prohlášení (JSD).....	52
3	Návrhy řešení.....	56
4	Vyhodnocení návrhů, možnosti uplatnění v praxi.....	60
	Závěr	63
	Soupis bibliografických citací	65
	Seznam ilustrací a tabulek	67
	Seznam zkratk a značek	68

Úvod

Existence samotného obchodu sahá do doby, kdy probíhala tzv. naturální směna, tedy výměna zboží za zboží. Postupným vývojem člověka, zvyšování jeho potřeb a životní úrovně rostla rovněž poptávka po zboží. Jakmile byly zavedeny peněžní platební prostředky, člověk se dostal do nikdy nekončícího koloběhu. Neexistuje území, na které by byly zastoupeny všechny druhy nerostných surovin a také postupem liberalizace trhu a expanzí tuzemských výrobců začal vznikat zahraniční obchod.

Česká Republika společně s řadou dalších zemí se právě kvůli své zeměpisné poloze, ekonomickému potenciálu a omezené velikosti trhu a druhu surovin neobejde bez obchodu se třetími zeměmi. A to je jeden z hlavních důvodů, proč je téma této diplomové práce voleno z problematiky voleno dovozu zboží ze třetích zemí a celnictví. Převážná část tuzemských výrobců je na dovozu materiálu a surovin pro svoji potřebu závislá. Jsou to podnikatelské subjekty, které se při své obchodní činnosti nejčastěji setkávají s těmito úkony, a tím i zároveň s řadou nařízení, ne vždy srozumitelných předpisů a mezinárodních smluv, které stanovují pravidla hry v této oblasti.

Přeprava zboží ze třetích zemí je pro společnost Hyundai Nošovice naprosto stěžejní. Ze třetích zemí se dováží až 40% celkového automotive materiálu, kde má největší zastoupení námořní kontejnerová, která je ze všech možných přeprav jednoznačně nejekonomičtější. Díky velké poptávce po námořní kontejnerové přepravě je v posledních letech tato přeprava, co se dodacích lhůt týče, velice riziková. Jelikož společnost Hyundai Nošovice zajišťuje doručení zboží v režimu Just In Time, může být každé zpoždění v rámci přepravy zboží ze třetích zemí závažný problém, který se může promítnout ve výrobě a co hůř, v zastavení celého výrobního procesu.

Obrovský problém začíná v samotném nalodění kontejneru. Jelikož jsou kapacity na lodích, zejména z Asie, i přes použití vysokokapacitních kontejnerových lodí od společností CMA CGM, COSCO a MAERSK velice omezené, musí se přeprava objednávat dlouho dopředu, aby se splnila lhůta dodání na požadavky z výroby. Importní přepravy z Východní Asie, nejčastěji pak z Vietnamu, Koreje a Číny jsou natolik frekventované, že kapacity zmíněných velkokapacitních kontejnerových lodí jednoduše nestačí, proto je potřeba řešit s přepravní společností a rejdaři nalodění kontejnerů tři až čtyři týdny dopředu. Dalším problémem jsou přeplněné přístavy.

Frekvence lodí v přístavech je natolik alarmující, že lodě stojí mnohdy i dva dny zakotvené před přístavem, kde čekají na uvolnění místa v portu pro složení a naložení zboží. Posledním velkým problémem v rámci importovaného zboží jsou piráti, kteří v hojné míře operují mezi Singapurem a Kuala Rumpurem. Lodě jsou díky nájezdům pirátů často nucené přibrzdit, či úplně zastavit, což je při již tak dlouhé době tranzitního času od dodavatele k nám do výrobního podniku další čas navíc, který může znamenat nemalý problém.

1 Teoretické východisko pro zpracování tématu

1.1 Celní kodex společenství

Celní řízení se provádí na základě ustanovení prováděcího předpisu k nařízení rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství. Podmínky, kterými se dovoz ze třetích zemí řídí, jsou často rozsáhlé, ne však vždy náležitě srozumitelné. Orientace v podmínkách je pro určité subjekty podnikající v obchodu se třetími zeměmi mimo celní území Společenství nutná, a to hlavně pro snížení vynaložených prostředků s administrativní činností i vybraným clem.

1.1.1 Vysvětlení základních pojmů

- **Zboží společenství** – jedná se o zboží, které nebylo zcela vyrobené nebo získané na celním území Společenství, aniž k němu bylo přidáno zboží dovezené ze zemí, nebo území, které není součástí území Společenství. Rovněž i zboží dovezené ze zemí, nebo území, které nejsou součástí Společenství, ale které bylo propuštěno do volného oběhu.
- **Vstupní celní úřad** – celní úřad určený celními orgány v souladu s celními předpisy, kam musí být zboží vstupující na celní území Společenství neprodleně dopraveno a kde je podrobena náležitým vstupním kontrolám z hlediska vyhodnocení rizik.
- **Celní status** – postavení zboží vyjadřující, že se jedná o zboží Společenství nebo zboží, které není zbožím společenství.
- **Celní prohlášení** – jedná se o prohlášení, jimž je projevená vůle předepsanou formou, aby bylo zboží propuštěno do určitého režimu.
- **Dovozní clo** – rozumějme clo a poplatky s rovnocenným účinkem, vybírané při dovozu zboží, dovozní poplatky zavedené v rámci společné zemědělské politiky a zvláštních úprav platných pro některé druhy zboží vzniklého zpracováním zemědělských produktů.
- **Celní dluh** – povinnost zaplatit dovozní clo (celní dluh při dovozu), které je uplatňováno pro určité zboží podle platných předpisů společenství.

- **Deklarant** – osoba, která provádí celní prohlášení a to buď vlastním, nebo cizím jménem.
- **Celně schválené určení zboží** – jde o propuštění zboží do celního režimu, umístění zboží do svobodného pásma nebo svobodného skladu, zpětný vývoz zboží z celního území společenství, nebo přenechání zboží ve prospěch státu.
- **Celní režim** – propuštění zboží do volného oběhu, do režimu tranzitu, uskladnění v celním skladu, aktivní zušlechťovací styk, přepracování pod celním dohledem, dočasné použití, pasivní zušlechťovací styk, nebo vývoz.
- **Propuštění zboží** – jedná se o rozhodnutí celních orgánů, které umožňuje nakládat se zbožím podle podmínek celního režimu, do něž je propuštěno. (článek 4 Nařízení rady (EHS) č 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství, 1992)

1.1.2 Zastupování

Pro jednání s celními orgány je nutné se umět orientovat v problematice celnictví, znát alespoň základní pojmy, mít částečnou představu o tom, co po nás zaměstnanci celního úřadu budou v průběhu řízení vyžadovat. Pro ty, kterým se však studium příruček a předpisů zdá, jako zbytečná ztráta času existuje řešení. V souladu s celním kodexem se může každá oprávněná osoba pro jednání s celními orgány nechat zastoupit. Zástupce je pak oprávněn konat všechny úkony a formality, které jsou stanoveny celními předpisy.

Zastoupení může být:

- **přímé**, v tomto případě jedná zástupce cizím jménem na cizí účet, tento vztah se ve většině případů upravuje na základě mandátní smlouvy.
- **nepřímé**, kdy zástupce jedná naopak vlastním jménem na cizí účet, pro úpravu tohoto vztahu může být použita například smlouva komisionářská.

Pro účely celního řízení se nejčastěji používá přímá forma zastoupení. Zástupce musí prokázat své oprávnění jednat ve prospěch zastoupené osoby zmocněním, ve kterém je blíže vymezen rozsah zmocněných plnění.

1.1.3 Získávání informací

Každá osoba může, na základě žádostí, od celních úřadů požadovat „informace o užívání celních předpisů, závazné informace o sazebním zařazení zboží, ale také o původu zboží. (článek 12 Nařízení rady (EHS) č 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství, 1992)

Žádost musí obsahovat zejména identifikaci žadatele a přesný popis výrobku – jeho složení nebo vyobrazení, technickou dokumentaci, případně vzorek výrobku. V případě, že by se informace netýkaly konkrétního případu dovozu, nebo vývozu, mohou celní orgány žádost zamítnout. Informace jsou zájemci poskytnuty bezplatně. Vzniknou-li ovšem celním orgánům výdaje spojené s prováděním rozborů, nebo odborným posouzením zboží anebo v případě vrácení zboží žadateli, může být po žadateli požadována úhrada těchto výdajů.

Tyto informace jsou závazné pouze vůči osobě, které byly vydány a pro celní orgány jsou závazné pouze pro zboží, u něhož byly splněny celní formalities po dni vydání závazné informace.

Osoba, které byla informace vydána, musí prokázat, že:

- pro účely sazebního zařazení zboží: zboží uvedené v celním prohlášení zcela odpovídá zboží, které je v informaci popsáno,
- pro účely původu zboží: dotyčné zboží a okolnosti rozhodné pro určení původu zboží zcela odpovídají zboží a okolnostem, které jsou popsány v informaci. (článek 12 Nařízení rady (EHS) č 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství, 1992)

1.2 Podklady pro stanovení hodnoty dovozního cla

1.2.1 Celní sazebník Evropských Společenství

V době, kdy se Česká Republika stala členem Evropské Unie, dne 1. 5. 2004, převzala rovněž kogentní celní legislativu, včetně celního sazebníku a obchodních opatření. Integrovaný celní sazebník EU byl vydán pod názvem TARIC (TARIF INTÉGRÉ COMMUNAUTAIRE) a slouží jako zdroj informací o tarifních a netarifních opatřeních

Evropské Unie při importech z mimočlenských států Evropské Unie (to platí také pro exporty do třetích zemí).

Prostředky obchodní politiky jsou rozděleny na **autonomní** (jednostranné, stát si tyto podmínky stanoví sám) a **smluvní** (ty jsou sjednány na podkladech smluv mezi dvěma či více státy).

Autonomní prostředky se dále dělí na **aktivní** a **pasivní**. Autonomními **aktivními** prostředky stát podporuje zejména vývozce, a to subvencemi, dotacemi, státním pojištěním a úvěrováním. Bavíme li se o pasivních autonomních prostředcích, tady je možno ve stručnosti říct, že se jedná spíše o omezování importu a ty dále dělíme na již zmíněné tarifní (daně a clo) a netarifní opatření (omezení na základě množství, devizové regulace, technické překážky obchodu nebo embargo). Prostředky pasivní v rámci obchodní politiky jsou jednotné pro celé společenství, zatímco prostředky aktivní si každý stát upravuje sám.

Pro klasifikaci zboží je v České Republice využívána takzvaná nomenklatura kombinovaná, která se zcela shoduje se systémem třídění a značení zboží ve všech členských státech Evropské Unie. Podobná nomenklatura je používána řadou dalších zemí v Evropské Unii, je to velmi praktické pro orientaci v sazebnících cel, importních dokladech, dohodách o preferencích apod. Základním pilířem kombinované nomenklatury je harmonizovaný systém popisu číselného označení produktu, který je v dnešní době možno považovat za celosvětovou normu v rámci klasifikace zboží.

Harmonizovaný systém používá v dnešní době téměř 155 zemí z celého světa. Zmíněná nomenklatura má za úkol rozdělení zboží do tříd a kapitol. Každá z jedné kapitoly se vzestupně dělí na šestimístné položky a čtyř místná čísla. Nomenklatura kombinovaná pak dále navazuje na hierarchii harmonizovaného systému a následně ji doplní o dvoumístné číselné označení, což znamená na osmimístné pod položky. Harmonizovaný systém je víceméně stabilní, novelizace probíhá jen sporadicky, což neplatí u nomenklatury kombinované, která se na počátku každého roku mění. Změny se týkají pouze osmimístných pod položkami, základní struktura je tedy stálá a zůstává po několik let zachována. Součástí zmíněné nomenklatury jsou krom číselného označení produktu také popisky a všeobecná pravidla pro interpretaci celého systému.

Zařazování zboží do jednotlivých kapitol systému až k pod položce kombinované nomenklatury je stěžejní podmínkou pro určení správné celní sazby. Pro jednodušší určení celní sazby je třeba se zaměřit na několik základních faktů. Představme si, že

máme jeden konkrétní výrobek a chceme jej ve stručnosti identifikovat. Jako první otázka nás napadne, co že to vlastně je? Například zjistíme, že se jedná o součást auta. Druhou otázku budeme směřovat na materiál, který byl při výrobě použit, což znamená, že si položíme otázku, z čeho to je? Pro příklad můžeme uvést plast, guma, nebo třeba sklo. Třetím důležitým bodem se pokusíme zjistit, jaké využití náš výrobek má, k čemu nám může sloužit. Odpovědi mohou být různorodé, například pro bezpečnost pasažéra, pro funkci konkrétní části vozu, likvidaci plynů apod. Tato odpověď nám bude nápomocna především při zařazení průmyslových výrobků.

Celní správa vytvořila aplikaci „výpočet celního dluhu dle TARIC“, která je umístěná na internetových stránkách <http://www.celnisprava.cz/cz/aplikace/Stranky/taric-cz.aspx>.

Jedná se o aplikaci, která zjednoduší výpočet celního dluhu. Je téměř totožná s programem, který je používán v interním informačním systému celní správy. Aktualizace aplikace TARIC probíhá zcela automaticky a pravidelně. Po přijetí jakýchkoliv změn z Bruselu. Obr. 1.1 ukazuje úvodní stranu, na které se zahajuje výpočet celního dluhu.

Obr. 1.1 Výpočet celního dluhu

TARIC CZ

(A) Datum simulace:	<input type="text" value="10.04.2019"/>	<input type="button" value="e-ČIT"/>
(33) Nomenklatura zboží:	<input type="text"/>	<input type="button" value="..."/>
Kód země (17) určení / (34) původu:	<input type="text"/>	<input type="button" value="..."/>
<input type="button" value="Seznam opatření"/>		
(33) Přídatné kódy:	<input type="text" value="Meursing"/>	<input type="button" value="..."/>
(44) Certifikáty:	<input type="text"/>	<input type="button" value="..."/>
(38) Vlastní hmotnost (kg)	<input type="text" value="0"/>	
(46) Statistická hodnota / (47) Celní hodnota (Kč):	<input type="text" value="0"/>	
(31) Množství zboží	Měrná jednotka	Upřesnění m.j.
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="button" value="Podmínky vývozu"/>		
(15) Země odeslání:	<input type="text"/>	<input type="button" value="..."/>
(36) Kód preference:	<input type="text" value="100"/>	<input type="button" value="..."/>
(39) Kvóta:	<input type="text"/>	<input type="button" value="..."/>
(44) Vedlejší výdaje (Kč):	<input type="text"/>	
(44) CIF cena (Kč):	<input type="text"/>	
<input type="button" value="Výpočet celního dluhu"/>		

Zdroj: Taric CZ | Celní správa ČR, 2018.

Orientace v celním sazebníku, zejména pak při zařazení zboží do jednotlivých podpoložek kombinované nomenklatury, není jednoduchá. Pro získání právní jistoty, zda byl použit správný postup, je možno se obrátit na zodpovědné osoby, které mají s danou problematikou dlouholeté zkušenosti a požádat o závaznou informaci o sazebním zařazení zboží u příslušného celního úřadu.

1.2.2 Preferenční původ zboží

Jednostranné celní preference pro zboží, které pochází z rozvojových zemí, jsou poskytovány z tzv. **Všeobecného systému preferencí** (Generalized System of Preferences – dále jen GSP). (Systém všeobecných celních preferencí (GSP) | MPO, © 2005 – 2018).

Velká skupina rozvojových zemí je na účely GSP rozdělena do dvou skupin, a to na **rozvojové země** a **země nejméně vyvinuté**. Sítlem pro zařazení zemí do jedné či druhé skupiny je především obecné pro posouzení stupně rozvoje dané země, které lze hodnotit na základě ekonomického ukazatele HDP na obyvatele. Nezbytné je však i označení dané země na rozvojovou zemi, které jsou označeny jako rozvojové a které jako nejméně rozvinuté.

Původ zboží při importu z některých preferovaných zemí do EU, respektive do České Republiky, musí být řádně prokázán. Jako důkaz o původu nepostačí pouze označení zboží již dobře známým „Made in“ pro tuto záležitost jsou v obchodních podmínkách se třetími zeměmi využívány formalizované tiskopisy:

- osvědčení FORM A,
- osvědčení EUR 1,
- prohlášení vývozce.


1.2.3 Osvědčení o původu zboží FORM.A

Jedná se o dokument, který dokazuje původ zboží pocházejícího z rozvojových a nejméně rozvinutých zemí. Dokument musí odpovídat vzoru uvedeném viz níže v této kapitole. Původní originální dokument je vždy potvrzen státní institucí v zemi vývozu.

Formulář doprovází zboží ze země vývozu, až do importovaného místa. Při importu zboží do EU dokument vydává země vývozu.

Tiskopis je tištěn v Anglickém či Českém jazyce. V jednom z těchto jazyků se rovněž vyplňuje. Správně vyplněný a potvrzený dokument FORM.A se předkládá v originále spolu s celním prohlášením příslušnému celnímu úřadu.

Obr. 1.2 FORM.A

1. Goods consigned from (Exporter's business name, address, country) SHEN ZHEN YANG PENG INDUSTRIAL CO., LTD. CHINA		Reference No. ZC2201/08/0918			
2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country) FASHION PARK S. R. L. VIA BASSANO DEL GRAPPA, 66/A 36030 SARCEDO (VI) ITALY		GENERALIZED SYSTEM OF PREFERENCES CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined declaration and certificate) FORM A Issued in THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (country) <small>(See Notes overleaf)</small>			
3. Means of transport and route (as far as known) FROM SHENZHEN TO HONGKONG BY TRUCK ON/AFTER NOV 06, 2008 THENCE TRANSHIPPED TO VENEZIA ITALY BY AIR		4. For official use			
5. Item number 1	6. Marks and numbers of packages N/M	7. Number and kind of packages; description of goods 100% LEATHER WOMAN BELTS, MAN/WOMAN BRACELETS G. W. : 65.70KGS N. W. : 53.26KGS TOTAL: FOUR (4) CTNS ONLY *** **	8. Origin criterion (see Notes overleaf) "P"	9. Gross weight or other quantity 750PC 4CTNS	10. Number and date of invoice SINV1105SPFS /08 Nov. 05, 2008
11. Certification It is hereby certified, on the basis of the information provided out, that the declaration by the exporter is correct.  SHEN ZHEN Nov. 06, 2008 <small>Place and date, signature and stamp of certifying authority</small>		12. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct; that all the goods were produced in CHINA (country) and that they comply with the origin requirements specified for those goods in the Generalized System of Preferences for goods exported to ITALY (importing country) SHENZHEN Nov. 06, 2008 <small>Place and date, signature of authorized signatory</small>			

Zdroj: Manufacturers, Suppliers, Exporters & Importers from the world's largest online B2B marketplace-Alibaba.com, © 1999 – 2019.

1.2.4 Průvodní osvědčení EUR. 1

Je stěžejním a nejvíce používaným dokumentem, kterým se prokazuje původ zboží. Tento typ osvědčení je do velké míry univerzální, protože jej lze použít pro všechny druhy zboží i jakékoli hodnoty. Osvědčení vyplňuje vývozce, ten také zodpovídá za správnost všech údajů v dokumentu uvedené. Dokument musí být předložen ve své lhůtě platnosti; a to do 4 měsíců od vystavení kompetentními celními orgány vývozní země celnímu úřadu země, kam zboží putuje.

Tiskopis je vždy nutno potvrdit celními orgány ve vývozní zemi. V praxi se jedná o tiskopis, který se primárně využívá ve většině zemí EU a který je také rozšířen i mimo země EU.

Obr. 1.3 EUR 1

CERTIFICAT DE CIRCULATION DES MARCHANDISES		EUR.1 N° A 0290809	
1. Exportateur (nom, adresse complète, pays)		2. Certificat utilisé dans les échanges préférentiels entre et <small>Indiquer les pays, groupe de pays ou territoires concernés</small>	
3. Destinataire (nom, adresse complète, pays) (mention facultative)		4. Pays, groupe de pays ou territoire dont les produits sont considérés comme originaires	5. Pays, groupe de pays ou territoire de destination
6. Informations relatives au transport (mention facultative)		7. Observations	
8. Numéro d'ordre : marques, numéros, nombre et nature des colis ^(*) ; désignation des marchandises		9. Masse brute (kg) ou autre mesure (S, m ³ , etc.)	10. Factures (mention facultative)
11. VISA DE LA DOUANE Déclaration certifiée conforme Document d'exportation ^(**) : Modèle : _____ n° _____ de _____ Bureau de douane : _____ Pays ou territoire de délivrance : _____ À _____ le _____ Signature		12. DÉCLARATION DE L'EXPORTATEUR Je soussigné déclare que les marchandises désignées ci-dessus remplissent les conditions requises pour l'obtention du présent certificat. À _____ Je _____ Signature	

(*) Pour les marchandises non emballées, indiquer le nombre d'objets ou machines ou véhicules.

(**) À remplir uniquement lorsque les règles tarifaires du pays ou territoire d'exportation l'exigent.

Mod. 5202
Niveau par correspondance : **SAU** CNU/Phasid, 24 rue Savarin - 100 avenue Georges Clemenceau - 94300 BRUYÈRES-MARNE Cedex - tél 01 48 82 51 51 - fax 01 48 82 51 55 - Site Internet : www.gripheeds.com

Zdroj: Manufacturers, Suppliers, Exporters & Importers from the world's largest online B2B marketplace-Alibaba.com, © 1999 – 2019.

1.2.5 Prohlášení vývozce o původu zboží

Prohlášení od vývozce se v největší míře uvádí na faktuře, může být také umístěno na jakémkoliv jiném obchodním dokladu. Tento způsob prohlášení je využívána v největší míře při prokazování malých zásilek, jako jsou zásilky, jejich fakturovaná hodnota nepřesahuje částku **6000,- EUR**.

Prohlášení vývozce na vývozní faktuře se využívá také u takzvaných zjednodušených postupů. Pravidla pro původ zboží totiž také umožňují, aby vybraní exportéři získali oprávnění tzv. schválených vývozců, aby pak mohli sami vydávat důkazy ve formě prohlášení na vývozní faktuře. Tímto exportérům odpadnou starosti s vyplňováním a potvrzováním průvodního osvědčení. Fráze v prohlášení je přesně stanovena, většinou se používají v jazyce anglickém, či v jazyce vývozní země.

Obr. 1.4 Prohlášení vývozce

İhracatçı Beyanı

Aşağıda imzası bulunan ben,tarihlisayılı faturada belirtilen.....tanımlı eşyanın menşeli olduğunu ve üreticisininülkede yerleşikfirması olduğunu beyan ederim.

İstenildiğinde, ilgili kamu otoritesine bu beyanı destekleyecek tüm kanıtları sağlamayı taahhüt ederim.

Tarih ve Yer

İmza sahibinin adı, firmadaki pozisyonu ve imzası

Exporter's Declaration

I, the undersigned, declare that the goods named aslisted in this invoice..... (date and number) originate in..... and produced by..... (name of the firm) in.....(name of country)

I undertake to make available to the related public authorities any further supporting documents they require.

Place and Date

Name, title and signature

Zdroj: Manufacturers, Suppliers, Exporters & Importers from the world's largest online B2B marketplace-Alibaba.com, © 1999 – 2019.

1.2.6 Osvědčení A.TR a tiskopis INF4

Dalšími dokumenty, které se rovněž zahrnují k tiskopisům používaných v preferenčním systému Evropské Unie, které ale nedokazují původ ze třetích zemí, nýbrž dokládají konkrétní skutečnosti, jsou osvědčení **A.TR** a **tiskopis INF4**.

V rámci celní unie států EU – Turecko se používá tzv. **osvědčení A.TR**, tento dokument neprokazuje původ zboží, ale prokazuje status zmíněného zboží Evropské Unie nebo Turecka, což znamená, že se zboží nacházelo ve volném oběhu Evropské Unie nebo Turecka. V případě dovozu ze třetí země již bylo clo vybráno.

Obr. 1.5 Osvědčení A.TR

WARENVERKEHRSBESCHEINIGUNG		
1. Ausföhrer (Name, vollständige Anschrift, Staat)		A.TR. Nr. L 550851 2. Frachtpapier (Ausföhrung hergestellt) Nr. _____ vom _____
3. Empfänger (Name, vollständige Anschrift, Staat, Ausföhrung hergestellt)		4. ASSOCIATION zwischen der EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT und der TÜRKEI 5. Ausföhrland 6. Bestimmungsland ()
7. Angaben über die Beförderung (Ausföhrung hergestellt)		8. Bemerkungen
9. Leer- Tabelle Nr.	10. Zeichen, Nummer, Anzahl und Art der Packstücke-Oder lose geschütteten Waren (je nach Fall Name des Schiffes, Waggon- oder Kraftfahrzeuges etc.); Warenbezeichnung	11. Referenzen (Zoll- oder andere Merkmalen IN, EX, etc.)
12. SICHTVERMERK DER ZOLLSTELLE: Die Richtigkeit der Erklärung wird bescheinigt Ausföhrer () Ausföhrer Nr. _____ Zollstelle: Ausföhrer Staat: _____ Ort und Datum: Unterschrift: _____		13. ERKLÄRUNG DES AUSFÖHRERS: Der Unterszeichner erklärt, dass die vorgenann- ten Waren die Voraussetzungen erfüllen, um diese Bescheinigung zu erlangen. Ort und Datum: Unterschrift: _____

Zdroj: Amazon.co.uk: Low Prices in Electronics, Books, Sports Equipment & more,
 © 1996 – 2019.

K ověřování pravosti a správnosti informací v prohlášení importéra se používá formalizovaný tiskopis **INF4**. Tento dokument je možno získat na požádání u celních úřadů.

Za jakých okolností je možno preferenční původ získat jsou uvedeny v pravidlech původu zboží. Jednoduše řečeno, pokud je výrobek zcela získán v jedné zemi, pak je původ určen zcela jednoznačně. V opačném případě, že došlo ke zpracování zboží ve více zemích, nebo při výrobních postupech byly použity různé materiály z různých zemí, pak je potřeba stanovit míru dostatečného zpracování. V tomto případě myslí pravidla původu zboží na tzv. hodnotové kritérium. To praví, pokud se zboží považuje za původní v rozvojové, nebo nejméně rozvinuté zemi, jestliže je zde přidáno nejméně 50 % hodnoty tohoto zboží z celkové hodnoty výrobku. Za nedostatečně opracované se použijí úkony, související především s balením, rozřídováním, konzervací, kompletací zboží a podobně malé operace, které však nemění podstatné vlastnosti a funkci výrobku.

Dalším kritériem pro splnění pravidla o původu zboží je přímá doprava. Proto, aby zboží netratilo preferenční původ, musí být zboží vždy dopraveno přímo ze země původu do EU, jinak se automaticky strácí nárok na celní zvýhodnění. Veškeré kroky prováděné se zbožím, stejně jako vlastní doprava, podléhají celnímu dohledu.

Preferenční původ zboží nemusí být deklarován, je většinou založen na dobrovolné bázi. Pokud ale chce importér získat pro zboží preferenční zacházení (jedná se o nižší clo), musí pak splnit stanovené podmínky – předložit nezbytné důkazy pro původ zboží (EUR 1, nebo prohlášení vývozce FORM.A) dle preferenčních dohod, které má Evropská Unie uzavřené. Nepreferenčního původu se naopak týká zboží bez preferenčního zacházení, není dobrovolné a musí být vždy deklarován v celním prohlášení (Jednotný Správní Doklad), popřípadě pak musí být doloženo Osvědčení o původu zboží.

1.3 Doložky INCOTERMS 2010

Napříč rozsáhlým úpravám v mezinárodních kupních smluv CISG, existují oblasti, které je nutné upravit. Mezi ně patří místo převzetí zboží kupujícím, určení okamžiku, od kdy za zboží nese zodpovědnost kupující, určení smluvní strany, která platí za přepravu zboží, hradí vývozní a dovozní cla, dokumenty a jiné. Regulace těchto oblastí je obsažena v doložkách INCOTERMS 2010 (z anglického překladu „International Commercial Terms“) vypracovaných a vydávaných Mezinárodní obchodní komorou se sídlem v Paříži. INCOTERMS 2010 je sbírkou mezinárodních obchodních pravidel používaných na výklad mezinárodních obchodních podmínek. Existuje jedenáct doložek INCOTERMS 2010, rozdělených do dvou skupin podle druhu dopravy – pravidla pro námořní přepravu a dopravu po vnitrozemských tocích a další jsou pro jakoukoliv dopravu.

Dopravcem se pro účely INCOTERMS 2010 rozumí strana, s kterou se uzavírá smlouva na dopravu zboží. Celními formalitami, anebo celním odbavením, jsou požadavky stanovené relevantními právními (hlavně celními) předpisy, které musí být splněné na vývoz anebo na dovoz zboží. V následujícím textu je povinnost celně odbavit zboží je chápána tak, že se použije, pouze když přichází proclení v úvahu. (Incoterms 2010: pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě: platnost od 1. ledna 2011, © 2010)

Rozdělení doložek INCOTERMS 2010

EXW – Ex Works, ze závodu. Podle doložky EXW stačí, kdy prodávající umožní kupujícímu přebrat zboží ze závodu, kde je zboží vyráběno, anebo skladováno. Nebezpečí náhodné zkázy zboží přechází na kupujícího, kupující hradí vývozní a dovozní clo, řeší a platí za dokumenty potřebné k dovozu a za přepravu zboží. Doložka EXW zakládá minimální povinnosti prodávajícímu, i proto je pro něj velmi žádaná. Tato doložka je taktéž označovaná za nejlevnější z pohledu kupujícího – předávajícímu při exportu nevznikají náklady, které by mohl chtít kompenzovat a zbavuje se zodpovědnosti za riziko poškození anebo zničení zboží hned na samém začátku jeho přepravy. Kupujícímu se nedoporučuje bez seznámení znalostí postupů a právních předpisů upravujících vývoz zboží z místa, kde se nachází závod prodávajícího, na místo dovozu. Kvůli výše zmíněným důvodům je doložku EXW

vhodnější použít v rámci vnitrostátního obchodu. V mezinárodním obchodě může být výhodnější doložka FCA.

FCA – free carrier, vyplaceno dopravci. Kupující určí dopravce, anebo jinou osobu a prodávající dá této osobě zboží. V této doložce je nutno přesně určit místo, kde dojde k předání zboží, protože je rozhodnuto pro přechod rizika z prodávajícího na kupujícího. Proávající je povinen postarat se o export – vývozní clo, dokumenty a jiné s ním spojené, kupující o import – dovozní clo, dokumenty a jiné s ním spojené.

CPT – carriage paid to, přeprava placená do. V doložce je určené místo, na které prodávající zboží vyveze a odevzdá ho kupujícímu anebo osobě určené kupujícím. Proávající zajistí dopravu a hradí náklady spojené s přepravou zboží na určené místo. Proávající je povinný zboží celně odbavit pro vývoz, ale kupující není povinný odbavit zboží pro dovoz.

CIP – carriage and insurance paid to, přeprava a pojištění placené do. U doložky CIP se postupuje obdobně, jako u doložky CPT s tím rozdílem, že prodávající je povinný zjednat pojištění, které kryje kupujícího pro případ ztráty, anebo poškození věci v průběhu přepravy.

DAT – delivered at terminal, s dodáním na překladiště (terminál). Proávající splní své povinnosti vyložením zboží z dopravního prostředku a dá ho kupujícímu k dispozici v určeném překladišti. Tímto okamžikem přechází riziko poškození, anebo zničení zboží na kupujícího. Proávající je povinný celně odbavit zboží pro vývoz, pokud to připadá v úvahu.

DAP – delivered at place, s dodáním v místě určení. Vyložením zboží z dopravního prostředku a poskytnutím zboží k dispozici kupujícímu v místě určení se prodávající zbavuje zodpovědnosti za rizika spojené s dodáním zboží. Proávající je povinný celně odbavit zboží pro vývoz.

DDP – delivered duty paid, s dodáním clo zaplacené. Při doložce DDP se postupuje podobně, jako u doložky DAP. Odlišně upravená je povinnost platit clo a přechod zodpovědnosti za rizika spojené s dodáním zboží. Ta přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je mu poskytnuté zboží stejně jako podle doložky DAP, navíc už musí být toto zboží celně odbaveno pro vývoz a dovoz

prodávajícím v okamžiku jeho poskytnutí kupujícím. Doložka DDP stanovuje maximální povinnosti pro prodávajícího a minimální pro kupujícího – zboží je celně odbaveno a dodáno na místo, kde ho kupující chce mít, například sklad anebo prodejna, tak, že má kupující minimální povinnosti při jeho dovoze – povinnost přebrat zboží a zaplatit kupní cenu. Nevýhoda této doložky spočívá v častém navýšení ceny o náklady, které musí prodávající vynaložit na export.

Doložky pro námořní dopravu a dopravu po vnitrozemských vodních tocích

FAS – free alongside ship, vyplacené k boku lodi. Kupující přebírá rizika spojené se zničením anebo poškozením zboží v okamžiku, když prodávající doručí zboží k boku lodi v přístavu určeném kupujícím.

FOB – free on board, vyplaceně na loď. Kupující určí loď a zaplatí přepravné od okamžiku naložení zboží na loď prodávajícím. Okamžik přechodu zboží přes zábradlí lodě je rozhodující právní skutečností, ve které přechází riziko poškození anebo zničení zboží na kupujícího. Doložky FOB a FAS velmi často využívají čínští dovozci.

CFR – cost and freight, náklady a přepravné. Prodávající má povinnost celně odbavit zboží pro vývoz, avšak nemá podobnou povinnost pro dovoz. Taktéž zařídí přepravní smlouvu na dodání zboží do přístavu, který určil kupující, a hradí z něj vyplývající náklady. Za riziko ztráty anebo poškození zboží zodpovídá prodávající do okamžiku naložení zboží. Toto ustanovení se nepoužívá na zboží přepravované námořní dopravou v kontejnerech.

CIF – cost, insurance and freight, náklady, pojištění a přepravné. Použije se úprava podle doložky CFR, přičemž má prodávající navíc povinnost zajistit pojištění zboží v průběhu přepravy do přístavu určeného kupujícím s minimálním krytím. Když kupující chce vyšší pojistnou ochranu, musí si ji zajistit sám anebo se na ní dohodnout s prodávajícím. Tato doložka není vhodná pro způsob přepravy zboží, který se přepravci odevzdává ještě před tím, než se dostane na palubu lodě. Typickým příkladem je přeprava v kontejnerech, které se dodávají na terminál.

Doložka CIF je nejčastěji používanou doložkou v obchodním styku s čínskými exportéry.

Přenos povinností pomoci doložek na prodávajícího se většinou promítne v nákupní ceně, do které si prodávající započítá takto vzniklé náklady. (Incoterms 2010: pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě: platnost od 1. ledna 2011, © 2010)

2 Analýza skutečného stavu

Realizace dovozu zboží z Číny do HMMC

Tato práce má za cíl aplikovat získané teoretické poznatky na konkrétním příkladu dovozu zboží ze třetí země, konkrétně dovozu motorů Číny. V této kapitole popisují kompletní proces od objednávky zboží, přes kompletní přepravu až po vykládku zboží u příjemce ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošovicích a následném proclení. V návrhu řešení se opírám o výsledky analýzy a její silné a slabé stránky, které je nutné řešit.

2.1.1 Charakteristika společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech

Vznik průmyslové zóny Nošovice a závodu společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech sahá do roku 2001, kdy záměr vzniku zóny odhlasovali zástupci Moravskoslezského kraje. V roce 2005 začala firma Hyundai hledat místo pro svou novou továrnu a vybírala také z dalších lokalit. Kromě Nošovic to byla zóna v Mošnově a v Holešově. Korejský investor vybral Nošovice, jednak kvůli blízkosti rychlostní komunikace R48, železnice a partnerského závodu Kia v Žilině, ale také kvůli poloze na úpatí Beskyd.

Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (HMMC) je společnost se sídlem v Nižních Lhotách, která byla založena 7. července 2006 a působí v průmyslové zóně Nošovice na ploše o rozloze 200 hektarů. 100% vlastníkem firmy je jihokorejská společnost Hyundai Motor Company. Celkový objem investice činí 1,12 mld. EUR.

Obr. 2.1 Poloha společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech



Zdroj: Mapová data, © 2019.

Obr. 2.2 Hyundai Motor Manufacturing Czech z ptáčí perspektivy



Zdroj: Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., © 2006 – 2019.

Jedná se o první výrobní závod Hyundai v Evropě. Další tři závody má Hyundai v Koreji a Číně, po dvou v Indii a po jednom v USA, Turecku, Rusku a v roce 2011 byla zahájena výstavba závodu v Brazílii.

Základní části výroby v HMMC tvoří lisovna, svařovna, lakovna, finální montážní a výroba převodovek.

2.1.2 Specifikace námořní přepravy z Číny

Společnost Shandong Hyundai Wia je čínská společnost, zabývající se výrobou motorů pro evropský trh. Specializují se zejména na výrobu benzínových motorů, které se v posledních letech těší velkému zájmu u zákazníků. Do roku 2018 společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech (dále jen HMMC) odebírala velkou část motorů ze společnosti KIA Motors, sídlící v nedaleké Žilině, kde se benzínové a také naftové motory vyrábí. V této chvíli ale není společnost KIA Motors schopná kvantitativně pokrýt jak požadavky svých zákazníků, tak požadavky společnosti HMMC, proto došlo k uzavření smlouvy mezi dodavatelem z Číny a společností HMMC do doby, než společnost KIA Motors nepřizpůsobí linku, původně určenou pro výrobu naftových motorů, na výrobu motorů benzínových. Proto začala společnost HMMC nakupovat motory v Číně, aby pokryla poptávky na evropském i zahraničním trhu. V této chvíli začíná složitý proces plánování výroby, na základě objednávek a taky kompletní logistika, kterou mám na starost a kterou se vám od vyzvednutí, přepravy, doručení a proclení pokusím přiblížit.

Obr. 2.3 Poloha společnosti Shandong Hyundai Wia



Zdroj: Mapová data, © 2019.

2.1.3 Objednávka na základě poptávky trhu

Základem všeho je objednávka z oddělení Sales (odbyt), která je založena na poptávce trhu na určité kvantitě různých druhů motorů. Objednávka se označuje jako PO (purchasing order) a zakládá se na přesných kvantitách, typech motorů, přesném datu vyzvedávky a taky z data, do kdy je potřeba v nejzazším termínu zboží doručit. Dle dohody mezi nákupním oddělením společnosti HMMC a odbytem společnosti Shandong Hyundai Wia zboží musí být připraveno do 8 týdnů po odeslání objednávky. Doba na přípravu materiálu je stanovena na základě smlouvy, která je dostatečně dlouhá na přípravu materiálu k expedici a zároveň na splnění požadavku trhu pro prodej nového osobního vozu. Ve chvíli, kdy oddělení odbytu zašle oficiální mail s PO do společnosti Shandong Hyundai Wia, a taky na mne, a hlavně když dodavatel mail potvrdí, začíná logistický proces doručení zboží, za který jsem v plné míře zodpovědný.

2.1.4 Řešení přepravní problematiky se spediční společností

Spediční společnost Damco (Maersk) byla na základě tendru vybrána pro zajišťování námořních přeprav z Číny k nám do HMMC. Požadavek v tendru byl mimo jiné takový, že společnost musí být globální, což ve své podstatě znamená, že musí mít kancelář jak v zemi odesílatele, tak v zemi příjemce, což v našem případě znamená v Číně, potažmo v České republice. Na základě výběrového řízení byla podepsána dohoda ohledně

dodací podmínky, místa nalodění, transit time v režimu port to port a dodání do společnosti HMMC.

Na základě potvrzeného PO ze společnosti Shandong Hyundai Wia vytvořím plán lodění, který pošlu na spediční společnosti Damco, což je zasilatelským domem pro společnost Maersk, s kterou na základě potvrzeného PO začneme přepravu plánovat až do samého zrealizování. Jedná se zejména o kvantitu, které jsou nutné pro naplánování počtu kontejnerů a pro zaknihování zásilky u rejdařské společnosti.

2.2 Rejdařská společnost Maersk

A. P. Møller Maersk Group je dánský konglomerát, s hlavním sídlem v Kodani, který má opravdu široký záběr činností. Je kótován na dánské obchodní burze – 94% akcií je v rukách rodiny Møller – McKinney a 6% akcií bez hlasovacího práva mají v rukách tzv. partneři firmy 81. V minulém roce se A. P. Møller Maersk Group umístil v řebříčku Fortune Global 500 na 131. místě. Fortune Global 500 je seznam největších společností na světě, měřeno celosvětovým obratem, který sestavuje americký časopis Fortune. Toto umístění vyniká lépe, uvědomíme-li si, že obrat koncernu \$ 61.211 mld. tvoří 20 % HDP Dánska. (Maersk – The world's largest container shipping company., © 2018)

STRUKTURA KONCERNU

- Divize kontejnerová
 - Maersk Line – největší rejdařství na světě,
 - Maersk Logistics – logistika, supply-chain-management,
 - Damco – zasilatelský dům,
 - Maersk Container Industry – výroba kontejnerů,
 - Safmarine – rejdař specializovaný na africký trh.

Divize kontejnerů zajišťuje nejvíc obratu (53 %), ale je také neztrátovější.

- Divize přepravy a těžby ropy
 - Maersk Tankers – přeprava ropy ve vlastních nebo charterových tankerech,

- Maersk Drilling – získávání ropy z mořského dna,
 - Maersk FPSOs – stavba a zprostředkování ropných plošin,
 - Maersk Supply – tzv. offshore služby – dodávky jídla a materiálu na ropné plošiny.
- Divize terminálů
 - APM Terminals.
- Divize obchodu s ropou a zemním plynem, a získávání licencí pro těžbu ropy a zemního plynu
 - Maersk Oil & Gas
- Divize maloobchodu a ostatních obchodních zájmů
 - Dansk Supermarked – síť skandinávských supermarketů Bilka,
 - Odense Steel Shipyard – loděnice,
 - Rosti – výroba a vývoj plastů,
 - Maersk Fluid Technology – optimalizace spotřeby nerostných surovin a paliv,
 - Norfolkline – trajektová přeprava v Severním moři,
 - Svitzer – záchranné operace, tažné/tlačné remorkéry.

Obr. 2.4 Logo společnosti Maersk



Zdroj: Maersk – The world's largest container shipping company., © 2018.

2.2.1 Maersk Line

Společnost Maersk Line je v České Republice zastoupená od roku 1991, a to agentem Maersk Czech Republic s.r.o.

Rejdařská společnost Maersk Line, byla založena v malé dánské vesničce Svendborg v roce 1904 lodním kapitánem Peterem Maersk-Mollerem a jeho synem Arnoldem Peterem Mollerem. Otec se synem se původně věnovali náhodným přepravám zboží parníkem, v roce 1928 nastavili pravidelný servis parníkem z Baltimoru na Dálný Východ. Do prvních celo kontejnerových lodí začala společnost investovat až v sedmdesátých letech. První lodí zapojenou do pravidelné kontejnerové přepravy byl Adrian Maersk a to v roce 1975, bylo tomu ale mnohem později, než jejich konkurence.

V roce 1999 uskutečnil Maersk významnou akci a to sloučením se Sealand a přijal oficiální název Maersk Sealand. V téměř tom samém období došlo i ke sloučení rejdaře Safmarine, kterému společnost ponechala jak jméno, tak i jistou nezávislost

v marketingu a cenotvorbě. V roce 2006 byl vyjednán další velký obchod s třetím největším rejdářem na světovém námořním trhu a to s P&O Nedlloyd, v této chvíli se společnost znova přejmenovala na oficiální název Maersk Line.

Největší společnost na světě Maersk Line, zaměstnává 24,000 lidí ve 126 zemích světa. Vlastní asi 600 kontejnerových lodí a 2,300,000 kontejnerů, jejichž průměrné stáří je zhruba 5 let. Převážná nabídka služeb je všestranná - Maersk Line, dokáže zařídit krom standardních přeprav i přepravu speciálního charakteru – out-of-gauge, IMO nebezpečné cargo, a přepravy tomu obdobné. Specialitou Maersk Line je přeprava chladících a mrazících kontejnerů – reeferů – na které vlastní velké množství patentů. Přeprava zboží, které vyžaduje fixní teplotu, přináší rejdářům největší zisky, a proto právě zde existuje pro společnost značný potenciál pro přepravu potravin jako např. masa, ovoce a zeleniny ve speciálních kontejnerech k tomu určených. Další konkurenční výhodou Maersk Line je její „dochvilnost“ (tzv. Schedule Reliability), kterou každý konkrétní kvartál sleduje Drewry Shipping Consultants.

2.2.2 European Rail Shuttle (doručení kontejnerů port – door)

Mimo samotnou organizační strukturu Společnosti Maersk Line, stojí i společnost European Rail Shuttle (dále jen ERS), která hraje jednu z klíčových rolí v intermodální přepravě Maersk kontejnerů a to v širším regionu střední Evropy. ERS byla založena v roce 1994 společnostmi Royal Nedlloyd, Sealand Service a potažmo P&O Containers. V roce 1996 se také účastníkem tohoto společného podniku stala rejdářská společnost Maersk. Postupem jednotlivých kroků se Sealand i P&O Nedlloyd, se Maersk Line, stala jediným akcionářem ERS85. V současné době ERS neslouží jako železniční operátor pouze pro Maersk, ale snaží se o spolupráci i s jinými rejdáři a zasílateli (např. COSCO a Damco). ERS vykoná týdně 350 jízd, které vzájemně spojují asi 25 destinací. Na Mělníku operuje agent ERS – ERS Railways s.r.o., který v roce 2009 zabezpečuje přepravu mezi:

Rotterdam - Mělník – 6x týdně

Bremerhaven - Mělník – 7 x týdně

Mělník – Bratislava a Mělník – Budapešť – 2 x týdně

Pro naši společnost HMMC je podstatná trasa, kterou zabezpečuje společnost Metrans, a to mezi Hamburgem a Českou Třebovou, která je zajištěna v servisu 6x týdně.

Aktuálním problémem, se kterým se setkává každý dopravce aktivní v intermodální přepravě, je zpoždování vlaků z důvodu nutnosti měnit lokomotivy na hranicích, je to také z důvodu dodržování bezpečnostních přestávek strojvedoucích a v neposlední řadě v nárůstu sebevražedných počinů, který dokáže vlak opozdit v mnoha případech až o 7 hodin. Dalším problémem je nekompatibilita a velká vytíženost v napětí proudu národních drah.

2.2.3 Příprava zboží pro export

Na základě potvrzených kvantit je potřeba pro prvotní realizaci, to znamená pro nalodění zboží, znát přesný počet kontejnerů, pro které je potřeba zaknihovat místo u rejdařské společnosti.

Požadavek v PO je vyzvednout 1152 ks motorů ve společnosti Shandong Hyundai Wia dne 12. 5. 2019 a doručit předmětnou kvantitu motorů nejpozději do 27. 6. 2019 do společnosti HMMC. Dle vzorce pro výpočet kvantit vypočítáme přesný počet kontejnerů, které budeme potřebovat pro realizaci přepravy z Číny do České republiky.

Na jednu paletu se vejde 6 motorů, do jednoho kontejneru se vejde 24 palet, což pro výpočet znamená: $1152/6=192$. První výpočet je 192, což znamená, že budeme mít připraveno 192 palet pro nakládku. Nyní vypočítáme, kolik kontejnerů bude za potřebí pro vyzvednutí zásilky: $192/24=8$. Dle výpočtu budeme potřebovat 8 kontejnerů 40' pro zabezpečení přepravy z Číny až na místo určení. Dodavatel tedy zařídí potřebnou kvantitu kontejnerů a čeká do doby, až se spediční společností potvrdíme datum lodění a čas přistavení kontejnerů do portu.

Obr. 2.5 Naložené motory v kontejneru



Zdroj: vlastní foto.

2.2.4 Zaknihování zásilky

V podmínkách výběrového řízení máme z mnoha podmínek i takovou, že v průběhu námořní přepravy zcela preferujeme přímý servis, bez transshipmentu, což v překladu znamená bez překládky kontejnerů v jiném přístavu. Rejdařské společnosti obecně velice rády vytěžují své lodě způsobem, že si naskladní kontejnery v jiném přístavu a doloží jimi loď, která není zcela vytížená. Díky překládce vzniká týdenní zpoždění, což v našem případě, kdy řešíme zásilky v režimu Just In Time, není možné. Tato podmínka ve výběrovém řízení není náhodná, v nedaleké minulosti se stal případ, že nám z lodě, která vyplouvala ze Shanghaie, přeložili kontejner v portu Singapur, kde čekal dva týdny na přeložení a tím nám vzniklo neakceptovatelné zdržení a následně téměř zastavení výroby. Absence zboží byla natolik akutní, že se musela řešit letecká přeprava, která byla samozřejmě velice nákladná.

Dle smlouvy mezi obchodním oddělením HMMC a společností Shandong Hyundai Wia, byla nastavena parita **FOB**, což doslova znamená **free on board**, vyplaceně na loď. Kupující určí loď a zaplatí přepravné od okamžiku naložení zboží na loď prodávajícím. Okamžik přechodu zboží přes zábradlí lodě je rozhodující právní skutečností, ve které přechází riziko poškození anebo zničení zboží na kupujícího. Doložky FOB a FAS velmi často využívají čínští dovozci.

V praxi to znamená, že dodavatel, v našem případě společnost Shandong Hyundai Wia, zajistí potřebnou kvantitu kontejnerů, (dle našeho výpočtu 8) a na vlastní náklady doručí zboží do přístavu určení, který je taktéž vyjednáán obchodními zástupci a zanesen do smlouvy. V našem případě se jedná o port Qingdao, který je díky své strategické poloze velice výhodný pro velice krátkou vzdálenost od dodavatele ze společnosti Shandong Hyundai Wia.

Obr. 2.6 Vzdálenost portu Qingdao od dodavatele Shandong Hyundai Wia

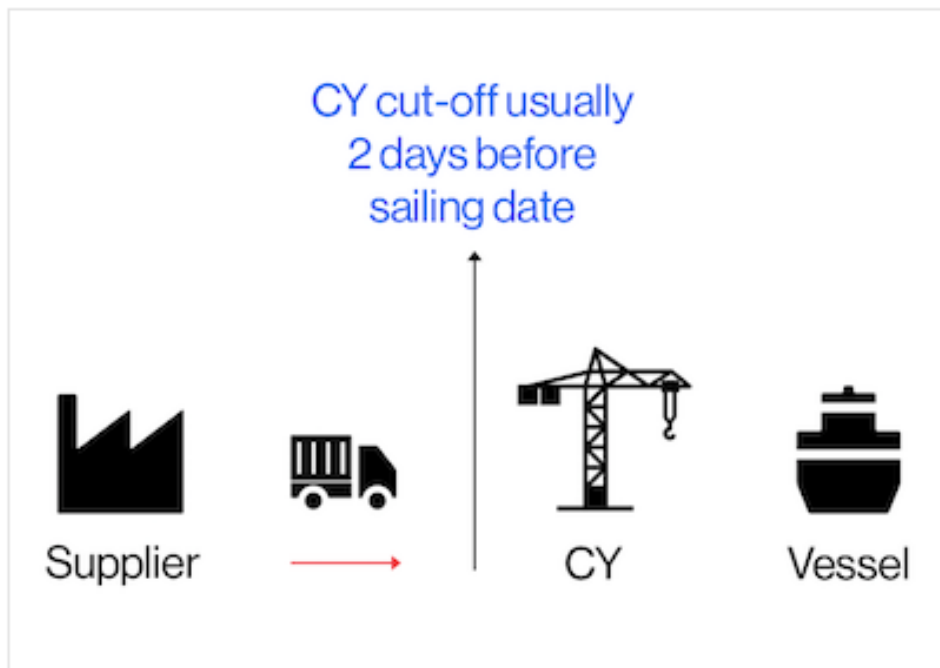


Zdroj: Mapová data, © 2019.

Pro společnost HMMC je prioritou, aby rejdář poskytl přímý servis, jak jsem již nastínil v odstavci výše, aby proběhla plavba bez překládky zboží. Nejvhodnějšími rejdáři z dostupné destinace jsou rejdářské společnosti Maersk a Cosco. V našem případě hojně využívaná rejdářská společnost Maersk, disponuje těmi největšími kontejnerovými loděmi na světě, proto zmíněného rejdáře využíváme z důvodu přímého servisu do Hamburgu a taky proto, že jsou vždy k dispozici kapacity na lodi, když se místo zarezervuje v dostatečném předstihu.

Odesílatel nám oznámil, že bude zboží připraveno, naloženo do kontejnerů a celně odbaveno pro vývoz dne 6. 3. 2019 ve společnosti Shandong Hyundai Wia. Dle informace od odesílatele jsme se spediční společností ihned řešili s rejdářskou společností Maersk datum vyplutí z portu Qingdao. Vybrali jsme plavbu s datem vyplutí 12. 3. 2019, s přesným označením **voyage no. 911w** a s lodí MARY MAERSK. Datum doplutí do Hamburgu bylo dle plavebního plánu dne 30. 4. 2019, což pro nás znamenalo ideální termín jak pro nalodění, tak pro doplutí.

Obr. 2.7 Cutoff yard



Zdroj: CY (Container Yard) Cutoff - Flexport Glossary, © 2018.

Cutoff yard – (přeloženo z anglického jazyka) – CY je datum, kdy musí být kontejner v uzavřeném prostoru kontejnerového terminálu v přístavu před jeho plánovanou plavbou. CY termíny jsou určené dopravcem, pro CY jsou však typické dva dny před vyplutím lodě. (CY (Container Yard) Cutoff - Flexport Glossary, © 2018)

2.2.5 Realizace plavby

Plavba pod označením **voyage no. 911w** byla naprosto ideální pro naplánování lodění pro zmíněných 8 kontejnerů. Jelikož cutoff yard byl v našem případě tři dny, mohli jsme počítat s tím, že dopravce zajistí doručení kontejnerů na terminál včas a my budeme moct zajistit prostor na lodi pod označením Mary Maersk. Lodě v portu Qingdao svou plavbu nezačínají, mnohdy plují již z Koreje, kde své zboží naloží a port Qingdao může a mnohdy také je jen přístav určení, kde se kontejnery složí a nakládají další, které mají místo určení v Evropě.

Obr. 2.8 Lod' Mary Maersk



Zdroj: Maersk – The world's largest container shipping company., © 2018.

Dodavatel nám poskytl čísla všech kontejnerů, na základě kterých jsme zajistili místo na lodi Mary Maersk, která měla ETD – přeloženo z Anglické logistické zkratky *Estimated Time Departure*, což ve volném překladu znamená odhadovaný čas odjezdu. V našem případě to bylo označení přesně **ETD Qingdao 12. 3. 2019**. ETA – přeloženo z anglické zkratky *Estimated Time Arrival*, což v překladu znamená, že odhadovaný čas doplutí byl stanoven na den 16. 4. 2019. V našem případě bylo označení doplutí **ETA Hamburg 16. 4. 2019**

Společnost Maersk má také velice profesionálně propracované stránky container trackingu, což znamená sledování zásilky, v našem případě kontejneru s označením **MRKU4987339**. Na stránkách container tracking of Maersk je zcela zřetelně označeno, kdy kontejner dorazil do portu Qingdao, jak byly dodrženy tři dny pro CY, jak bylo požadováno, datum nakládky kontejneru na palubu a taky přesný čas odplutí lodě Mary Maersk. Všechny tyto informace jsou pro mne, jako zodpovědnou osobu pro doručení zboží do společnosti HMMC, zcela stěžejní. Container tracking se každý den aktualizuje, pokud by nastalo zpoždění pro doplutí do Hamburgu, v aplikaci společnosti

Maersk je to hned zaznamenáno a já díky tomu vím, jak velké zpoždění v konkrétní den kontejner má a taky můžu předpokládat, že může zpoždění ještě narůst.

Obr. 2.9 Sledování zásilky rejdařské společnosti Maersk

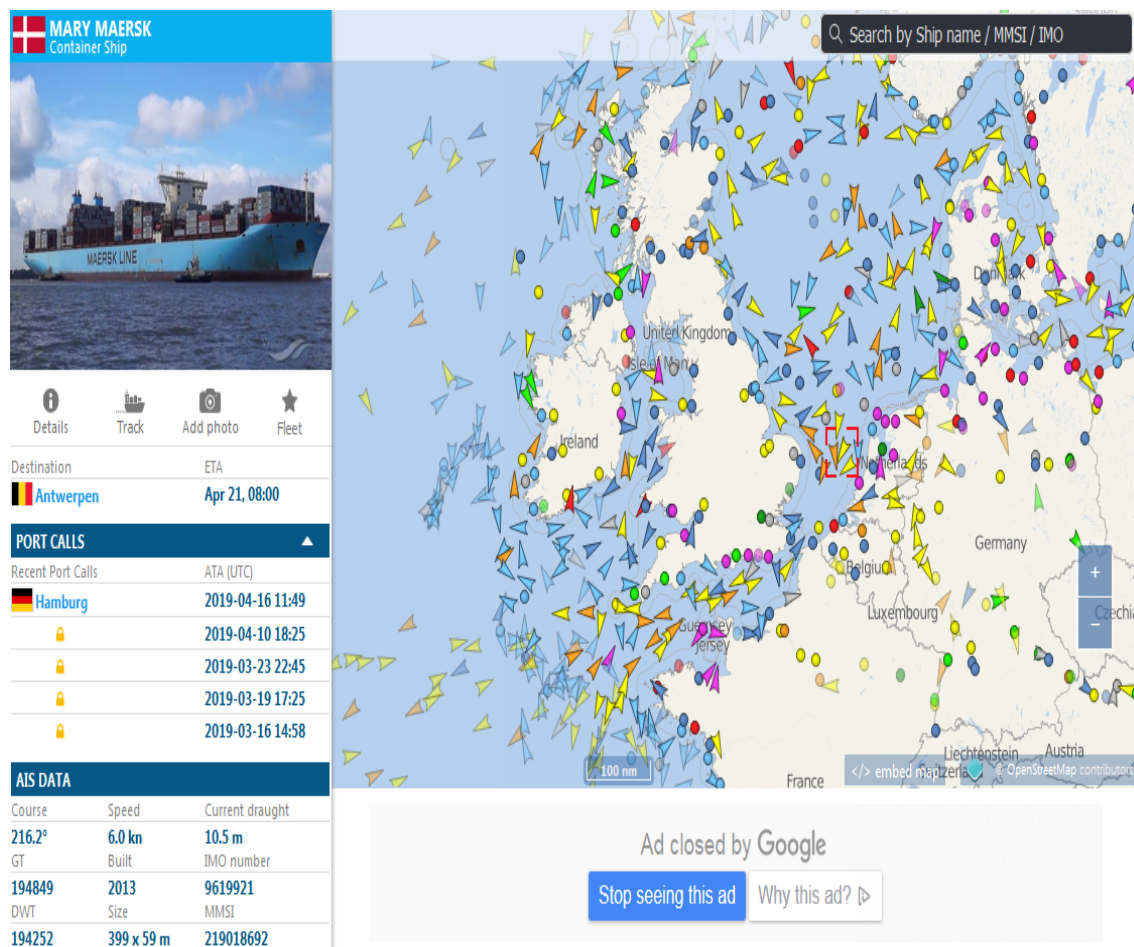
Location	Date and time	Activity
Smart International Logistics Co Qingdao, Shandong, China	08 Mar 2019 22:38	Gate out Empty
Qingdao Qianwan Container Co Ltd Qingdao, Shandong, China	09 Mar 2019 18:32	Gate in
	12 Mar 2019 07:49	Load on MARY MAERSK Voyage No.911W
Eurogate Container Terminal Hamburg	16 Apr 2019 23:36	Discharge

Zdroj: Maersk – The world's largest container shipping company., © 2018.

Další velice výhodnou a pro mou práci nutnou aplikaci je GPS pro sledování lodí. Obr. 2.9 ukazuje průběh, v jakém stavu se kontejner nachází. Když ale potřebuji zjistit aktuální pozici loď, využiju jednu ze dvou velice propracovaných aplikací pro sledování všech lodí. V aplikaci je možno si vyfiltrovat požadavky na konkrétní loď, to znamená jen kontejnerové, výletní, pro osobní dopravu apod. Já využívám vyhledávání výhradně podle názvu loď. Využívám aplikaci www.marinetraffic.com, nebo také www.vesselfinder.com. Aplikaci Vesselfinder jsem v minulosti využíval velice často, pak mi byla doporučena aplikace Marinetraffic, která mi připadá přehlednější a kde jsou data pravidelně aktualizovány. Na Obr. 2.9 můžete vidět aktuální polohu loď, vracející se z portu Hamburg (loď je ohraničena červeným čtvercem). Je zde možno vidět historii plavby, která byla dle plánu

přepravy ukončena na námi plánované datum 16. 4. 2019 a v čase doplutí do portu Hamburg v 11:49 h. V aplikaci je možno taktéž vidět údaje o lodi, jako jsou aktuální ponor, aktuální rychlost, rok výroby, rozměry lodi a další různé identifikační body. Dle plavebního plánu lodi můžeme vidět, že další zastávka bude v portu Antwerpen.

Obr. 2.10 Aplikace Marinetrtraffic



Zdroj: MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence | AIS Marine Traffic, 2019.

Plavba s označením **voyage no. 911w** je naplánována z portu Qingdao, přes Vietnam, Malajsie, propluje kolem Srí Lanky a kolem Jemenu se loď Mary Maersk dostane přes Rudé Moře až k Suezskému průplavu. Po zdolání kanálu vede trasa kolem Gibraltarů, následně přes kanál La Manche a nakonec až do své destinace, kterou je kontejnerový port Hamburg. T/T, což je zkratka z anglického překladu *transit time*, což ve volném překladu znamená dobu plavby port to port (přístav – přístav) je 34 dní. Je samozřejmě nutno počítat s mnoha faktory,

kteře můžou plavbu spozdit, jako jsou povětrnostní podmínky a hlavně velký provoz v portu Hamburg, díky těm a mnoha jiným jsou časy vždy vyplutí a doplutí vždy odhadované.

Po doplutí lodě do portu Hamburg má rejdař oficiálně dva dny na složení všech kontejnerů z lodě, proto není možné počítat s faktem, že je možno kontejner plánovat ihned po doplutí lodě na pozemní přepravu k nám do společnosti HMMC. Z praktického hlediska, k tomuto případu, bylo možno plánovat naložení kontejneru až 18. 4. 2019. Dopravní společnosti, které přepravují kontejnery z portu Hamburg, mají situaci kolem skládání lodě nastavenou tak, že ví, v jaké části lodě se kontejner nachází, a proto dovedou naplánovat kontejnery víceméně s přesným datem i časem nakládky pro pozemní přepravu.

FAKTURACE

Příjemce si také ověří správnost faktur, které jim Maersk Line, účtuje, a to zejména v případech, že jim obchodní partner v zemi odeslání sdělil jinou cenu podle servisního kontraktu, než by měla být fakticky účtovaná. Jelikož povolené fakturační měny jsou v Maersk Line jenom USD a EUR, příjemce také zajímá aktuální směnný kurz, podle kterého bude faktura přepočítána. Na dovozní straně sem může stát, že dojde k některým dodatečným příplatkům, které se fyziky příjemci naučtují podle charakteru dodatečné dovozní operace. Jedná se např. o Inland Haulage Import (IHI) – příplatek za vnitrozemskou přepravu z přístavu vykládky, nebo o Container Cleaning (CCL) – cena za vyčištění prostoru kontejneru po vykládce, nebo o Additional Operational Expenses (AOL) – cena za manipulaci s kontejnerem mimo rámec běžných manipulačních operací a to v případě fyzické kontroly zboží, celního skeneru kontejneru, překládky zboží z jednoho kontejneru do jiného apod.

UVOLNĚNÍ KONTEJNERU

Dřív, než se kontejner uvolní z přístavu vykládky, si musí pracovník zákaznického servisu s příjemcem ověřit, jak chce celní odbavení zásilky zajistit. Při tzv. carrier's haulage (CY-SD nebo SD-SD zásilka), kdy je rejdař povinný přepravit zásilku do tuzemska, se totiž příjemce může rozhodnout, zda propustí zásilku do režimu volného oběhu už v přístavu vykládky anebo zažádá o režim tranzitu

v podobě tranzitního dokumentu T1 a zásilku celně odbaví až v tuzemsku. Důležitým faktem je, že zásilka nemůže být přijata pro intermodální přepravu bez celního určení (bez sdělení celním orgánům o záměru nakládání se zásilkou). V systému Merchant haulage (CY-CY nebo SD-CY zásilky) se pro uvolnění kontejneru z přístavu požaduje předložení platného přepravního dokladu výměnou za tzv. Delivery and Release order – což je pokyn přístavu k uvolnění kontejneru. Delivery/Release order terminálu sděluje, že pro Maersk Line je se zásilkou dokumentačně i fakturačně všechno v naprostém pořádku a zásilka může být z přístavu uvolněna. V této fázi se také musí hradit faktura za dopravu, jinak společnost Maersk Line, nepřijme zásilku k intermodální přepravě nebo také nemusí neuvolnit zásilku z přístavu. Společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech má ale smlouvenou odloženou splatnost faktur, takže jak přepravení zásilky tak, uvolnění proběhne bez ohledu na uhrazení faktury.

DEMURRAGE/DETENTION

Při dovozu kontejnerů dochází velmi často k prostožům kontejnerů na terminálech. Může se tomu tak stát z různých důvodů – jednak faktických, kdy kontejner musí čekat na intermodální spojení, nebo když se vinou rejdaře kontejner nestihne nalodit na předem naplánované plavidlo. V případech, kdy k prostožům dojde vinou příjemce/odesílatele, účtuje se tzv. zdržné (Detention) nebo stojné (Demurrage).

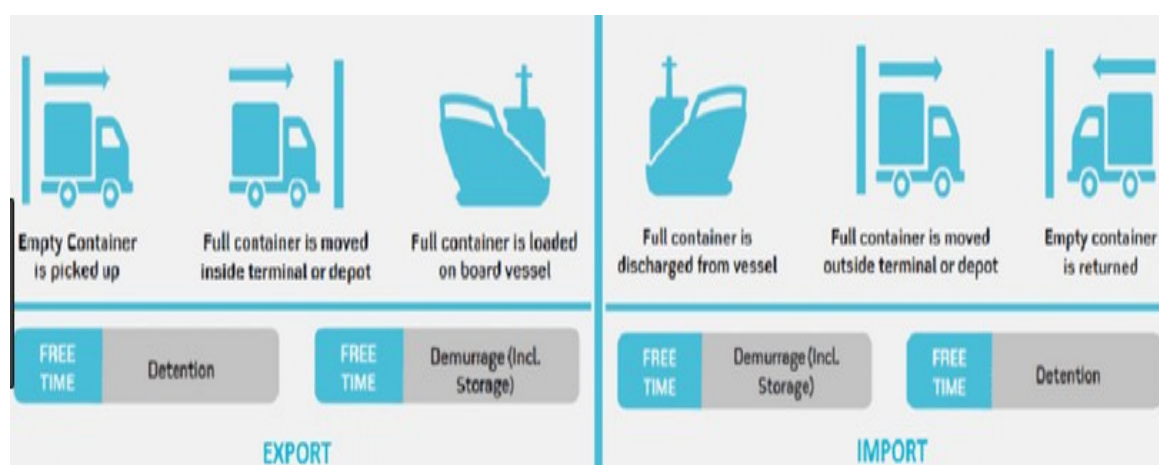
Demurrage nastává když:

- příjemce nemá podklady k celnímu odbavení (vystavení T1, podání celního prohlášení, podklady pro veterinární/fytosanitární kontrolu),
- příjemce nemá kapacitu na přijetí kontejneru,
- příjemce nemá konosament,
- příjemce neví, že má očekávat kontejner nebo kontejner přijmout nechce, apod.

Rejdař má určité pochopení pro tento druh podnikání v mezinárodním obchodě, proto poskytuje určitou volnou dobu, tzv. free time, během které má příjemce čas pro zorganizování dodání na konkrétní místo určení. Po tomto free time účtuje takzvané Demurrage. Demurrage může vznikat v každém místě stání

kontejneru (takže i v přístavu překládky). V případě, že si příjemce organizuje dodání kontejneru z přístavu do tuzemska ve vlastní režii (Merchant Haulage), poskytuje rejdař volnou dobu na dopravu kontejneru, vyložení a navrácení prázdného kontejneru na nejbližší terminál, s kterým společnost Maersk line, spolupracuje terminál. Pokud příjemce tuto dobu překročí, účtuje se zdržné (Detention).

Obr. 2.11 Detention and demurrage time



Zdroj: Multi-Trans | A Malaysian Freight Forwarder – International Freight Forwarding Company, © 2017.

PRAVOST KONOSAMENTU

Pro ověření pravosti konosamentů se těší ze stran zaměstnanců opravdu velká pozornost. Rejdař má totiž absolutní odpovědnost za újmu způsobenou vydáním zboží neoprávněné, straně bez možnosti tuto odpovědnost nějak eliminovat. Konosament Maersk Line je tištěn na velmi drahém modrém papíru, který obsahuje různé ochranné prvky, které se musí pečlivě překontrolovat. Také se prověřuje, zda nějaká série ze sady konosamentů náhodou nepochází ze série, která se někdy před tím ztratila. Konosament musí být také řádně podepsaný, tzn. zezadu podepsaný stranou, pro kterou byl konosament vydán, nebo na kterou stranu byl konosament převeden. Řada podpisů musí být neporušena. Indosace/rubopis je ve formě originálního čitelného razítka s řádným podpisem. Po kontrole veškerých potřebných znaků a údajů na samotném konosamentu, jej zaměstnanec označí razítkem ACCOMPLISHED, a řádně doklad uschová.

Pro vydání předmětné zásilky proto není nutná plná sada konosamentů, povinnost rejdaře vydat zásilku je totiž splněna přejímkou a kontrolou i jednoho ze tří originálů.

2.2.6 Přeprava kontejneru z portu Hamburg do HMMC

Na základě žádosti z výroby je potřeba rozhodnout, jakým způsobem budou kontejnery doručeny k nám do společnosti HMMC. Možnosti jsou více méně dvě, buď je možno kontejnery doručit vlakem, anebo truckem. V případě vlaku je doručení kontejnerů mnohem levnější, doručení truckem je naopak o mnoho nákladnější. Tato varianta se řeší pouze v krizových případech, kdy je nutno doručit kontejnery ASAP (z anglického překladu as soon as possible), což znamená v co nejkratším možném čase. My se ale zaměříme na doručení vlakem, které je pro doručování kontejnerů z Hamburgu nejběžnější. Pro tento případ jsem obdržel informaci z výroby, že je nutno kontejnery doručit dne 25. 4. 2019 s tím, že zboží z něčeho půjde do výroby až 26. 4. 2019 večer, máme tedy relativně velký manévrovací prostor k tomu, abychom zboží doručili vlakem s mírným předstihem.

Předpokládané doplutí lodě Mary Maersk bylo, dle GPS aplikace Marinetraffic, 5 dní před ETA Hamburg 16. 4. 2019 stále aktuální, využil jsem tedy maximální možné detenční doby třech volných dní pro uložení kontejnerů a rozhodl se naplánovat všech našich 8 kontejnerů na vlak s odjezdem z portu Hamburg dne 20. 4. 2019. Jelikož jsou vlaky z portu Hamburg velice vytižené, je potřeba plánovat prostor na vlcích s co možná největším časovým rozmezím, aby nenastala situace, že bude již prostor na vlcích zcela obsazen.

Po složení kontejnerů z lodě je nutno zboží i celně odbavit, což v našem případě znamená propustit zboží do režimu tranzitu. Bohužel konkrétně v portu Hamburg je nastaven systém tak, že se pro každý kontejner zvlášť vystavuje tranzitní dokument T1, není tedy možno vystavit na ucelený vlak nákladní list CIM, kdy bylo finální vyclívání mnohem jednodušší, s tím jsem se ale vypořádal u překládky zboží, což popíšu v následujících řádcích. Vlakové spojení z Hamburgu k nám na Ostravsko bohužel není přímé, přímá linka je nastavena pouze na kontejnerový terminál v České Třebové, kde vlak s nejen našimi kontejnery končí a kde je potřeba zboží přeložit na tzv. feeder, což ve volném překladu znamená přípoj z kontejnerového překladiště v České Třebové na terminál v Ostrava – Šenov. Na kontejnerovém překladišti v České Třebové se tranzitní dokumenty ukončí a je potřeba vystavit nové s místem určení v Nošovicích,

právě tady jsem systém nastavil tak, že se v České Třebové nebudou vystavovat tranzitní dokumenty pro každý kontejner zvlášť, jak tomu bylo v portu Hamburg, ale vystaví se jeden tranzitní dokument pro všechny naše kontejnery najednou.

Celní prohlášení pro režim tranzitu se na území smluvních stran Úmluvy o společném tranzitu podává celnímu úřadu odesláním elektronicky, elektronicky probíhá i veškerá komunikace s celními úřady zapojenými do tranzitní operace. Tento systém je všeobecně známý pod zkratkou NCTS (nový tranzitní computerizovaný systém). To znamená, že celním prohlášením na propuštění zboží do režimu tranzitu je definovaný datový soubor, který se podepsaný elektronickým podpisem zašle celnímu úřadu. Po propuštění zboží do tranzitního režimu se dopravce vydává na cestu s jedním vyhotovením tranzitního doprovodného dokladu, který je vlastně potvrzením o podání celního prohlášení. Také u celního úřadu určení je možno ukončit tranzitní operaci v systému NCTS elektronicky a tento celní úřad odešle po dodání zboží elektronicky na celní úřad odesláním datový soubor jako potvrzení o ukončení konkrétní tranzitní operace. (Profesní informace pro silniční nákladní dopravu a logistiku. Režim řidičů – digitální tachografy, nařízení 561, dohoda AETR. Přeprava nebezpečných věcí ADR. Clo., © 1997 – 2019)

Důvod mého počínání byl zcela jasný a zřejmý. Jelikož má náš celní deklarant, kterým je společnost Cargo Partner, svůj dočasný celní sklad mimo jiné i v Šenově, rozhodl jsem se této devizy na maximum využít a chtěl ukončovat tranzitní dokumenty již na terminálu Šenov. Důvod je zcela prostý. U nás v HMMC máme taktéž dočasný celní sklad, což znamená, že se můžou tranzitní dokumenty ukončovat i v Nošovicích, jenže jak se říká, je tady jedno velké ALE. Kvantita doručovaných kontejnerů na nekonsolidační centrum je opravdu velká, proto, když přijede každý truck s kontejnerem, musí zastavit na parkovišti a čekat na ukončení T1, což může trvat i tři čtvrtě hodiny. V objemu aut, která na záchytné parkoviště přijedou, je to někdy dosti velký problém, dekonsolidační centrum je mnohdy absolutně vytížené a každá brána je po celé dvě vykládkové směny nepřetržitě obsazená. Proto jsem se s naší celní deklarantní společností Cargo Partner a s celním deklarantem společností Metrans rozhodl udělat věc, která byla do určité doby víceméně neobvyklá. Rozhodl jsem se ukončovat tranzitní dokumenty již v Šenově. Nyní se dostáváme k jádru věci, proč jsem apeloval na to, aby byly všechny kontejnery na souhrnném tranzitu.

Než přijede vlak na terminál Šenov, pošlu veškeré podklady na proclení našemu celnímu zástupci, jako jsou faktury za zboží, faktury za dopravu, bill of lading, prforma faktura pro rozpis cen ke konkrétním kontejnerům a v neposlední řadě Excel soubor s názvem IDL. IDL je doslovný anglický název Invoice Detail List, kde jsou ve formě Excelovské tabulky podrobně popsány veškeré informace, které jsou nutné k proclení zboží.

KONTEJNEROVÝ TERMINÁL ČESKÁ TŘEBOVÁ

Od roku 2013 slouží kontejnerový terminál v České Třebové 190 km jižně od Nošovic potřebám Maersk a potažmo společnosti Metrans. Je řízen společností Maersk Intermodal Terminal s.r.o. (MIT). Česká Třebová se stala výchozím bodem pro ucelené kontejnerové vlaky, které jezdí dál Zlína na Slovensko, do Maďarska, do Kopřivnice a co je pro nás nejdůležitější, do terminálu Ostrava - Šenov. Jeho nedostatkem je neuspokojivá kapacita skladování 5000 TEU, kdy jsou manipulační operace vykládek a nakládek vlaků a odbavení kamionů při dopravní špičce uskutečnitelné pouze díky schopnosti zaměstnanců terminálu improvizovat. I když původně byl terminál plánován pro kontejnery Maersk pouze jako provizorní řešení, v dnešní době představuje kontejnerové překladiště v České Třebové, hlavní intermodální uzel, jehož náhrada je v nedohlednu (i přes snahy Maersk vypracovat nový projekt terminálu). Na terminálu s Maersk Line, spolupracuje celní deklarace DAMCO (celní a zasílatelské oddělení APM Global Logistics), která ukončuje režim tranzitu vlaků, vystavuje nové tranzitní doklady pro dodání tahačem, nebo také kompletně proclívá (propouští kontejnery do volného oběhu). V našem případě je to vystavování tranzitních dokumentů s místem určení v Nošovicích.

KONTEJNEROVÝ TERMINÁL OSTRAVA-ŠENOV

Kontejnerový terminál v Šenově je v provozu od roku 2011, kdy začal fungovat ve svých omezených možnostech. Terminál postupem času expandoval a v roce 2013 doznal svých největších změn, kdy se na terminálu začaly používat 4 kolejiště, dvě o délce 250m a dvě o délkách 300. Nejdelší vlak, který je v terminálu Ostrava – Šenov obsloužit je ucelený vlak o své délce 600 metrů. Po příjezdu se vlaku se vagony separují na dvě části, což znamená na 2x 300m. Terminál má tu výhodu, že je schopný svým kolejovým jeřábem skládat vlak v potřebném pořadí a taky v tom, že disponuje osmi

kusy reachstakeru o nosnosti 45 tun, proto je možné skládat vagony i podélně. V office zóně je mimo vedení, dispečinku a dalších prostor také celní deklarace, která je pro nás nezbytná. Jelikož máme na terminálu, vlastní a zároveň provozuje společnost Metrans, svůj celní sklad, je možno kontejnery proclívat do určitých režimů právě tady, což je pro nás obrovskou výhodou. Terminál disponuje kapacitou 2700 TEU na své hlavní ploše, pak také vlastní prostory vzdálené cca 4 kilometry od svého hlavního terminálu, kde se uskladňují kontejnery prázdné, zde plocha disponuje 3000 TEU.

Obr. 2.12 Rozměry kontejnerů

		20stopový kontejner		40stopový kontejner		40stop High-cube kontejner		45stop High-cube kontejner	
		imperiální míry	metrické míry	imperiální míry	metrické míry	imperiální míry	metrické míry	imperiální míry	metrické míry
vnější rozměry	délka	20' 0"	6.096 m	40' 0"	12.192 m	40' 0"	12.192 m	45' 0"	13.716 m
	šířka	8' 0"	2.438 m	8' 0"	2.438 m	8' 0"	2.438 m	8' 0"	2.438 m
	výška	8' 6"	2.591 m	8' 6"	2.591 m	9' 6"	2.896 m	9' 6"	2.896 m
vnitřní rozměry	délka	18' 11 ² / ₅ "	5.776 m	38' 11 ² / ₅ "	11.872 m	38' 11 ² / ₅ "	11.872 m	43' 11 ² / ₅ "	13.396 m
	šířka	7' 8 ³ / ₅ "	2.352 m	7' 8 ³ / ₅ "	2.352 m	7' 8 ³ / ₅ "	2.352 m	7' 8 ³ / ₅ "	2.352 m
	výška	7' 9 ⁹ / ₁₀ "	2.385 m	7' 9 ⁹ / ₁₀ "	2.385 m	8' 9 ⁹ / ₁₀ "	2.690 m	8' 9 ⁹ / ₁₀ "	2.690 m
rozměry dveří	šířka	7' 8 ¹ / ₄ "	2.343 m	7' 8 ¹ / ₄ "	2.343 m	7' 8 ¹ / ₄ "	2.343 m	7' 8 ¹ / ₄ "	2.343 m
	výška	7' 5 ³ / ₄ "	2.280 m	7' 5 ³ / ₄ "	2.280 m	8' 5 ³ / ₄ "	2.585 m	8' 5 ³ / ₄ "	2.585 m
objem		1,169 ft ³	33.1 m ³	2,385 ft ³	67.5 m ³	2,675 ft ³	75.7 m ³	3,030 ft ³	85.8 m ³
maximální hmotnost brutto		66,139 lb	30,400 kg	66,139 lb	30,400 kg	68,008 lb	30,848 kg	66,139 lb	30,400 kg
hmotnost prázdného kontejneru		4,850 lb	2,200 kg	8,380 lb	3,800 kg	8,598 lb	3,900 kg	10,580 lb	4,800 kg
ložnost		61,289 lb	28,200 kg	57,759 lb	26,600 kg	58,598 lb	26,580 kg	55,559 lb	25,600 kg

Zdroj: Kontejner – Wikipedie, 2018.

2.3 Celní řízení

Subjekt, který zboží doručil na území Společenství, je povinen jej bez zbytečné prodlevy doručit na místo určení, kterým může být buď celní úřad, svobodné celní pásmo, či sklad. Společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech ukládá zboží do svého celního skladu, na celní úřad v Nošovicích proto nemusí, nejedná-li se o namátkovou celní kontrolu ze strany celního úřadu. V případě, že by došlo k nějakým předvíitelným případům, nebo z důsledku vyšší moci a zboží by nemohlo být bez dokladu doručeno na místo určení, poté musí být o této situaci informován určený vstupní celní úřad. Dojde-li naneštěstí k úplnému zničení zboží, je nutné nahlásit i místo, kde se poškozená zásilka nachází. Celní správa zajistí celní dohled na zásilce a rozhodne o provedení dalších úkonů.

Jakmile je zboží předloženo celnímu řízení, může být kontrolováno a mohou z něj být odebírány vzorky, aby mohlo být přiděleno odpovídající celní určení. Celní řízení se koná na základě ustanovení Prováděcího předpisu k Nařízení rady (EHS) č. 2913/92, kterým je vydáván celní kodex společenství. Celní řízení a jeho účel, které se provádí v rámci celního dohledu, je rozhodnutí o propuštění zboží do navrhovaného celního režimu. Zahraničnímu zboží předloženému k celnímu řízení celní úřad přidělí celně schválené určení. Celně schváleným určením rozumíme:

- propustit zboží do určeného celního režimu,
- umístit zboží do liberálního celního pásma nebo liberálního celního skladu,
- reverzní vývoz zboží,
- zničení zboží pod přímým celním dohledem,
- přenechání zboží v prospěch daného státu (Prováděcí předpis, část II, celně schválené určení, 2009).

Řízení zahajuje celní deklarant, v našem případě se jedná o pověřeného zaměstnance, a to v prvním řadě podáním celního prohlášení, díky kterému se navrhuje propuštění zboží do konkrétního celního režimu.

Celní řízení se uskutečňuje na příslušném celním úřadu, anebo v prostoru tomu podobném, to znamená, že např. v místě vyhrazeném na železničních nádražích,

portech, letištích. Tato místa se určí po dohodě se žadatelem a celním orgánem. Na žádost a taky na náklady celního deklaranta může být celní řízení provedeno i mimo celní prostor, a to za podmínek stanovenou vyhláškou ministerstva. Celní řízení může být také prováděno v průběhu plavby lodě anebo za jízdy vlaku, to vše se ale provádí pouze za účasti celního deklaranta.

Základní náležitosti ohledně rozhodnutí v celním řízení jsou:

- řádné označení celního úřadu, který se rozhodl dané prohlášení vydat,
- číslo evidence vydaného rozhodnutí,
- přesné datum přijetí celního prohlášení,
- datum vydání rozhodnutí,
- označení deklaranta,
- přesný název zboží a jeho zařazení do podpoložky celního sazebníku,
- přesná celní sazba zboží,
- částka výše naměřeného cla, daní a poplatků,
- číslo účtu banky, na kterou má být částka cla, daní a poplatků nasměrována,
- vlastnoruční podpis pověřené osoby v rámci celního úřadu se jménem, jeho příjmením, funkcí a otisk služebním razítkem.

Proti celnímu rozhodnutí v řízení je možno ze strany celního deklaranta podání odvolání. Rozhodnutí, kterým by se nemuselo propustit zboží do navrhovaného celního režimu, musí být vždy vyhotoveno v písemné formě a výrok by měl být řádně odůvodněn. Odůvodnění ale není potřebné, pokud bylo v rozhodnutí v plné míře vyhověno navrhovateli. (Prováděcí předpis, 2009, VII celní prohlášení).

Kompletní údaje o zboží, přidělenému deklarantovi, exportéru předmětného zboží a příjemci zboží, se uvádějí v celním prohlášení. Prohlášení se podává buď písemně, nebo prostřednictvím systému pro zpracování anebo přenos údajů na nosičích informací, samozřejmě pokud to příslušný celní orgán povolil. Celní prohlášení v písemné formě musí být podepsáno oprávněnou osobou, také musí být doprovázeno

všemi náležitými doklady nutnými podle celních předpisů k celnímu řízení, jako je faktura, doklady dokazující preferenční sazební zařazení zboží, správné licence a osvědčení, upravující režim, do kterého je zboží navrženo. Jeho podáním potvrzuje deklarant správnost veškerých údajů v něm obsažených a taktéž pravost dokladů, pomocí kterých je prohlášení doloženo.

2.3.1 Správa daní celními orgány

DPH

Pro potřeby této práce se stačí zabývat problematikou daně z přidané hodnoty (DPH) jen do té míry, kde se prolíná s problematikou správy DPH celními orgány. Při dovozu podléhá dovezené zboží dani. Za dovoz je považován vstup zboží z třetí země na území EU (§20 zákona č. 235/2004 o DPH). Daňová povinnost nevzniká už při vstupu zboží na území EU, ale je odvozena od celního režimu, do kterého je zboží propuštěno. Např. v režimu tranzit daňová povinnost nevzniká, při propuštění do volného oběhu už ano. (§ 12 odst. 2 Zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, 2004)

Splnění daňové povinnosti při dovozu zboží je přiznání DPH dovozcem v daňovém přiznání a správa daně je svěřena finančním úřadům. To však platí pouze v případě, pokud je dovozce zároveň i plátcem DPH ve smyslu ZDPH. Pokud je dovozcem zboží neplátce DPH, pak výpočet DPH provádí celní orgán (ne sám dovozce) a DPH musí být dovozcem uhrazena v rámci celního dluhu. Správcem daně je celní orgán. Daňová povinnost vzniká dnem, kdy podle celních předpisů vzniká při dovozu zboží celní dluh. Daňová povinnost není dotčena ani v případech, kdy celní dluh vzniká, ale podle celních předpisů je zboží prosté cla (a clo tak není vybráno).

DPH se vypočítává ze základu, který tvoří:

- základ pro vyměření cla, do kterého vstupuje část přepravy mimo EU,
- clo,
- případná spotřební daň,
- vedlejší výdaje, vzniklé do prvního určení místa v tuzemsku (např. doprava v EU, vystavení JSD a provedení celního řízení apod., pokud jsou tyto služby uskutečňovány dalším plátcem daně).

Základ daně a vypočtenou daň dovozce doplní do odst. 47 JSD potom, co celní úřad potvrdí propuštění do celního režimu. JSD se tak při dovozu stává daňovým dokladem přípustným pro finanční úřady.

SPOTŘEBNÍ DAŇ

Podle Směrnice Rady 92/12/EHS jsou zbožím podléhajícím spotřební dani minerální oleje a ropné deriváty, alkohol a alkoholické nápoje, a tabákové výrobky. Dovozem vybraných výrobků na daňové území Společenství vzniká dovozci daňová povinnost (zákon o spotřební dani, č. 353/2003 Sb., ZSD). Dovoz tzv. limitního množství 66 výrobků v držení fyzických osob je ale povolen. Při dovozu těchto vybraných výrobků se celní prohlášení, jímž je navrženo propuštění vybraných výrobků do příslušného celního režimu považuje za daňové přiznání o spotřební dani. (§ 18 odst. 2 Zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, 2004)

2.3.2 Jednotný správní doklad – celní prohlášení (JSD)

Jednotným správním dokladem se rozumí písemné celní prohlášení, které musí deklarant odevzdat určeným celním orgánům při předložení zboží k celnímu řízení. Doklad se vždy předkládá podepsaný, řádně vyplněný, to znamená s veškerými potřebnými záležitostmi pro navržení do celního režimu. Písemné celní prohlášení při importu lze podat jen na tiskopise vydaném, nebo schváleném na Generálním ředitelství cel. Jedná se o tiskopis Jednotného správního dokladu (dále jen JSD). Celní prohlášení má možnost deklarant také podávat v podobě elektronické, v tomto konkrétním případě je vlastnoruční podpis nahrazen podpisem elektronickým. Tuto možnost může poskytnout celní orgány deklarantovi pouze v případě, splňuje-li technické a administrativní podmínky jimi určené. Společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech této možnosti pochopitelně využívá, JSD se podává výhradně v elektronické podobě.

V okamžiku, kdy se prohlášení přebírá konkrétní celní úřad, je tentýž celní úřad zodpovědný za správnost informací uvedených v prohlášení, zodpovídá za pravost přiložených dokladů a za dodržení všech povinností, které mají být dodrženy při propuštění zboží do požadovaného celního režimu. Na konkrétním tiskopisu lze deklarovat pouze jednu podpoložku z celního sazebníku. Obsahuje-li zásilka podpoložek víc, údaje o druhé a

následně další podpoložce zboží se vykazují na takzvaném **Doplňkovém listu**. Na Doplňkový list lze deklarovat další tři podpoložky z celního sazebníku.

Jestliže je celní prohlášení podáno ve stanovené formě a se všemi náležitostmi a také se všemi požadovanými doklady a navíc jestliže bylo celnímu úřadu předloženo i zboží, na které se JSD vztahuje, celní úřad JSD bez váhání přijme. Stejně tak se děje i v našem případě. Zboží je fyzicky uloženo v prostorách celního skladu terminálu, deklarant má k dispozici všechny požadované doklady, proto celní řízení probíhá velice rychle a bez jakýchkoliv problémů. Celníci vždy zboží přijmou bez jakýchkoliv časových prodlev.

Je taky možnost, že celní úřad může povolit, aby bylo celní prohlášení podáno dříve, než bude fyzicky zboží předloženo k celní kontrole, na které se celní prohlášení vztahuje. Pokud k tomu opravdu dojde, celní úřad musí stanovit lhůtu k dodatečnému předložení zboží. Pokud tak deklarant nemůže učinit, podané celní prohlášení je proto neplatné.

Celní úřad má oprávnění ověřovat si správnost přijatých celních prohlášení. Z tohoto důvodu může kontrolovat celní prohlášení, potažmo doklady, vztahující se k celnímu prohlášení, případně také může požadovat, aby mu deklarant předložil doklady potvrzující správnost údajů v celním prohlášení uvedených. Také je možno, aby kontroloval zboží za účelem podrobné kontroly, nebo pro analýzu odebírat určité vzorky. Deklarant má možnost být u těchto kontrol, avšak na žádost celních úřadů má naopak povinnost účastnit se kontroly zboží, odebírání vzorků a tím poskytnout potřebnou součinnost k zjednodušení celní kontroly zboží nebo již zmíněnému odebírání vzorků.

Konkrétně i v případě našeho zboží, okamžitě po zaevidování a ověření správnosti zboží celními úřady v celním prohlášení, proběhla kontrola kontejneru s motory ze společnosti Shandong Hyundai Wia za přítomnosti deklaranta, který asistoval u veškerých činností, jako je focení a kontrola zboží. Vše, co celní správa vyfotí, eviduje k danému případu a posléze archivuje.

Dopravu zásilky na místo určené pro kontrolu je povinen na své náklady zajistit deklarant, orgán v celním řízení na své náklady provede pouze analýzu vzorků, nebo jejich následnou kontrolu. Celní orgán může taktéž pořizovat kopie příslušných dokladů, může požadovat nutná vysvětlení a pořizovat dokumentaci, jako jsou například pořizené fotografie. V případě, kdyby byly porušeny celní předpisy, mohou tyto

dokumenty i přepravované zboží zadržet. Pokud vznikne přijetím celního prohlášení nějaký celní dluh, zboží nesmí být propuštěno, dokud není celní dluh splněn, nebo zajištěn. Na formuláři JSD deklarant vyplňuje jen kolonky číselně označeny, kolonky označeny velkými písmeny vyplňuje pouze celní úřad. Při importování, přesněji řečeno při dovozu se používají tiskopisy s číselným označením 6, 7, 8.

- Výtisk s číslem 6 je určen pouze pro celní úřad, který propouští zboží do určitého režimu,
- výtisk číslo 7 je užíván výhradně pro statistické účely,
- výtisk číslo 8 je předán z rukou celního zástupce deklarantovi jako doklad o rozhodnutí přidělení požadovaného celního režimu a zároveň jako výměr spojených s importem zboží.

Při vyplňování JSD je potřeba myslet na to, aby některé důležité údaje, jejichž hodnoty mohou ovlivnit výši spočítaného cla.

Kolonka 22 - Měna a fakturovaná částka – v levé části je uvedena zkratka měny, ve které je obchodní faktura vystavena. V pravé části se vyplňuje celková fakturovaná částka. Je také potřeba připočítat i částku, která byla vyplacena předem.

Kolonka 31 – Nákladové kusy a popis zboží – v této kolonce je nutné popsat přesný název zboží, je to nezbytné pro účely zařazení do odpovídající podpoložky celního sazebníku, dále je nutno uvést počet a pomocí kódu druh nákladových kusů. V našem případě je to ENGINGE 2.0t. Dále uvedeme počet nákladových kusů, kde jsou našimi nákladovými kusy stojany.

Kolonka 33 – Zbožový kód – do první části kolonky se uvádí 8 číslic, určené pro sazební podpoložku celního sazebníku, což je v našem případě 84073410. V druhé části se uvádí pouze dvoumístný TARIC code 00 a nakonec do třetí a do čtvrté se uvedou pouze doplňkové kódy.

Kolonka 37 – Režim – v levé části nalezneme prostor pro čtyřmístný kód, skládajícího se z dvoumístného kódu pro navrhovaný režim a dvoumístného kódu, který navrhovanému režimu předcházet. Pro příklad navrhneme, aby naše zboží bylo propuštěno do režimu uskladnění v celním skladu, tento režim je označován pod kódem 71. Tomuto režimu předcházet pouze tranzitní dokument, proto uvedeme kód 00. V pravé části kolonky je

uváděn upřesňující kód režimu nebo kód vyjadřující daňovou, nebo celní úlevu. Pro příklad uvedeme kód 000, poněvadž nepožadujeme žádné celní, nebo daňové úlevy.

Kolonka 42 – Statistická hodnota – hodnotou statistickou máme na mysli hodnotu zboží vstupujícího na statistické území importovaného členského státu, v našem případě po hranice ČR, kde musí zahrnovat pouze vedlejší výdaje spojené s dopravným, která se uskutečnila mimo území dovážejícího státu, nezahrnuje však daně splatné při dovozu, což znamená celní poplatky, daň z přidané hodnoty, daň spotřební a podobně. Uvedená částka je vždy v českých korunách, která je zaokrouhlena na koruny vždy směrem nahoru. Hodnota zboží přepočtena aktuálním kurzem na koruny činí 4 484 190,70,- Kč, k této sumě musíme přičíst i dopravu. Zahraniční úsek Qingdao – Hamburg 52 737,50 a úsek Hamburg – Hyundai Motor Manufacturing Czech 28 397,10,- Kč. V kolonce statistická hodnota bude uvedena částka 4 565 325,3,- Kč.

Kolonka 47 – výpočet poplatků – jako první sloupec je sloupec s názvem **Druh**. Zde deklarant uvede kód poplatku, pro který má být vyměřen. Pro clo u průmyslových výrobků je nastaven kód A00. Dalším poplatkem, který musíme celnímu úřadu uhradit je takzvaná daň z přidané hodnoty, pro kterou je vyhrazen kód B00. V druhém sloupci najdeme kolonku s názvem **Základ pro vyměření poplatků**. Deklarant zde uvede prohlašovanou celní hodnotu zboží a ve stejném řádku, jako je kód A00 kde bude uvedena fakturovaná hodnota zboží s připočítaným zahraničním úsekem dopravy. Ve třetím sloupci **Sazba**, zde už vyplňování zajistí pověřený zaměstnanec celního úřadu, který vyplní odpovídající celní sazbu. Ve čtvrtém sloupci **Částka**, tuto kolonku opět vyplňuje zodpovědná osoba z celního úřadu, který zde uvede výslednou částku všech uvedených poplatků. U pátého sloupce **Způsob platby**, tady uvede ještě deklarant konkrétní způsob platby, jakým bude částka hrazena u předmětného celního dluhu. Pokud se rozhodneme uhradit dlužnou částku bankovním převodem z jednoho účtu na druhý, v tomto případě uvedeme kód H.

3 Návrhy řešení

Režim aktivního zušlechtovacího styku umožňuje, aby v jedné nebo několika zušlechtovacích operacích na celním území Společenství bylo použito:

- zboží, které není zbožím Společenství a které má být vyvezeno zpět z celního území Společenství ve formě zušlechtěných výrobků, aniž by podléhalo dovoznímu clu a obchodněpolitickým opatřením (podmíněný systém),
- zboží propuštěné do volného oběhu s vrácením nebo prominutím dovozního cla, kterému toto zboží podléhá, je-li vyvezeno z celního území Společenství ve formě zušlechtěných výrobků (systém navrácení).

Zušlechtovacími operacemi se rozumí opracování zboží včetně jeho montáže, sestavení nebo přizpůsobení jinému zboží, zpracování zboží, oprava zboží včetně jeho obnovy a seřízení a použití určitého zboží (stanoveno nařízením (ES) č. 2454/93), které není v zušlechtěných výrobcích obsaženo, avšak umožňuje nebo usnadňuje výrobu těchto výrobků, a to i když je při použití zcela nebo zčásti spotřebováno. Zušlechtěnými výrobky se pak rozumí všechny výrobky, které jsou výsledkem zušlechtovacích operací; zušlechtěné výrobky se člení na hlavní (zlušlechtěné výrobky, na jejichž výrobu byl režim povolen) a vedlejší (zlušlechtěné výrobky jiné než hlavní zušlechtěné výrobky uvedené v povolení, které vznikají jako nutné vedlejší produkty zušlechtovací operace).

Celní úřad může povolit, aby byly zušlechtěné výrobky vyrobeny z **rovnocenného zboží**, tzn. ze zboží Společenství, které bylo použito pro výrobu zušlechtěných výrobků namísto dovezeného zboží, a aby byly zušlechtěné výrobky vyrobené z rovnocenného zboží vyvezeny ze Společenství před dovozem dováženého zboží. Rovnocenné zboží musí mít stejnou jakost a stejné vlastnosti jako dovážené zboží. Ve zvláštních případech stanovených postupem projednávání ve Výboru pro celní kodex však může být povoleno, aby rovnocenné zboží dosáhlo vyššího stupně výroby než dovozové zboží. Pokud by zušlechtěné výrobky podléhaly vývozním clům, nebyly-li vyváženy nebo zpětně vyváženy v režimu aktivního zušlechtovacího styku, musí držitel povolení poskytnout jistotu k zajištění platby těchto cel pro případ, kdyby nebylo dovážené zboží dovezeno ve stanovené lhůtě.

Povolení může být uděleno pouze osobám usazeným ve Společenství (to neplatí na dovoz, který nemá obchodní povahu), může-li být dovážené zboží ztotožněno v zušlechtěných výrobcích, případně může-li být ověřeno plnění podmínek stanovených pro rovnocenné zboží a jsou-li splněny hospodářské podmínky, považují se hospodářské podmínky automaticky za splněné kromě dovozu některých zemědělských výrobků uvedených v příloze č. 73 k nařízení č. 2454/93.

Povolení k aktivnímu zušlecht'ovacímu styku se uděluje na žádost osoby, která provádí nebo nechává provádět zušlecht'ovací operace. Podává-li se žádost písemně, musí být podána na tiskopise, jehož vzor je uveden v příloze č. 67 nařízení č. 2454/93. Jsou-li splněny hospodářské podmínky, může být písemná žádost nahrazena podáním celního prohlášení v písemné nebo elektronické podobě, jímž se navrhuje propuštění zboží do režimu aktivního zušlecht'ovacího styku; to neplatí tehdy, má-li být použito rovnocenné zboží.

Povolení udělí celní úřad pouze tehdy, pokud žadatel hodlá zpětně vyvézt nebo vyvézt hlavní zušlechtěné výrobky.

Celní úřad může povolení udělit buď tak, že vydá rozhodnutí na tiskopise uvedeném v příloze č. 67 k nařízení (ES) č. 2454/93 nebo, je-li namísto písemné žádosti možno podat přímo písemné celní prohlášení, přijetím celního prohlášení.

Povolení nabývá účinnosti k datu svého vydání nebo k pozdějšímu datu uvedenému v povolení.

Platnost uděleného povolení nesmí překročit tři roky od data nabytí účinnosti povolení. U zemědělských výrobků uvedených v příloze č. 73 část A nařízení č. 2454/93 nesmí doba platnosti překročit šest měsíců a u mléka a mléčných výrobků pak tři měsíce.

Celní úřad může udělit povolení i se zpětnou platností, v tomto případě nabývá povolení účinnosti nejdříve k datu podání žádosti. Ve výjimečných případech, za podmínek stanovených celními předpisy Společenství, může zpětný účinek zahrnovat delší období, nesmí však překročit jeden rok před datem podání žádosti.

Může-li být písemná žádost nahrazena podáním celního prohlášení, může celní úřad požadovat, aby deklarant přiložil dokument obsahující zejména informace, které nejsou uvedeny v písemném celním prohlášení, např. druh zpracování nebo použití zboží, technický popis zboží a zušlechtěných výrobků a prostředky pro jejich ztotožnění,

předpokládaná výtěžnost nebo způsob jejího stanovení, předpokládaná lhůta vyřízení režimu, místo zušlechtění.

Provádění režimu

Celní úřad stanoví lhůtu, ve které musí být zušlechtěné výrobky vyvezeny nebo zpětně vyvezeny nebo jim musí být přiděleno jiné celně schválené určení. Při stanovení této lhůty přihlíží celní úřad k době potřebné pro provedení zušlecht'ovacích operací a k zajištění odbytu zušlechtěných výrobků.

Je-li povoleno použití rovnocenného zboží, stanoví celní úřad lhůtu, během které musí být zboží, které není zbožím Společenství, navrženo do tohoto režimu (lhůta počíná běžet dnem přijetí vývozního prohlášení vztahujícího se na zušlechtěné výrobky vyrobené z odpovídajícího rovnocenného zboží).

Celní úřad požaduje, aby držitel povolení, nebo hospodářský subjekt, vedl záznamy o dovezeném zboží, může také povolit, aby bylo existující účetnictví, obsahující potřebné položky, uznáno za záznam. Informace, které musí záznam obsahovat, jsou uvedeny v Nařízení č. 2454/93.

Celní úřad stanoví buď výtěžnost operace, nebo případně způsob, jak ji stanovit. Výtěžnost, kterou se rozumí množství nebo procentní podíl zušlechtěných výrobků získaných zušlechtěním určitého množství dovezeného zboží, se stanoví na základě skutečných podmínek, za kterých jsou nebo budou zušlecht'ovací operace prováděny.

Odůvodňují-li to okolnosti, zejména jsou-li zušlecht'ovací operace obvykle prováděny za přesně stanovených technických podmínek, které se vztahují na zboží s výrazně stálými vlastnostmi a při kterých jsou vyráběny zušlechtěné výrobky trvalé jakosti, stanoví, na základě předem zjištěných skutečností paušální výtěžnost Nařízení č. 2454/93.

Procento výtěžnosti se stanovuje, podle možnosti, na základě údajů o výrobě nebo technických údajů, nebo pokud nejsou k dispozici, na základě údajů týkajících se operací stejného druhu. Výjimečně lze výtěžnost stanovit po propuštění zboží do režimu, nejpozději však v okamžiku přidělení nového celně schváleného určení.

Poměr dováženého zboží obsaženého ve zušlechtěných výrobcích se vypočítává zejména z důvodů stanovení dovozního cla, které je třeba vybrat. Výpočet se provádí množstevní, hodnotovou nebo jakoukoli jinou metodou dosahující podobných výsledků.

Zušlechtěné výrobky nebo zboží v nezměněném stavu mohou být na základě povolení celního úřadu, v souladu s podmínkami režimu pasivního zušlechtovacího styku, zcela nebo částečně dočasně vyvezeny z celního území Společenství, aby byly ve třetí zemi podrobeny doplňkovým zušlechtovacím operacím.

V povolení celní úřad stanoví, zda a za jakých podmínek může být použito pro zušlechtovací operace rovnocenné zboží spadající pod stejný osmimístný kód kombinované nomenklatury, mající stejnou obchodní kvalitu a technické vlastnosti jako dovezené zboží. Rovnocenné zboží může být v pokročilejším stádiu výroby než dovezené zboží, pokud se hlavní část zušlechtovacích operací tohoto rovnocenného zboží uskutečňuje v podniku držitele povolení nebo v podniku, kde jsou tyto operace uskutečňovány jeho jménem.

Povolení stanoví lhůtu pro vyřízení režimu, která může být prodloužena. Uplyne-li lhůta pro vyřízení režimu k určitému datu pro veškeré zboží propuštěné do režimu v průběhu určitého období, může být v povolení stanoveno, že se lhůta pro vyřízení režimu automaticky prodlouží pro veškeré zboží, které se k tomuto datu doposud nachází v režimu. Celní úřad však může žádat, aby tomuto zboží bylo přiděleno nové celně schválené určení ve lhůtě, kterou stanoví. (Škapa, © 1997 – 2019)

4 Vyhodnocení návrhů, možnosti uplatnění v praxi

Dovážené motory z Číny nebudeme proclívat do volného oběhu, kde by se platilo nemalé clo, ale do již výše zmíněného aktivního zušlechťovacího styku. Jde tedy o to, že se motor zapracuje vyššího celku a vyveze se zpět do třetí země, což prakticky znamená, mimo celní unii. Celní deklarant, společnost Cargo Partner nám vede tzv. sklad AZS, kdy nám každé ráno přijde do mailu aktuální stav procleného zboží do režimu AZS, kde se také nacházejí předmětné motory. Každý motor, zapracovaný do vyššího celku, v našem případě do osobního automobilu, má své jedinečné číslo VIN. Ve chvíli, kdy se motorová jednotka namontuje do osobního vozu, je scannerem naskenováno číslo VIN a v té chvíli je vedeno jako jedinečné číslo, které bylo zapracováno do konkrétního vozu. Torzo vozu pokračuje dál na výrobní lince, až se dostane do fáze finální montáže, kde se vozidlo překontroluje a jede na parkoviště, kde čeká na další expedici. Tady začíná tzv. hra s aktivním zušlechťovacím stykem. Obrovské množství exportovaného zboží, mimo celní unii, je shromažďováno na konkrétním místě a čeká na dopravní prostředek, který nové osobní automobily vyveze ze společnosti HMMC. Z 90 % je tímto dopravním prostředkem vlak.

Dřív, než najede nový osobní vůz na plošinu vagonu, se opět naskenuje VIN kód vozu, který se uloží do excelovské tabulky s označením ASO list. Dle ASO listu, který putuje přímo na celní úřad a díky kterému celníci vědí, který konkrétní motor byl zapracován do vyššího celku, se odepíše ze skladu AZS a v systému se ve lhůtě 6 měsíců zaeviduje jako proclený do režimu AZS.

Úsporu na clu se budu snažit podrobně vysvětlit na konkrétním příkladu.

Základní vzorec pro výpočet cla, potažmo pro proclení do volného oběhu je následující:

FOB – hodnota zboží.

Úsek dopravy mimo EU – každá faktura za dopravu je rozdělena na tři části. První část je úsek mimo EU, druhá část je evropský úsek a třetí část úsek po CZ.

Pojištění – pojištění se vypočítá tak, že se sečte hodnota zásilky + cena za dopravu, a to vše se vynásobí koeficientem 0,0884 %.

Hodnota cla – hodnota cla se určuje dle sazebníku. Hodnota cla pro motory je 4,7 %.

Vzorec pro výpočet cla pro konkrétní motory v konkrétním kontejneru **MRKU4987339**, který sledujeme od samého vyplutí. Zásilka o osmi kontejnerech byla rozdělena v tzv. IDL (invoice detail list), což je Excelovská tabulka, která se automaticky generuje při zavádění zásilky do SAP, který umí zásilku rozdělit dle kontejnerů, abychom mohli lépe spočítat clo a vystavit tak JSD pro konkrétní kontejner.

Vzorec tedy je:

FOB + Úsek dopravy mimo EU + pojištění * hodnota cla v % / 100

V praxi to znamená (ceny jsou v EUR):

$174096 + 2047,5 + 66,04 * 4,7\% / 100 = 1764,54,-$ Eur

Přepočteme – li výslednou částku aktuálním kurzem ČNB, který je 1 EUR = 25,757 Kč,

výše cla při proclení do Volného Oběhu v tomto případě činí 45 449, 30,- Kč za jeden kontejner.

Budeme-li brát v potaz fakt, že je v každém kontejneru z jedné zásilky stejný druh a stejné množství zboží, v našem případě motorů, vynásobíme výslednou částku, která nám vyšla počtem 8 kontejnerů. $45\ 449,30 * 8 = 363\ 594,40,-$ Kč.

V kvantitách, ve kterých zboží ze třetích zemí k nám do HMMC dovážíme, se úspora na clu šplhá do miliónu Eur ročně, proto je nutné celní problematiku dobře znát.

Aktivní zušlechťovací styk můžeme použít jen tehdy, když vyvážíme motory zpět do třetí země, čemuž se tak vždy neděje. Zásilky jsou proto předem plánované tak, že se již předem ví, v kterém kontejneru se nacházejí motory, které se budou vyvážet mimo celní unii a v kterém kontejneru jsou naopak motory, které zůstanou na území společenství. Díky Invoice Detail Listu, který nám kontejnery rozdělí, proto můžeme naskladnit předem určené kontejnery, respektive zboží v nich do skladu AZS a které můžeme propustit do volného oběhu, kde se bohužel clo zaplatit musí.

VÝHODY A NEVÝHODY JEDNOTLIVÝCH PROCESŮ

Obr. 4.1 Tabulka výhod a nevýhod jednotlivých procesů

	Výhody	Nevýhody
Námořní doprava	<ul style="list-style-type: none">- velmi nízké náklady na dopravu- možnost monitorovat jak kontejner, tak samotnou loď- lze přepravovat velké kvantity zboží- pravidelný plán lodění	<ul style="list-style-type: none">- velmi dlouhá doba doručení- někdy i dvoudenní zpoždění díky plným přístavům- velký dopad na životní prostředí
Proclení do AZS	<ul style="list-style-type: none">- velmi vysoká úspora finančních prostředků- možno použít téměř na každé zboží- probíhá neustálá modernizace vyhlášky	<ul style="list-style-type: none">- složitý na administrativu- nutno mít dohodu s členskými státy v rámci AZS- časté celní kontroly

Zdroj: vlastní zpracování.

Závěr

Cílem této diplomové práce bylo především identifikovat dovozní procesy při importu zboží ze třetích zemí a následně navrhnout metodiku pro optimalizaci nákladů na clo. Veškeré kroky a doporučení jsou aplikovány na jednu konkrétní firmu, jedná se o společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech, který importuje zboží z celého světa, v našem případě motory z Číny. Důvody pro dovoz zboží i z tak vzdálených zemí, jako je Čína, jsou jistě zřejmé, jsou to hlavně bezkonkurenčně nízké ceny za zboží.

I přes nemalé náklady, které cenu pro konečného spotřebitele navyšují, se tyto dovozní operace stále vyplácí.

Na základě poznatků a výpočtů, které byly doporučeny díky aktivnímu zušlechťovacímu styku, výrazně ovlivní celkové dovozní náklady pro firmu. Jelikož je společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech, potažmo náš celní deklarant Cargo Partner, smluvním partnerem na terminálu v Šenově a kde má svůj celní sklad, bylo navrženo, aby na veškeré dovezené zboží byl souhrnně vystaven tranzit T1, který je možno ukončit na terminálu v Šenově a tím byla možnost veškeré dovezené zboží proclívat do režimu uskladnění v celím skladu, který umožní umístit importované zboží většího množstevního objemu na území ČR bez vybrání celního dluhu a díky tomu doručovat zboží na termínovaná vykládková okna u nás v Nošovicích, které můžou být naplánovány klidně i 4 dny po sobě. Vystavením souhrnné ho tranzitního dokumentu a následně vystavením pouze jednoho JSD společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech snížila své importní náklady o zhruba 5%.

Dalším obrovským plusem celního skladu je, že se může zboží proclít přímo na terminálu, nemusí se tedy vyclívat na příslušném celním úřadu nebo přímo u nás v Nošovicích. Trucky k nám jezdí již ukončené, což je výhoda pro menší rozptyl časových oken a tím obrovská úspora času jak pro nás, díky kterým můžeme skládat zboží ve větších frekvencích, tak i pro dopravce, který tímto nemusí čekat na ukončení tranzitních dokumentů a díky tomu může své vozidlo vytížit o to efektivněji.

Tendence vývoje celnictví jde mílovými kroky kupředu. Výsledky technického a hlavně moderního trendu se dostaly i do systémů celní správy. Kompletní proces celního řízení je možno provést plně elektronicky. Tím se kompletně urychli a zjednodušil celý

proces. Jednotný správní doklad je možno podat v režimu takzvané ho E – dovozu, deklarantům proto odpadají dlouhé hodiny, které bylo nutno trávit v čekárnách celního úřadu. Na počátku celé importní operace je poskytnout informaci o záměru dovézt zboží v podobě výstupního souhrnného prohlášení ESD (Entry Summary Declaration) před fyzickým vstupem importovaného zboží na území společenství. Aktuální údaje jsou zavedeny do systému a následně je provedena riziková analýza. Otázkou je, jestli má takové zjednodušení pozitivní dopad na vnitřní trh společenství. Pracovní náplň celníka se v rázu změnila, zúžila se především na administrativní záležitost, jelikož komunikace deklarace a celního úřadu probíhá výhradně elektronicky.

Stěžejním bodem této práce je proclívání do tzv. aktivního zušlechťovacího styku, kde je možno díky zákonným možnostem šetřit nemalé prostředky na cle. Není to však tak jednoduché, jak se na první pohled zdá. Aktivní zušlechťovací styk je velice složitý na administrativu jak pro celní deklaraci, tak pro nás, jako pro výrobní společnost. Vše se musí pečlivě hlídat, každý díl musí být zaevidován jak při dovozu, tak vývozu. Aby se mohl aktivní zušlechťovací styk používat ve svém plném rozsahu, bylo potřeba vynaložit nemalé finanční náklady na systémové administrativní aplikace, které vše poctivě hlídají, k tomu je samozřejmě nezbytný i lidský faktor, který je za kompletní chod zodpovědný. Vše ale vynahradí jeden podstatný fakt, aktivní zušlechťovací styk je pro společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech velmi výhodný a přínosný, částky ušetřené na cle ročně sahají, a to bez nadsázky, do závratných výšin.

Soupis bibliografických citací

Tištěné zdroje

HLAVOŇ, Ivan a kol. *Dopravní a spojová soustava*, Přerov VŠLG, 2010a. ISBN 978-80-87179-12-3.

HLAVOŇ, Ivan a kol. *Dopravní geografie*, Přerov VŠLG, 2010b. ISBN 978-80-87179-13-0.

Incoterms 2010: pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě: platnost od 1. ledna 2011. Překlad Miroslav Šubert. Praha: ICC Česká republika, © 2010. ISBN 978-80-903297-9-9.

NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava Plus*. Praha: ASPI, 2003. ISBN 80-86395-53-7.

Elektronické zdroje

Aktivní zušlechťovací styk [online]. Praha: Dashöfer Holding, Ltd. (Verlag Dashöfer, nakladatelství, spol. s r. o.), © 1997 – 2019 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: https://www.dlprofi.cz/33/aktivni-zuslechtovaci-styk-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EkKpRnC__SJUYbX6zyW1kls/.

Amazon.co.uk: Low Prices in Electronics, Books, Sports Equipment & more [online]. Amazon.com, © 1996 – 2019 [cit. 2019-04-08]. Dostupné z: <https://www.amazon.co.uk/>.

CY (Container Yard) Cutoff - Flexport Glossary [online]. Flexport Inc., © 2018 [cit. 2018-12-06]. Dostupné z: <https://cn.flexport.com/glossary/container-yard-cutoff-date>.

ČESKO. Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty. *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010 – 2019 [cit. 2019-05-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-235#p12>.

Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. [online]. HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH, © 2006 – 2019 [cit. 2019-04-08]. Dostupné z: <http://www.hyundai-motor.cz/>.

Kontejner – Wikipedie [online]. 2018, 19. 2. 2018 [cit. 2018-12-20]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Kontejner>.

Maersk – The world's largest container shipping company. [online]. A. P. Moller – Maersk, © 2018 [cit. 2018-12-06]. Dostupné z: <https://www.maersk.com/>.

Manufacturers, Suppliers, Exporters & Importers from the world's largest online B2B marketplace-Alibaba.com [online]. Alibaba.com, © 1999 – 2019 [cit. 2019-02-06]. Dostupné z: <https://www.alibaba.com/>.

Mapová data [online]. Google.com, © 2019 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps>.

MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence | AIS Marine Traffic [online]. 2019 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.0/centery:25.0/zoom:4>.

Multi-Trans | A Malaysian Freight Forwarder – International Freight Forwarding Company [online]. Multi Trans Sdn Bhd, © 2017 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://multi-trans.com.my/>.

Nariadení rady (EHS) č 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství [online]. Rada Evropských společenství, 1992 [cit. 2019-01-09]. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992R2913&from=CS>.

Profesní informace pro silniční nákladní dopravu a logistiku. Režim řidičů – digitální tachografy, nařízení 561, dohoda AETR. Přeprava nebezpečných věcí ADR. Clo. [online]. © 1997 – 2019 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/>

Systém všeobecných celních preferencí (GSP) | MPO [online]. Praha: Ministerstvo průmyslu a obchodu, © 2005 – 2018 [cit. 2018-11-11]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/dokument49418.html>.

Taric CZ | Celní správa ČR [online]. Praha: Generální ředitelství cel, 2018 [cit. 2018-11-18]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/aplikace/Stranky/taric-cz.aspx>.

Seznam ilustrací a tabulek

Obr. 1.1	Výpočet celního dluhu.....	15
Obr. 1.2	FORM.A.....	17
Obr. 1.3	EUR 1.....	18
Obr. 1.4	Prohlášení vývozce.....	19
Obr. 1.5	Osvědčení A.TR.....	20
Obr. 2.1	Poloha společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech.....	27
Obr. 2.2	Hyundai Motor Manufacturing Czech z ptačí perspektivy.....	27
Obr. 2.3	Poloha společnosti Shandong Hyundai Wia.....	29
Obr. 2.4	Logo společnosti Maersk.....	32
Obr. 2.5	Naložené motory v kontejneru.....	35
Obr. 2.6	Vzdálenost portu Qingdao od dodavatele Shandong Hyundai Wia.....	37
Obr. 2.7	Cutoff yard.....	38
Obr. 2.8	Lod' Mary Maersk.....	39
Obr. 2.9	Sledování zásilky rejdařské společnosti Maersk.....	40
Obr. 2.10	Aplikace Marinetraffic.....	41
Obr. 2.11	Detention and demurrage time.....	44
Obr. 2.12	Rozměry kontejnerů.....	48
Obr. 4.1	Tabulka výhod a nevýhod jednotlivých procesů.....	62

Seznam zkratk a značek

AZS	Aktivní zušlechťovací styk
CMB	Krychlové metry
CTNS	Krabice (cartons)
ČLR	Čínská lidová republika
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
EUR	Měna
GSP	Systém všeobecných preferencí
HMMC	Hyundai Motor Manufacturing Czech
HDP	hrubý domácí produkt
JSD	Jednotný správní doklad
Kč	Měna
TARIC	Tarif intégré communautaire
TEU	Označení kontejnerů
WTO	Světová obchodní organizace (World Trade Organization)

Autor (vypracoval)	Bc. Radovan Hlinecký
Název DP	Logistika přepravy zboží ze třetích zemí
Studijní obor	LOG
Rok obhajoby DP	2019
Počet stran	55
Počet příloh	0
Vedoucí DP	doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
Oponent DP	
Anotace	Tato diplomová práce si klade za cíl zpracovat logistický postup přepravy zboží ze třetích zemí ve vztahu k podmínkám a možnostem. V první části jsou definovány nejčastěji používané výrazy v silniční dopravě, v celnictví a přiblížení se k problematice mezinárodních obchodních podmínek. V druhé části této práce se autor zabývá analýzou problému spojenou s přepravou zboží ze třetích zemí, vztahující se k současnému stavu na dopravním trhu. Je zadán požadavek na přepravu zboží ze třetí země a následně jeho proclení.
Klíčová slova	clo, legislativa, nákladní doprava, přeprava, zboží
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	