

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Přeprava zboží silniční dopravou

(Bakalářská práce)

Přerov 2019

Veronika Hubáčková



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

studentka	Veronika Hubáčková
studijní program	Logistika
obor	Dopravní logistika

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

Název tématu: Přeprava zboží silniční dopravou

Cíl práce:

S využitím teoretických znalostí dopravní logistiky posoudit technologické procesy přepravy vybraného zboží v konkrétní firmě. Stanovit úzká místa těchto procesů a zpracovat návrh opatření na zlepšení současného stavu s důrazem na potřebné dokumenty.

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.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

- Úvod
- 1. Teorie dopravní logistiky
- 2. Charakteristika vybrané firmy a přepravovaného zboží
- 3. Analýza technologických procesů
- 4. Zhodnocení analýzy a návrh na zlepšení
- Závěr

Rozsah práce: 35 – 40 normostran textu

Seznam odborné literatury:

CEMPÍREK, Václav, KAMPF, Rudolf a Jaromír ŠIROKÝ. Logistické a přepravní technologie. Vyd. 2. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2014. ISBN 978-80-263-0710-5.

KÁRNÍK, Miroslav. Clo a celní politika od A do Z. Olomouc: ANAG, 2012. ISBN 978-80-7263-779-9.

MACUROVÁ, Pavla, KLABUSAYOVÁ, Naděžda a Leo TVRDOŇ. Logistika, 2. upravené a doplněné vydání. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2018. ISBN 978-80-248-4158-8.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Blanka Kalupová

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2018

Datum odevzdání bakalářské práce:

4. 5. 2019

Přerov 31. 10. 2018


Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry


doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušila 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 byla také seznámena s tím, že se na mou bakalářskou 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 bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat před tím o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s. prorektora pro vzdělávání.

Prohlašuji, že jsem byla poučena o tom, že bakalářská 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 bakalářské 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 bakalářské práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 04. 05. 2019

.....
podpis

Poděkování

Ráda bych především poděkovala rodičům, kteří mi bezmezně věřili a vždy mi fandili. Také bych chtěla poděkovat všem svým nadřízeným, zvláště pak panu Vladimíru Míčkovi, kterého svým lidským přístupem a vizionářstvím, mám ve velké úctě. Také mi umožnil čerpat z firemních zdrojů, což mi velmi pomohlo s touto bakalářskou prací. Taktéž za velkou podporu kolegům, bez nichž by to občas bylo fádni.

Ráda bych poděkovala spolužačkám Šárce Illichové a Kateřině Rejzkové, že jsme si vždy oporou i ve složitých situacích. Dále také Ing. Blance Kalupové za její trpělivost s vedením mé práce.

V neposlední řadě všem profesorům, kteří nás provedli celým studiem.

Anotace

Bakalářská práce se zaměřuje na analýzu technologických procesů přepravy transportních cívek s důrazem na doprovodné dokumenty, které zboží doprovázejí. Je zpracován proces vývozu a dovozu konkrétního zboží ve vybrané firmě, kde je řešen proces neukončených celních dokumentů při výstupu zboží na hranicích daným celním úřadem, popř. následky, pokud proces ukončení dokumentů není správný. Účelem je stanovit úzká místa technologických procesů přepravy a zpracovat návrh opatření na zlepšení současného stavu.

Klíčová slova

Transportní cívky, doprovodné dokumenty, neukončené celní dokumenty, vývoz, dovoz.

Annotation

The bachelor thesis focuses on the analysis of technological processes of reels transport with emphasis on supporting documents accompanying the goods. There is a process of export and import of specific goods in a selected company, where the process of unfinished customs documents is solved at the exit of goods at the border by a given customs office, optionally consequences if the proces of finishing document is incorrect. The purpose is to identify bottlenecks in transport technology processes and to develop draft measures to improve current status.

Keywords

Reels, supporting documents, unfinished customs documents, export, import.

Obsah

Obsah	7
Úvod.....	9
1 Teorie dopravní logistiky.....	10
1.1 Doprava jako součást logistického řetězce	12
1.2 Doprava a přeprava	12
1.2.1 Konvenční druh dopravy	13
1.2.2 Nekonvenční (speciální) druhy dopravy.....	16
1.3 Přepravní technologie.....	16
1.4 Celní aspekty dopravy zboží	17
1.4.1 Celní režimy.....	17
1.5 Logistický cíl.....	22
2 Charakteristika firmy a přepravovaného zboží.....	23
2.1 Společnost SEA – Chomutov, s.r.o.....	23
2.2 Přehled portfolia výrobků společnosti	24
2.2.1 Jednouúčelové stroje.....	24
2.2.2 Výrobní linky, stroje, zařízení	25
2.2.3 Elektrotechnika a automatizace	26
2.2.4 Ocelové transportní cívky a palety	26
2.3 Charakteristika přepravovaného zboží.....	27
3 Analýza technologických procesů	33
3.1 Logistický proces vývozu zboží do třetích zemí.....	34
3.2 Logistický proces dovozu zboží ze třetích zemí	37
3.3 Logistický proces zboží do Evropské unie.....	39
3.4 Logistický proces zboží z Evropské unie.....	40
4 Zhodnocení analýzy a návrh na zlepšení	41
Závěr	45

Soupis bibliografických citací	47
Seznam zkratek a značek	48
Terminologie.....	49
Seznam ilustrací a tabulek	50

Úvod

Současné postavení logistiky nejlépe charakterizuje definice:

„Příčiny výrazné změny v postavení logistiky je třeba spatřovat v tom, že logistika překročila hranice firem a stala se jednou ze základních funkcí v řízení dodavatelských systémů a od řešení operativních problémů spojených s řízením hmotných toků v různých organizacích se stala pevnou s nezastupitelnou součástí strategického rozhodování.“ [1, s. 21]

Předmětem této bakalářské práce je analýza technologických procesů přepravy vybraného zboží. Cílem práce je posoudit technologické procesy přepravy vybraného zboží ve zvolené společnosti s využitím teoretických znalostí dopravní logistiky.

Práce je rozdělena na dvě základní části - teoretickou a praktickou. V teoretické části se zaměřuji na charakteristiku společnosti SEA – Chomutov, s.r.o., ve které pracuji, abych mohla lépe nastínit a vypracovat zvolené téma v praktické části této bakalářské práce. Tato společnost má různá odvětví, ale bude zde pracováno pouze s jedním a určitým druhem zboží.

V praktické části nastiňuji vývoz a dovoz v celém popisovaném logistickém procesu a popř. následky při neukončených celních dokumentech při výstupu zboží na hranicích daným celním úřadem. Dále je zpracován konečný návrh na řešení a především zlepšení stávajícího stavu. Téma je velmi obsáhlé, jelikož kombinuje prvky soukromého sektoru – soukromé společnosti a státní správy – především pak celního úřadu.

Cílem bakalářské práce je stanovit úzká místa technologických procesů přepravy a zpracovat návrh opatření na zlepšení současného stavu s důrazem na potřebné dokumenty.

1 Teorie dopravní logistiky

Samotné slovo logistika je odvozeno od řeckého slova „logos“, které znamená myšlenku, slovo, počítání či rozum. Jeho původ můžeme odvozovat také od starofrancouzského „loger“ (zaopatřit) a anglického „to lodge“ (sloužit za úkryt, zachytit se).

Logistika představuje plánování, organizování a řízení materiálových toků, finančních a informačních toků, včetně všech ostatních činností, které jsou s danými toky spojené. Na logistických procesech se zúčastňuje řada subjektů. Především výrobci, dopravci, zasilatelé, skladovatelé, distributoři, aj. Veškeré činnosti uplatňované v logistickém řetězci jsou navzájem propojené, mají synergický účinek a konečný užitek z toho má zákazník-spotřebitel. [2]

Tokem v logistice rozumíme na sebe navazující stavy pohybu a přerušování pohybu. Toky jsou na sobě vzájemně závislé procesy. [3]

Fyzické toky představují suroviny, materiál, rozpracované a hotové výrobky, obaly, odpady, ale taktéž tok osob a nosičů informací. [3]

„Informační toky iniciují, doprovázejí a dokumentují průběh toků fyzických a poskytují zpětnou vazbu od zákazníka. Jde o toky informací o požadavcích zákazníků, toky řídicích informací o průběhu a výsledcích fyzického toku a reakcích zákazníků.“
[3, s. 1]

Finanční toky jsou příjmy a výdaje spojené s toky fyzickými a informačními. [3]

Významným faktorem v logistice je logistické řízení, které tyto toky usměrňuje, integruje, koordinuje a synchronizuje funkce, které jsou zaměřeny na dosažení logistických cílů. Toto usměrňování toků je součástí projektování a strukturování logistické sítě, stanovování daných logistických cílů, pravidel chování a nástrojů řízení. Z povahy logistického řízení, řetězců a cílů vyplývá, zmiňované logistické řízení musí mít a uplatňovat systémový přístup a procesní orientaci.

V logistice jde tedy o harmonizaci činností po sobě jdoucích jednotlivých článků a tou je dosahováno:

- integrací,

- koordinací,
- synchronizací.

Integrace znamená sjednocení, ucelení, začlenění, spojování ve vyšší celek, zapojování. Integrací se snižují počty logistických rozhraní.

Koordinací se pak rozumí sladování navazujících činností do shody, taktéž to můžeme chápat jako zajištění spolupráce.

A synchronizací se rozumí časová harmonizace navazujících procesů v logistice tak, aby doba čekání na zpracování byla co nejkratší. Synchronizace se projevuje i tak, že různé navazující úkony jsou stejně dlouhé.

Nicméně logistické řízení je ještě komplexnější z hlediska aktivity na třech řídicích úrovních. Je to úroveň strategická, taktická a prováděcí. Úroveň strategická v logistickém řízení je spojena s rozhodováním s dlouhodobým efektem, jako je např. navrhování celé struktury logistického řetězce nebo určení logistické strategie. Úroveň taktická v logistickém řízení je rozhodován např. o principech plánování výroby, její řízení nebo nákupní činnost. Oproti tomu úroveň prováděcí je na principu každodenního rozhodování např. o vytěžování vozidel, určení pořadí zakázek do výroby. [3]

Logistické řízení můžeme rozdělit na následující fáze:

- určení logistické strategie, která je neoddělitelnou součástí stanovení logistických cílů, v souladu s analýzami a prognózami,
- zpracování strategie do logistických cílů a rozpracování na krátké časové úseky,
- ke splnění logistické strategie je zapotřebí koordinace logistického projektování a následné řízení změn,
- logistické řízení na taktické a prováděcí úrovni,
- sledování logistických cílů a následné vyhodnocování cílů a popř. nápravná opatření,
- zahájení nového cyklu stanovení logistických cílů a strategie. [3]

1.1 Doprava jako součást logistického řetězce

Logistika se stala cenným artiklem firem a taktéž jako nositel hmotného toku je jedním ze základních pilířů oběhu zboží ve sféře výroby i spotřeby, a tedy i logistických systémů, které se bez přemístění zboží nemůže obejít.

Logistický řetězec je od dodavatele materiálu a surovin, přes výrobu až po finálního spotřebitele tvořen z množství článků a právě doprava tvoří spojení mezi těmito články. Doprava svou kvalitou a spolehlivostí má vliv na výsledný efekt celého logistického řetězce, jímž je splnění požadavku zákazníka a jeho spokojenost. [2]

Doprava zabezpečuje přemístění výrobků na geograficky oddělené trhy. Doprava nepřidává přepravovaným zásilkám užitnou hodnotu, ale pokud výrobky dopraví k zákazníkovi včas, nepoškozené a v požadovaném množství, poskytuje doprava zákazníkovi přidanou hodnotu.

Nicméně problém optimalizace dopravy je velmi rozsáhlý, protože ne vždy se daří, aby byly uspokojeny všechny strany logistického procesu:

- prodejce/výrobce – dopravce – konečný zákazník.

Doprava působící v logistickém řetězci se nazývá dopravou logistickou a v porovnání s ekonomickým pojetím dopravy je logistická doprava včleněna do integrovaného logistického systému a dosahuje synergického efektu.

1.2 Doprava a přeprava

Doprava je organizovaná lidská činnost, která zajišťuje přemísťování osob, zvířat a zboží dopravními prostředky po dopravních cestách. Je odvětvím národního hospodářství.

Výsledným produktem dopravy je přeprava. Jedním z hlavních úkolů odpovědného pracovníka v logistice, je zvolit dopravní prostředek dle druhu nákladu, dále pak dle ceny, dle poskytovaných služeb anebo dodací lhůty. Doprava se v odborné literatuře dělí podle různých kritérií a lze ji rozdělit na konvenční a nekonvenční.

Mezi konvenční druhy se řadí:

- silniční,
- železniční,

- letecká,
- vodní,
- kombinovaná.

Nekonvenční (speciální):

- potrubní,
- lanovková, atd.

1.2.1 Konvenční druh dopravy

Silniční doprava je doprava uskutečňovaná silničními dopravními prostředky po dopravní cestě a ve volném terénu. Zahrnuje veškerou dopravu i vozidel samotných, po dálnicích, silnicích a místních pozemních komunikacích a to jak tzv. nezávislémi dopravními prostředky (silničními vozidly s možností volného pohybu), tak i závislémi prostředky (závislémi na kolejích či trolejovém vedení). V rámci České republiky a ostatních evropských států patří mezi nejčastěji využívané druhy dopravy v rámci evropského kontinentu.

Je nejrozšířenější dopravou, neboť díky hustotě infrastruktury umožňuje všestrannou dopravní obsluhu.

Zákon č. 111/1994 Sb; o silniční dopravě (v platném znění), dělí dále silniční dopravu na následující 2 skupiny:

- silniční dopravu provozovanou za účelem podnikání,
- silniční dopravu pro soukromé potřeby fyzických osob.

Využití silniční dopravy má své výhody i nevýhody.

Výhody:

- vysoká dostupnost,
- možnost přeprav z domu do domu (door to door),
- hustá síť dopravní infrastruktury,
- vysoká rychlost přepravy,
- vysoká flexibilita,
- přeprava nákladů specifických rozměrů a vlastností,
- přeprava na různé vzdálenosti,
- vhodná pro kombinovanou dopravu. [4]

Nevýhody:

- ekologicky více náročná,
- větší závislost na klimatických podmínkách,
- nižší bezpečnost. [4]

Železniční doprava je jedním z nejstarších druhů dopravy. Doprava je provozována na železniční dráze a obvykle ji vykonává železniční společnost. Proti silniční dopravě se kolejová doprava vyznačuje nízkou spotřebou energie na tunokilometr a zároveň je šetrnější k životnímu prostředí.

Výhody:

- přeprava na střední a dlouhé vzdálenosti, např. hromadných substrátů,
- přeprava těžkých zásilek,
- vyšší bezpečnost, využití v kombinované dopravě,
- velká přepravní kapacita,
- ekologicky méně náročná. [4]

Nevýhody:

- malá flexibilita,
- nelze přepravovat z domu do domu (door to door). [4]

Letecká doprava je jedním z nejmladších druhů dopravy. Je ovšem nejrychleji se rozvíjející dopravou. Je to dáno rozmachem technologií.

Výhody:

- vysoká rychlost přepravy,
- přeprava na vzdálenosti,
- vysoká bezpečnost,
- vhodná pro zboží podléhající rychlé zkáze. [4]

Nevýhody:

- vysoké přepravní náklady,
- omezená přepravní kapacita,
- omezenost přepravovaných zásilek,
- ekologicky více náročná,
- velká závislost na klimatických podmínkách. [4]

Vodní doprava (vnitrozemská, námořní)

Tento druh dopravy je zajišťován plavbou po vodních tocích (při vnitrozemské dopravě zejména na řekách), jezerech, oceánech i umělých plavebních kanálech a průplavech a to na vodní hladině nebo pod hladinou. Plavidly nazýváme dopravní prostředek a jiné říditelné plovoucí objekty plující po tocích.

Výhody:

- vysoká přepravní kapacita,
- ekologicky méně náročná,
- přeprava nadrozměrných zásilek,
- vysoká bezpečnost,
- vhodná pro kombinovanou přepravu. [4]

Nevýhody:

- omezená síť vodních cest,
- nižší rychlost přepravy,
- závislost na klimatických podmínkách,
- neflexibilní,
- nutnost použití s kombinovanou přepravou. [4]

Kombinovaná doprava je druh intermodální dopravy, kdy se přeprava zboží uskutečňuje v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, a přitom se postupně užije různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím při měnících se druzích dopravy. Přitom se převážná část trasy uskutečňuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo na moři a počáteční svoz a rozvoz a/nebo závěrečný rozvoz probíhá po silnici a je z pravidla nejkratší.

Výhody:

- přeprava z domu do domu (přepravní jednotky – kontejnery, výměnné nástavby, silniční návěsy, silniční soupravy, podvojně návěsy) pomocí železniční, silniční, vodní a letecké dopravy,
- kombinuje výhody jednotlivých druhů dopravy (ekologie, bezpečnost). [4]

Nevýhody:

delší čas přepravy – případné překládky přepravní jednotky,

- vysoké přepravní náklady. [4]

1.2.2 Nekonvenční (speciální) druhy dopravy

Tento druh dopravy používá nestandardní dopravní prostředky.

Např. potrubní doprava, lanovková doprava, pásová doprava atd. Avšak nevýhodou tohoto druhu dopravy jsou vysoké vstupní náklady. [4]

1.3 Přepravní technologie

Technologie je slovo pocházející z řeckého *techné* a znamená znalost určitého postupu.

Přepravní technologie je souhrn časově a věcně navazujících úkonů, kterými se zabezpečuje a uskutečňuje přeprava.

V nákladní přepravě není přesně stanovený typový technologický proces. Na základě úkonů, které jsou potřebné pro zabezpečení a realizaci přepravy, se jedná o následující úkony:

- vyhledání vhodného dopravce (nezávazná poptávka služby),
- výběr dopravce, dohodnutí podmínek a uplatnění závazné objednávky,
- odevzdání zásilky dopravci a potřebných dokladů ke zboží, včetně přepravní listiny (např. nákladní list),
- realizace přepravy - přesun zásilky, příp. překládka v průběhu přemístění,
- odevzdání zásilky příjemci a potvrzení převzetí,
- vyúčtování přepravy (zahrnující vyúčtování přepravného, řešení reklamací a případných sporů, splnění povinností vůči orgánům státní správy),
- úhrada přepravného.

V případě, že se doprava realizuje s využitím více druhů dopravy, je přepravní technologie komplikovanější z důvodu volby následného dopravce, vystavování potřebných dokumentů, přeložení zboží, včetně jeho převzetí následným dopravcem. V daném případě se jedná o multimodální dopravu.

1.4 Celní aspekty dopravy zboží

Česká republika je od roku 2004 součástí Evropské unie, která z celního hlediska tvoří jednotné celní území s jednotnou celní politikou a uplatňováním jednotného celního sazebníku vůči nečlenským zemím EU. Při překračování celní hranice je nutné celně odbavit zboží.

Při dovozu zboží obchodního charakteru je zpravidla na celní hranici při vstupu do EU celně odbaveno do celního režimu tranzit s vystavením tranzitního celního dokladu T1 určeného pro zahraniční zboží se statusem jiné než Společenství. Následně na vnitrozemském celním úřadu v ČR je propuštěno do některého dovozního celního režimu, i popř. s platbou cla.

1.4.1 Celní režimy

Celní režim je režim, do kterého se propouští zboží vstupující na celní území Společenství, kterému bylo umožněno propuštění do celního režimu. Celní režimy se rozdělují:

- vývoz,
- tranzit,
- volný oběh,
- dočasné použití,
- uskladňování v celním skladu,
- aktivní zušlechťovací styk,
- pasivní zušlechťovací styk,
- přepracování pod celním dohledem.

Vývoz

Tento celní režim, je jedním z nejdůležitějších režimů pro logistiku a ekonomiku státu. Režim vývozu umožňuje, aby zboží bylo dopraveno z celního území Společenství do třetí země. Vývoz obsahuje několik formalit pro dané zboží, včetně určitých opatření, která jsou na dané zboží uplatňována a je-li stanoveno vývozní clo, je taktéž uplatňováno. Z hlediska daňových zákonů je taktéž nutné mít daňový doklad, tzv. vývozní doprovodný doklad, na základě kterého lze uplatnit osvobození od DPH.

[5]

Vyvážené zboží je předloženo místnímu celnímu úřadu a to dvěma způsoby:

- pokud společnost vlastní povolení používat zjednodušené celní postupy, tak v místě v povolení určeném,
- pokud společnost toto povolení nevlastní, tak zboží musí být předloženo místně příslušnému celnímu úřadu.

Zboží je pod celním dohledem od okamžiku přijetí celního prohlášení až do okamžiku, dokud neopustí celní území Společenství nebo dokud případně není zrušena platnost celního prohlášení. [5]

„Režim vývozu je upraven zejména následujícími celními předpisy Společenství:

- *nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství, publikované v Úředním věstníku EU L 302, 19. 10. 1992, v platném znění (dále jen „ celní kodex“),*
- *nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství, ve znění pozdějších předpisů, publikované v Úředním věstníku EU L 253, 11. 10. 1993, v platném znění (dále jen „prováděcí nařízení“).“ [6]*

Tranzit

Režim tranzitu např. u dovozu, umožňuje přepravu zboží ze třetí země do Evropské unie pod celním dohledem, (např. Norsko – Česká republika) nebo přepravu mezi dvěma místy, které jsou na celním území Společenství přes území třetí země (např. Německo – Švýcarsko – Itálie).

Volný oběh

V režimu propuštění zboží do volného oběhu je, aby se zbožím, které není zbožím Společenství, mohlo být po propuštění volně nakládáno tak jako se zbožím Společenství. [5]

Při propuštění zboží do volného oběhu celní deklarant předloží celní prohlášení. Za zboží podléhajícímu dovoznímu clu, musí neodkladně proběhnout platba celnímu úřadu. Po propuštění zboží do tohoto celního režimu může být zboží na území Společenství neomezeně dlouho a může být např. i zlikvidováno či sešrotováno.

Dočasné použitie

Režim dočasného použitia umožňuje, aby zboží, ktoré není zboží Společenství a které má být zpět vyvezeno v nezměněném stavu, používáno s úplným nebo částečným osvobozením od dovozního cla, aniž by se na něj vztahovala obchodněpolitická opatření. [5]

Nezměněný stav je v tomto režimu s výjimkou normálního opotřebení vzniklého jeho použitím. Tento celní režim je používán hlavně u palet, kontejnerů, cívek nebo u zboží k nápravě následků katastrof.

Uskladňování v celním skladu

V tomto typu celního režimu je zboží plně pod kontrolou celního úřadu a manipulace se zbožím, než je ve vydaném povolení, je nepřipustná. Nicméně, jsou tam připuštěny menší operace se zbožím, např. třídění zboží, čištění, přebalování, apod.

„Tento režim je režimem s podmíněným osvobozením od cla, ve kterém lze skladovat v tzv. celním skladu dle článku 98 odst. 1 celního kodexu:

- *zboží, které není zbožím Společenství, aniž by toto zboží podléhalo dovoznímu clu nebo jiných opatření (kód celního režimu 71),*
- *zboží, které je zbožím Společenství, pro které platí zvláštní předpisy a při uskladnění v celním skladu se na něj vztahují určitá obchodněpolitická opatření, uplatňována při vývozu (kód celního režimu 76 a 77).“ [7]*

Aktivní zušlechťovací styk

Zboží, které není zbožím Společenství, smí být dovezeno na území Společenství do tohoto režimu a nemusí být vybrány daně nebo clo a nemusí být uplatněna obchodněpolitická opatření. Po provedení zpracovatelských opatření, může být zboží vyvezeno do třetích zemí v této podobě. Tím, že zboží propuštěné do tohoto režimu nevyžaduje zaplacení cla ani daní při dovozu zboží, se tímto zvýhodňuje zpracovatelský průmysl, který uvnitř Společenství zpracovává suroviny ze zahraničí, z nichž jsou výrobky vyráběny.

Zkráceně se dá říct, že aktivní zušlechťovací styk je dovoz zboží k opracování uvnitř Společenství a následný vývoz, či zpětný vývoz.

Pasivní zušlechťovací styk

Tento režim umožňuje, aby zboží, které je zbožím Společenství, mohlo být dočasně vyvezeno mimo celní území Společenství za účelem zpracovatelských operací, po kterých může být v podobě zušlechtěných výrobků propuštěno do volného oběhu s úplným nebo částečným osvobozením od dovozního cla.

Patří tam např. kompletace, opracování zboží včetně montáže, záruční oprava, atd.

U pasivního zušlechťovacího styku se dá se říct, že je to vývoz zboží mimo území Společenství k opracování a následný dovoz do Společenství.

Pro doplnění zde uvádím ještě jeden celní režim a to režim dočasného uskladnění.

Dočasné uskladnění

Tento režim propojuje režimy (zejména) po režimu tranzit – dočasné uskladnění – následný celní režim. Zde může být zboží 90 dnů, po této lhůtě musí být zboží propuštěno do jiného celního režimu či zpětně vyvezeno.

Společnost SEA – Chomutov, s.r.o. využívá režim vývozu, při dovozu ze třetích zemí ukončuje režim tranzitu, dále je zboží vždy uloženo v dočasném skladu a následně buď propuštěno do celního režimu dočasného použití s úplným osvobozením od cla a DPH (viz obr. 3.3) nebo se jedná o režim volného oběhu (viz obr. 3.4) s výběrem dovozního cla a nepřímých daní (např. DPH).

Dle typu celního režimu je následně vybíráno clo. Clo chápeme jako předpisy stanovenou povinnou platbu, s přesně určenou výší dle platného zákona, která je vybírána při přechodu zboží přes hranici. Clo určujeme na dovozní, vývozní a tranzitní.

Do určení výše cla vstupují následující faktory:

- a) sazební zařazení,
- b) celní hodnota,
- c) původ zboží.

Ad a) Sazební zařazení

Nejdůležitějším krokem v určování cla, je zařadit zboží pod správnou celní nomenklaturu. K určení celního kódu se používá tzv. TARIC. Je založen na kombinované nomenklatuře, která obsahuje kolem tisíce podpoložek a je základem

společného celního tarifu. Jeho další funkcí je sledování statistiky zahraničního obchodu Společenství a obchodu mezi členskými státy.

Pokud celní deklarant zařadí zboží pod jiný kód, následné clo je nesprávně určeno i vypočítáno a při následných kontrolách může být clo celním úřadem zpětně dopočítáno.

Ad b) Celní hodnota

Celní hodnota je základní údaj pro přesný výpočet celního dluhu při použití valorických či kombinovaných celních sazeb. Tak jako v předchozím případě, pokud není zboží oceněno na správnou částku, může být ovlivněna výše cla, i popř. DPH, pokud by vznikl nárok.

Ad c) Původ zboží

Dalším z velmi důležitých údajů je původ zboží. S původem zboží souvisí uplatňování preferenčních opatření nebo zákazů a omezení uplatňovaných v Evropské unii. Při dovozu původ zboží může znamenat i rozdíl mezi uplatňováním nebo neuplatňováním cla.

Tuto problematiku můžeme rozdělit do dvou základních částí:

- nepreferenční původ zboží,
- preferenční původ zboží.

U režimu vývozu, je nutné celní odbavení zboží pro vývoz. Celní odbavení se provádí na vnitrozemském celním úřadu. Pokud je propuštěno do celního režimu vývoz, zboží doprovází VDD – vývozní doprovodný doklad až na hranice EU, kdy je přijat výstupním celním úřadem a ukončen. Ukončením VDD se prokazuje, že zboží opustilo území Evropského společenství. Zpráva o ukončení VDD, která je odeslaná výstupním celním úřadem, slouží jako daňový doklad pro vývozce. Při vývozu se neplatí clo a podle zákona o DPH se jedná o plnění osvobozeno od daně s nárokem na odpočet. Vývozce – plátce DPH je však povinen prokázat, že zboží opustilo celní území EU. Podle § 66 Zákona o DPH se za důkaz považuje rozhodnutí celního úřadu o vývozu zboží do třetí země, u kterého je potvrzen výstup zboží z území EU.

V případě, že se jedná o dovozy a vývozy v rámci EU, jedná se o tzv. intrakomunitární plnění. Jedná se o volný pohyb zboží bez povinnosti celního odbavení. Pouze v případě, že dovozce/vývozce splnil podmínky pro povinnost hlásit údaje o dovozech a vývozech,

je povinen se registrovat jako tzv. zpravodajská jednotka statistického systému Intrastat. Jedná se o systém sběru a zpracování dat pro statistiku obchodu se zbožím mezi členskými státy, zahrnující i sběr údajů o pohybu zboží, které přímo předmětem obchodu mezi obchodními partnery z různých členských států není.

1.5 Logistický cíl

„Za logistický cíl je všeobecně požadováno efektivní překonávání prostoru a času při uspokojování požadavků koncových zákazníků. Efektivností se rozumí dosažení požadovaného účelu hospodárným způsobem, což v logistice znamená dosažení vysoké úrovně logistických (dodavatelských) služeb při přijatelných celkových nákladech všech zúčastněných článků.“ [3, s. 3]

Lze to tedy zjednodušeně popsat v bodech:

- dodání správného materiálu, výrobků (včetně služeb),
- ve správný čas na správné místo,
- v požadovaném množství,
- v požadované kvalitě,
- za správnou cenu.

Do logistického cíle spadá i úroveň služeb. Ta se vyjadřuje tím způsobem, do jaké míry jsou naplněny a splněny požadavky zákazníků. Velký důraz je kladen na následující:

- dodací lhůtu,
- úplnost a termínová spolehlivost dodávek,
- zásoby hotových výrobků na skladě jejich dostupnost,
- podíl neshod týkajících se zboží, jeho balení, označování, atd.,
- míra informovanosti zákazníka o stavu zakázky,
- schopnost adaptace a reakce vůči i neobvyklým požadavkům.

2 Charakteristika firmy a přepravovaného zboží

Pro tuto bakalářskou práci, jsem si vybrala společnost, ve které již 8 let pracuji. V této společnosti posoudím technologické procesy přepravy vybraného zboží, které společnost dodává obchodním partnerům.

2.1 Společnost SEA – Chomutov, s.r.o.

Společnost SEA - Chomutov, s.r.o. byla založena v roce 1999 a je stále 100% českou firmou. Zabývá se projektováním, výrobou, opravami a modernizací jednoúčelových strojů a zařízení dle požadavků zákazníka. Dále se pak zde realizují elektrická zařízení strojů a automatizace ve výrobním procesu. V neposlední řadě se taktéž zabývá dodávkami počítačů i celých sítí včetně software a serveru.

Společnost SEA - Chomutov, s.r.o. vyrábí 4 základní skupiny zboží:

- **jednoúčelové stroje** – návrh a vývoj strojů a zařízení na klíč dle požadavků zákazníka,
- **výrobní linky** – rekonstrukce, komplexní obnovy a modifikace stávajících výrobních linek,
- **elektrotechnika a automatizace** – elektro dokumentace, návrhy a dodávka řídicích systémů pro stroje a zařízení,
- **ocelové transportní cívky a palety** – návrh, vývoj a výroba ocelových transportních cívek a palet.

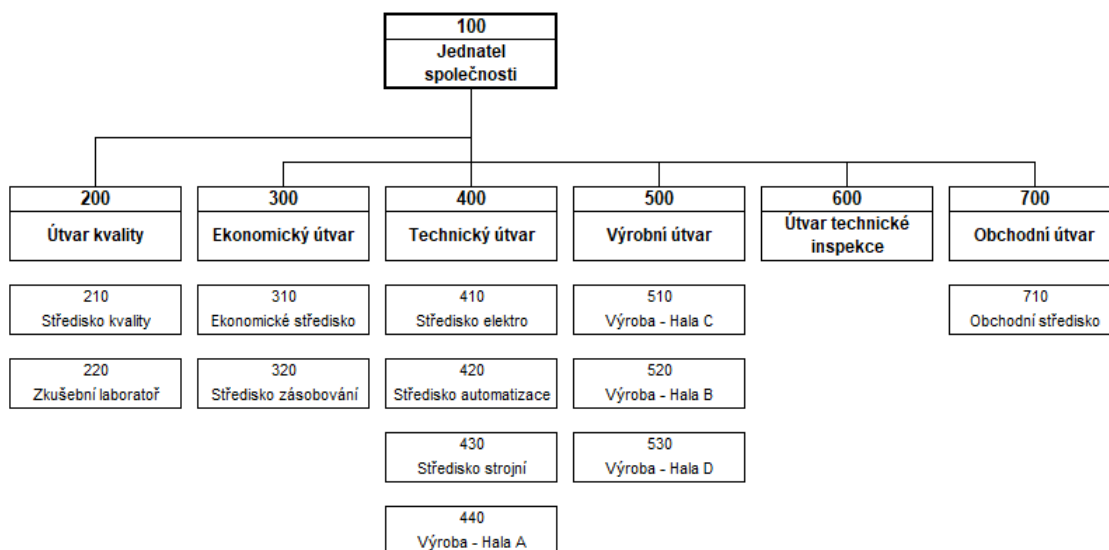
Společnost je plátcem DPH. Od roku 2016 je společnost držitelem certifikátu oprávněného hospodářského subjektu (dále jen „AEO“.). Tento status poskytuje zjednodušení celních procedur jak na straně společnosti, tak i na straně celní správy.

Společnost splnila podmínky pro povinnost vykazovat údaje do systému Intrastat, je tzv. zpravodajskou jednotkou a u intrakomunitárního obchodu vykazuje údaje o přijatém a odeslaném zboží celní správě.

Po organizační stránce je společnost rozdělena na útvary a střediska. Společnost řídí její 2 jednatelé, oba ve funkci ředitelů (viz obr. 2.1). Organizaci přepravy zajišťuje obchodní útvar společnosti.

Úlohou tohoto obchodního útvaru ve společnosti SEA – Chomutov, s.r.o. je se podílet na vytvoření logistického řetězce pro konkrétní požadavky zákazníka, skrze výrobní útvar koordinovat a integrovat logistické toky (dodávky materiálu, nákup, skladování, doprava, atd.). Dále pak vyhodnocovat výsledky, popř. průběh toků a navrhnout zlepšení.

Obr. 2.1 Organizační struktura společnosti SEA - Chomutov, s.r.o.



Zdroj: [8].

2.2 Přehled portfolia výrobků společnosti

Společnost vyrábí několik druhů výrobků, pro které obchodní útvar organizuje přepravy. Vše se děje na základě požadavků zákazníka. Jedná se o následující výrobky, které jsou dále stručně představeny.

2.2.1 Jednouúčelové stroje

Jednouúčelové stroje a zařízení jsou navrhovány a vyráběny dle požadavků zákazníka. Společnost poté zpracuje návrh, vytvoří 3D modely strojů a dílů v programu SolidWorks a vytvoření výrobní dokumentace, dále provede export 3D modelů do všech evropských standardů STEP, SAT, IGES, provádí kontrolní výpočty konstrukcí a překreslování dokumentace do digitální formy a vyrábí stroje a strojní součásti, dle vlastní i dodané dokumentace. Linka na výrobu automobilových skel je na obr. 2.2.

Obr. 2.2 Linka na výrobu automobilových skel



Zdroj: [8].

2.2.2 Výrobní linky, stroje, zařízení

Společnost se zabývá rekonstrukcemi stávajících linek nebo jejich komplexní obnovami a modifikacemi, např. balicí linky (viz obr. 2.3), jeřábový přenašeč, hydraulický lis 40t, nářadí robotického pracoviště, atd.

Obr. 2.3 Balicí linka

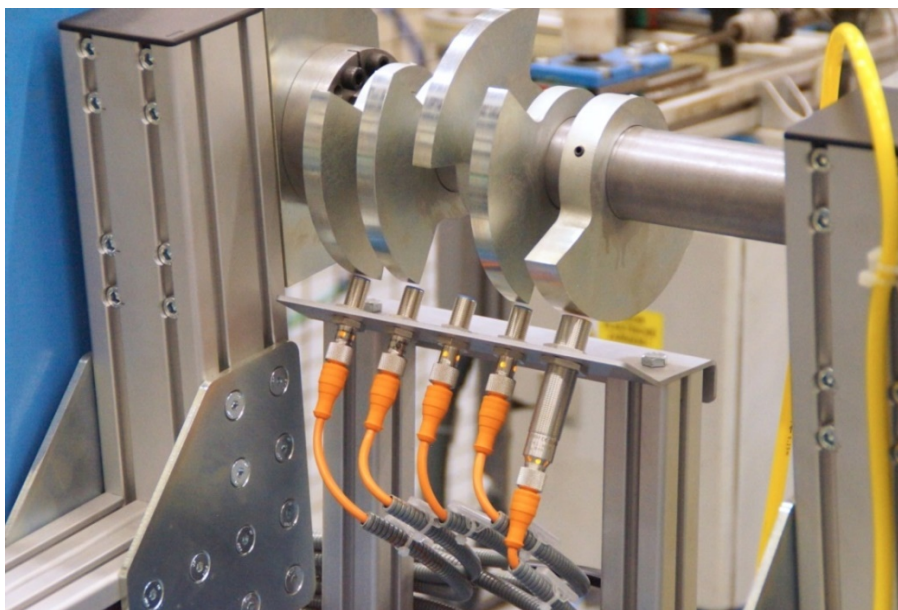


Zdroj: [8].

2.2.3 Elektrotechnika a automatizace

Pro stroje a zařízení je zpracována elektro dokumentace, návrhy a dodávky řídicích systémů. Společnost pro návrh a dodávku řídicích systémů strojů a výrobních linek, převážně používá systémy Siemens, Omron, Allen Bradley, NCT, dále zpracuje návrh, vytvoří software pro ovládání strojů, technologických celků, či výrobních linek a v případě požadavku zákazníka upraví, provede servis stávajících strojů a výrobních linek. Společnost vytvoří návrh, dodá hardware a software i pro monitorovací a vizualizační systémy. Dle požadavku zákazníka navrhne a vytvoří do strojů řízené regulované pohony se střídavými i stejnosměrnými měniči, zpracuje návrh hardwaru a softwaru pro měření a regulaci (viz obr. 2.4). V neposlední řadě společnost navrhuje, sestavuje PC jednotky, serverů Linux a počítačových sítí.

Obr. 2.4 Bezpečnostní indukční snímač



Zdroj: [8].

2.2.4 Ocelové transportní cívky a palety

Společnost navrhuje, vyvíjí a vyrábí ocelové transportní cívky a palety (viz obr. 2.5). Na základě požadavků zákazníka jsou cívky transportovány v rámci ČR i do různých zemí v EU, kde pak další dodavatelé namotávají určené zboží. Taktéž transportní cívky s namotaným zbožím, jsou vyváženy do třetích zemí.

Obr. 2.5 Transportní cívka na paletě



Zdroj: [8].

2.3 Charakteristika přepravovaného zboží

V další části práce bude pozornost věnována vybranému druhu přepravovaného zboží, kterým jsou transportní cívky. Transportní cívky jsou určeny pro navíjení kabelů a bezešvých trubek. Výrobek je zhotoven z ocele. Jde o výrobek, který má pro přepravu specifické požadavky na ložení a fixaci. Společnost SEA - Chomutov, s.r.o. vyváží transportní cívky do různých zemí podle poptávky a potřeb kupujících. Výrobky jsou vyváženy do evropských zemí i do zámoří.

Parametry přepravovaného zboží

Hmotnost: 600 - 2700kg.

Rozměry:

výška 1800 - 3500 [mm],

šířka 500 - 2300 [mm],

průměr 1800 - 3500 [mm].

Obr. 2.6 Obrázek transportní cívky naložené na silničním dopravním prostředku



Zdroj: [8].

Specifické požadavky na přepravu

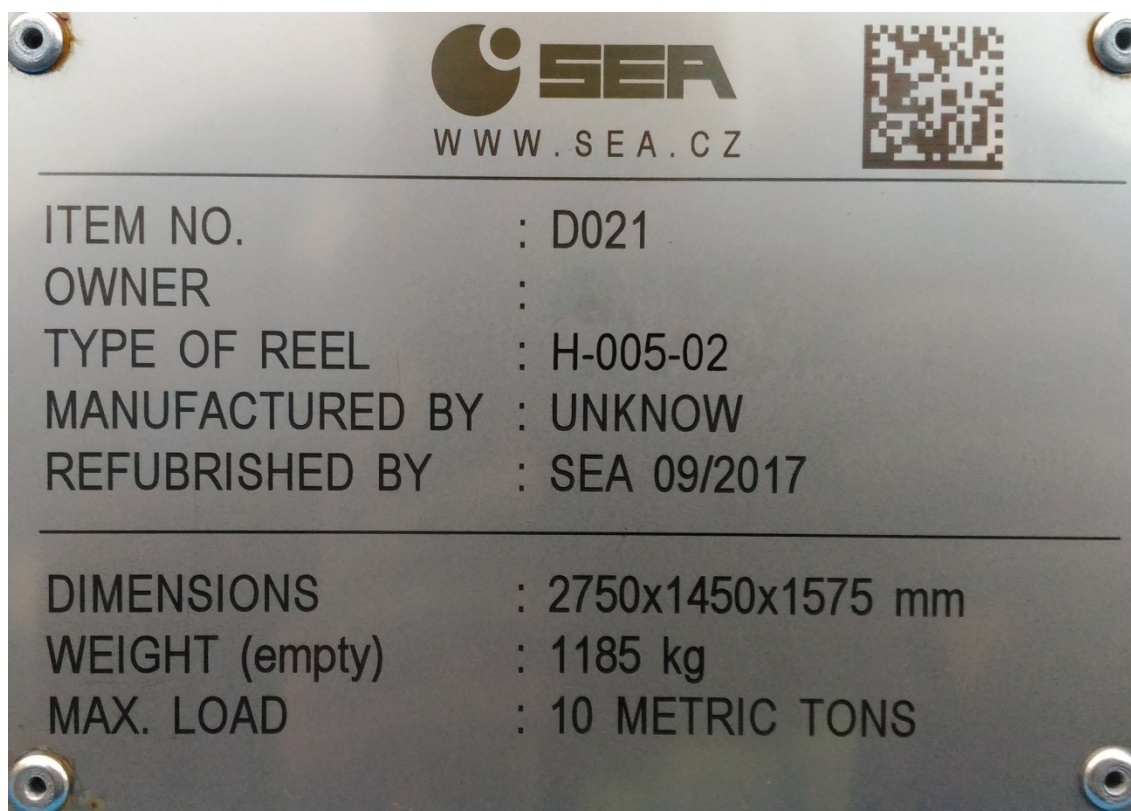
Pro bezpečnou přepravu je nezbytné, aby byla transportní cívka uložena na speciální přepravní paletě. Z pohledu zajištění je důležitá fixace na dopravním prostředku. K usnadnění upevnění popruhu na přepravovanou transportní cívku jsou na cívce i speciálních paletách upevňovací prvky.

Transportní cívka musí být uložena vzhledem k těžišti i následnému upevnění uložena přesným směrem, proto se na transportní cívku upevňuje piktogram s anglickým nápisem „UP“. Aby i tak nedošlo k pochybení, na rám transportní cívky se u tohoto piktogramu a na protější stranu transportní cívky vyznačí červený pruh.

Touto vizuální kontrolou lze ihned zjistit, zda je transportní cívka naložena v paletě i na dopravním prostředku ve správné poloze či nikoli (viz obr. 2.6).

Pro správnou identifikaci transportní cívky, jsou na ni připevněny další nálepky a štítky. Především číslo transportní cívky, které je důležité z celního aspektu dopravy, kdy v doprovodném vývozním (popř. dovozním) dokumentu musí být toto číslo identické, jako je fyzicky naložená transportní cívka na dopravním prostředku. Na transportní cívce je taktéž vyznačena hmotnost, rozměry, kapacita, datum, kdy transportní cívka prošla finální kontrolou z výroby, dále pak ocelový štítek s jedinečným QR kódem (viz obr. 2.7), kde je zanesený link s celou historií transportní cívky a v neposlední řadě je nalepen piktogram postupu manipulace s transportní cívkou.

Obr. 2.7 Ocelový štítek s jedinečným QR kódem



Zdroj: [8].

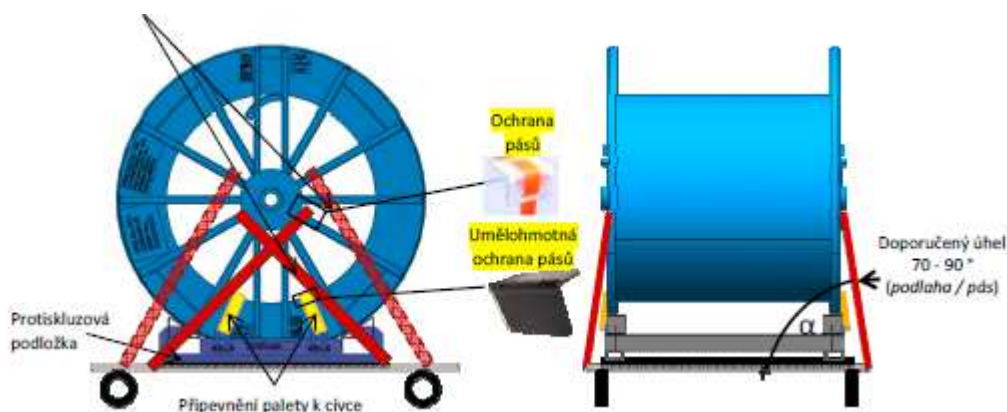
Z hlediska bezpečné manipulace a maximálního zajištění cívek, vytvořila a vydala společnost SEA – Chomutov, s.r.o. ve spolupráci s další zainteresovanou stranou, interní směrnici PP 500-010 Manipulace s cívkou a provádění nakládky. [9]

Cílem této směrnice bylo především bezpečnost při přemísťování zboží, usnadnění a standardizaci nakládek. Jsou zde popsány především všeobecné pokyny pro dopravce,

zahrnující povinnost nosit ochranné pracovní prostředky v místech nakládek, dále pak odpovědnost dopravce za technické parametry upínacích prostředků, konstrukci přepravních rámců a nákladového prostoru. Velmi důležitou částí této směrnice je samotný proces nakládky / vykládky a následné upevnění transportní cívky na dopravním prostředku. Je uveden rozdíl mezi nakládkou prázdné transportní cívky bez navinutého zboží a tzv. plné – navinuté transportní cívky. Počet upínacích prostředků a rozložení zboží, záleží na celkové váze transportní cívky a konstrukci dopravního prostředku.

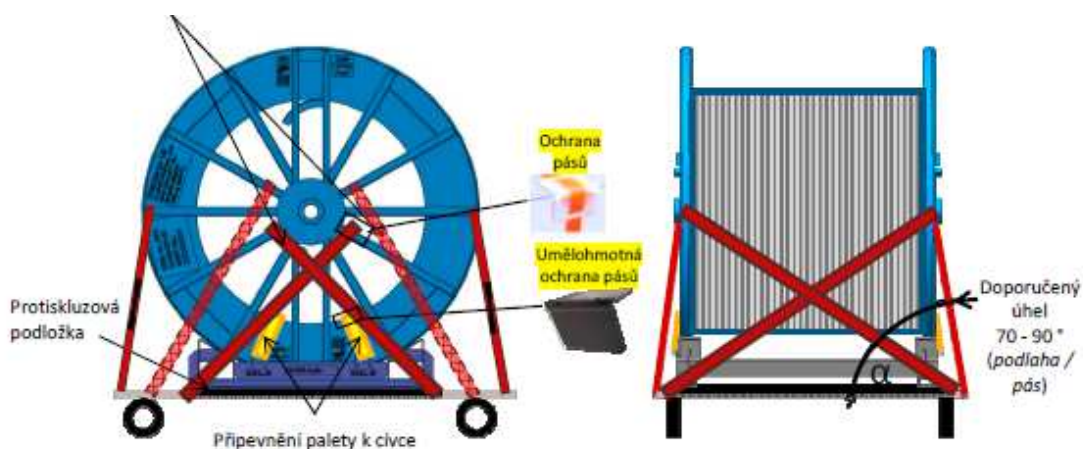
Transportní cívky jsou taktéž konstruovány s navařenými upínacími oky anebo bez nich, proto i tyto 2 procesy upínání jsou v této směrnici popsány i vizuálně zobrazeny.

Obr. 2.8 Způsoby zajištění prázdné transportní cívky bez upínacích ok



Zdroj: [9].

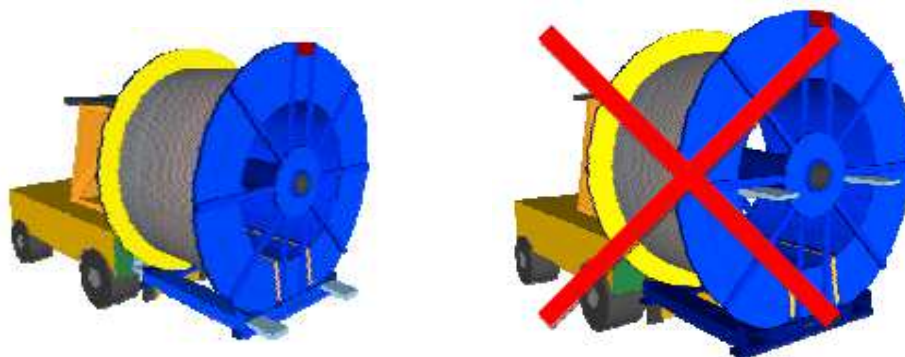
Obr. 2.9 Způsoby zajištění plné cívky bez upínacích ok



Zdroj: [9].

V poslední části je zobrazen a popsán povolený a zakázaný proces vykládky / nakládky z hlediska manipulace s transportní cívkou a manipulačních prostředků.

Obr. 2.10 Povolený a zakázaný manipulační proces s navinutým zbožím



Zdroj: [9].

K dokončení celé dokumentace společnost SEA – Chomutov, s.r.o. kontaktovala po vydání interní směrnice PP 500-010 Manipulace s cívkou a provádění nakládky [9] společnost DEKRA CZ a.s. pro vydání certifikátu č. 2014/1003 [10], který potvrzuje dle platných norem technickou způsobilost zabezpečení transportních cívek pro přepravu a manipulaci.

Certifikát je vystaven na základě expertní analýzy, která je zpracována dle příslušných zákonů „zákon 361/2000 Sb. § 52: přeprava nákladu, vyhláška 341/2002 Sb. § 15 odstavec 11: Náklad na vozidle (i v soupravě) musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu. Pokud je k připevnění nákladu použita poutací a upínací souprava, musí být v řádném technickém stavu a odpovídat ČSN EN12195-2, ČSN EN12195-3, ČSN EN12195-4.

K uvedené směrnici PP 500-010 Manipulace s cívkou a provádění nakládky [9] a certifikátu č. 2014/1003 společnosti DEKRA CZ a.s. [10], je také nutno u této přepravy zmínit zatížení zboží na dopravním prostředku. Jak je patrné zvláště při přepravě transportních cívek s navinutým zbožím na paletě, vysoká hmotnost (až 26t u motorových vozidel se 3 nápravami) je koncentrována na malém místě. V tomto případě se návěsy dodatečně vyztuží, aby nedocházelo k nevhodnému ohybu návěsu.

„U silničních vozidel v provozu se připouští nerovnoměrnost rozložení okamžité hmotnosti vozidla na kola jednotlivých náprav mezi pravou a levou polovinou, pokud

to dovoluje únosnost pneumatiky, nejvýše však 15% hmotnosti připadající na nápravu.“
[11, str. 165]

Podíl statického zatížení z celkové hmotnosti vozidla připadající na jeho jednotlivé nápravy nesmí být překročen, limity jsou uvedeny ve Vyhlášce č. 341/2002 Sb. Ve většině případů se u tohoto zboží jedná o motorová vozidla se 3 nápravami, kde limit je 25 t. Celková hmotnost vozidla je součet pohotovostní a užitečné hmotnosti. Pohotovostní hmotností vozidla se rozumí hmotnost komplexně vybaveného vozidla, tj. s předepsaným nářadím a předepsanou výbavou. Užitečnou hmotností vozidla se rozumí hmotnost nákladu, pomocného nebo pracovního zařízení přechodně i nepevně připojeného. Okamžitou hmotností vozidla se rozumí hmotnost vozidla zjištěná v daném okamžiku při provozu. [11]

3 Analýza technologických procesů

Přepavní technologii lze chápat jako časově a věcně na sebe navazující přepavní úkony.

V technologii přepavního řetězce společnosti SEA - Chomutov, s.r.o. jsou nastaveny určité postupy, aby se zamezilo procesním chybám. Vše začíná od rozhodnutí zákazníka o dopravě. Dále je určeno zboží a hmotnost zboží na kamionu, následuje vystavení objednávky pro přepravu, kde jsou určeny adresy nakládky a vykládky, den a čas nakládky a vykládky, popř. hodina a pokud je vyžádáno, i jiné upřesňující informace.

V den nakládky se při nakládce zboží připraví vývozní celní a jiné nezbytné dokumenty a po nakládce, kontrole a nafocení, se řidiči předají dokumenty a řidič odjíždí na místo určení.

V dokumentech je také velmi důležité správné nastavení dodacích položek dle INCOTERMS 2010. Dle těchto doložek se určují vztahy vyplývajícími z kupní smlouvy, povinnostmi při celním odbavení, balení zboží či při přebírání zboží.

Při analýze vycházím z technologických postupů pro přepravu, které jsou uvedeny v teoretické části této práce. Jedná se o úkony:

- vyhledání vhodného dopravce (nezávazná poptávka služby),
- výběr dopravce, dohodnutí podmínek a uplatnění závazné objednávky,
- odevzdání zásilky dopravci a potřebných dokladů ke zboží, včetně přepavní listiny (např. nákladní list),
- realizace přepravy - přesun zásilky, příp. překládka v průběhu přemístění,
- odevzdání zásilky příjemci a potvrzení převzetí,
- vyúčtování přepravy (zahrnující vyúčtování přepavního, řešení reklamací a případných sporů, splnění povinností vůči orgánům státní správy),
- úhrada přepavního.

Vzhledem k stanovenému cíli, že důraz bude kladen na potřebné dokumenty, jsem technologické postupy rozdělila na postupné kroky ve vztahu k potřebným dokumentům.

Jedná se o následující kroky:

1. poptávka dopravní služby a její objednávka,

2. odevzdání zásilky a potřebných dokladů dopravci,
3. odevzdání zásilky příjemci, příp. následnému dopravci,
4. splnění povinností vůči orgánům státní správy (finanční úřad a celní úřad).

V rámci analýzy kroků ve vztahu k příslušné přepravní dokumentaci ve společnosti SEA – Chomutov, s.r.o. jsem zjistila, že problémy vznikají v kroku 3. Vzniklé nesrovnalosti se pak projevují i v následném kroku, kdy není možné v plném rozsahu splnit povinnosti vůči celnímu a finančnímu úřadu.

V další části bakalářské práce se pro splnění cíle zaměřuji na analýzu dokumentů potřebných k vývozu a dovozu transportních cívek a palet do třetích zemí a Evropské unie. Za dobu, kdy pracuji v logistice, mohu říci, že je důležité nejen samotné přemísťování zboží, ale i správné ukončování dokumentů, které zboží doprovází a zvláště pak celních dokumentů z hlediska celního úřadu i finančního úřadu.

3.1 Logistický proces vývozu zboží do třetích zemí

V této podkapitole se zabývám praktickou částí logistického procesu přemísťování ocelových transportních cívek na paletách, včetně dokumentů, které jsou pro přepravu důležité.

Přepřavované zboží: ocelové transportní cívky s navinutým zbožím upevněné na paletách.

Cílová země pro vývoz:

- a) USA,
- b) Norsko.

Ad a) Vývoz do USA / cívky s navinutým zbožím

Zboží se naloží na kamiony dle předepsaných norem a instrukcí (viz podkapitola 2.3 Charakteristika přepřavovaného zboží). Po řádném zabezpečení nákladu na kamionu, řidič vyčká na celní dokumenty určené pro vývoz. V tomto případě dokumentů může mít řidič vícero. A to jak na samotné transportní cívky, tak i na zboží na těchto cívkách navinuté. Pokud je transportních cívek na kamionu více, např. 3 ks, má tedy řidič 6 vývozních celních dokumentů.

Po obdržení těchto dokumentů, řidič odjíždí do přístavu, většinou v Německu. Vývozní celní dokumenty se odevzdají, zároveň se potvrdí dokumenty (CMR) pro řidiče v celní zóně před vykládkou a následně se zboží vyloží do skladu určeného příjemcem.

Dle vysledovaného procesu v přístavu, se celní dokumenty ukončují až v momentě naložení zboží na loď.

Přepravní dokumenty:

nákladní list CMR pro silniční dopravu, faktura a celní doklad (vývozní doprovodný doklad) potřebný pro vývoz z EU.

Identifikovaný problém - nesprávné ukončení dokumentů pro celní režim vývoz, kdy pak nelze potvrdit vývoz zboží z EU do USA.

Zde vidím 2 kritické situace spojené s neukončením celních dokumentů:

- řidič nepředá veškeré vývozní dokumenty v místě ukončování celních dokumentů,
- celní úřad dostane od řidiče veškeré dokumenty, ale ukončí jenom část.

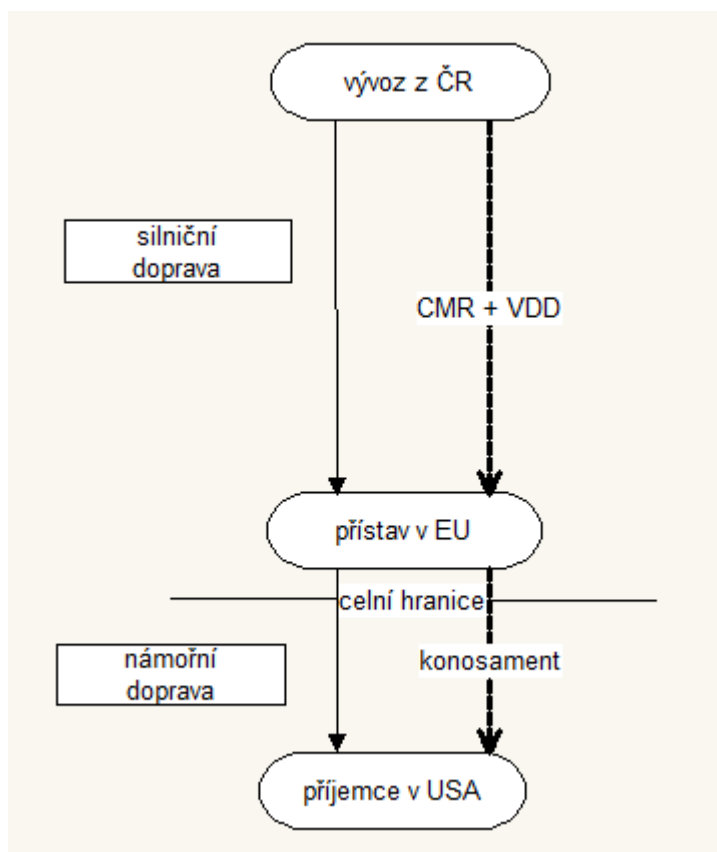
Zboží je v přístavu konsolidováno, a jakmile je zákazníkem nebo jeho partnery zamluvena loď, je zboží na loď naloženo, vystaven kontejnerový list a následně konosament. Mezi těmito dvěma časovými úseky – doručení zboží do skladu určeného příjemcem a naložením na loď – vzniká časová prodleva i několik týdnů.

V kontejnerovém listě je vypsán odesílatel, příjemce, atd., seznam veškerých vývozních dokumentů (VDD), popř. HS kódů a názvů zboží. Tento kontejnerový list slouží jako podklad pro vystavení konosamentu, který zboží provází z přístavu odeslání do přístavu určení. Zákazník konosament dostává k odsouhlasení. V konosamentu je uveden odesílatel a příjemce, přístav doručení, název lodí, celkový počet přepravovaného zboží, popř. další upřesňující informace.

Po tomto procesu je zboží připraveno k odplutí do finální destinace. Po doplutí do přístavu v USA, je zboží vyloženo v přístavu a převezeno k zákazníkovi.

Abychom zjistili, zda jsou VDD ukončena, je nutné se přihlásit do interního systému, který je propojen se systémem celní správy, vyhledat konkrétní vývozní celní dokument a teprve zjistíme, zda dokument byl ukončen či nikoliv.

Obr. 3.1 Schéma logistického procesu vývozu zboží do USA



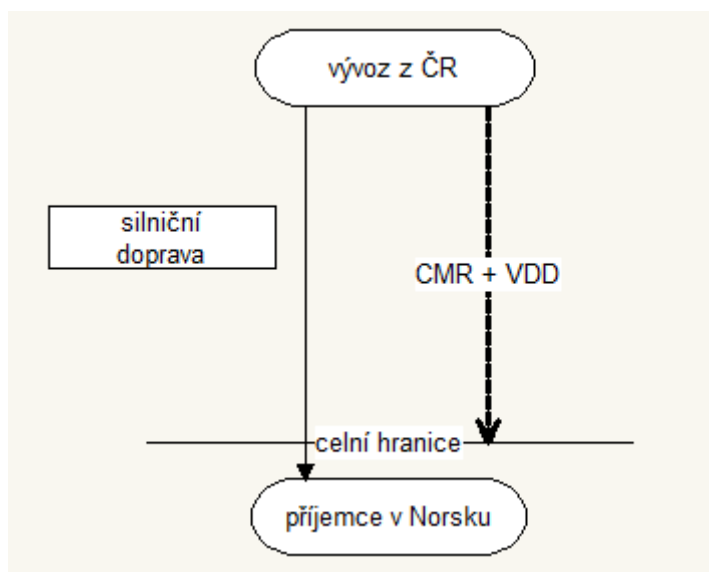
Zdroj: vlastní zpracování.

Ad b) Vývoz do Norska / cívky s navinutým zbožím

Zboží se naloží na kamiony dle předepsaných norem a instrukcí (viz podkapitola 2.3 Charakteristika přepravovaného zboží). Po řádném zabezpečení nákladu na kamionu, řidič vyčkává na celní dokumenty určené pro vývoz. I v tomto případě dokumentů může být několik. A to jak na cívky, tak i na zboží na cívkách navinuté. Po obdržení těchto dokumentů, řidič odjíždí do určené destinace. Na švédsko-norské hranici předkládá dokumenty celníkům, kteří dokumenty ukončují.

Po předání dokumentů celní správě, řidič pokračuje do konečné destinace na vykládku. Zde si nechá potvrdit CMR, popř. naloží prázdné cívky zpět a odjíždí s jiným zbožím a jinými dokumenty zpět do ČR.

Obr. 3.2 Schéma logistického procesu vývozu zboží do Norska



Zdroj: vlastní zpracování.

Po bližším zkoumání procesu neukončených celních dokumentů bylo zjištěno, že v případě vývozu do Norska se neukončené celní dokumenty téměř neobjevují. V tomto případě se neukončené dokumenty za zkoumané období v letech 2016 – 2018 neobjevily. Dle dosavadních zjištění je to proto, že řidič celní dokumenty osobně předá na hranicích konkrétnímu pracovníkovi, na ukončení dokumentů vyčká a po pokynu k odjezdu a obdržení kopií dokumentů odjíždí.

3.2 Logistický proces dovozu zboží ze třetích zemí

Tok transportních cívek s paletami se řídí projektem a jeho velikostí. Zákazník ze třetí země pošle do ČR potřebné množství tak, aby byl pokryt další požadovaný projekt.

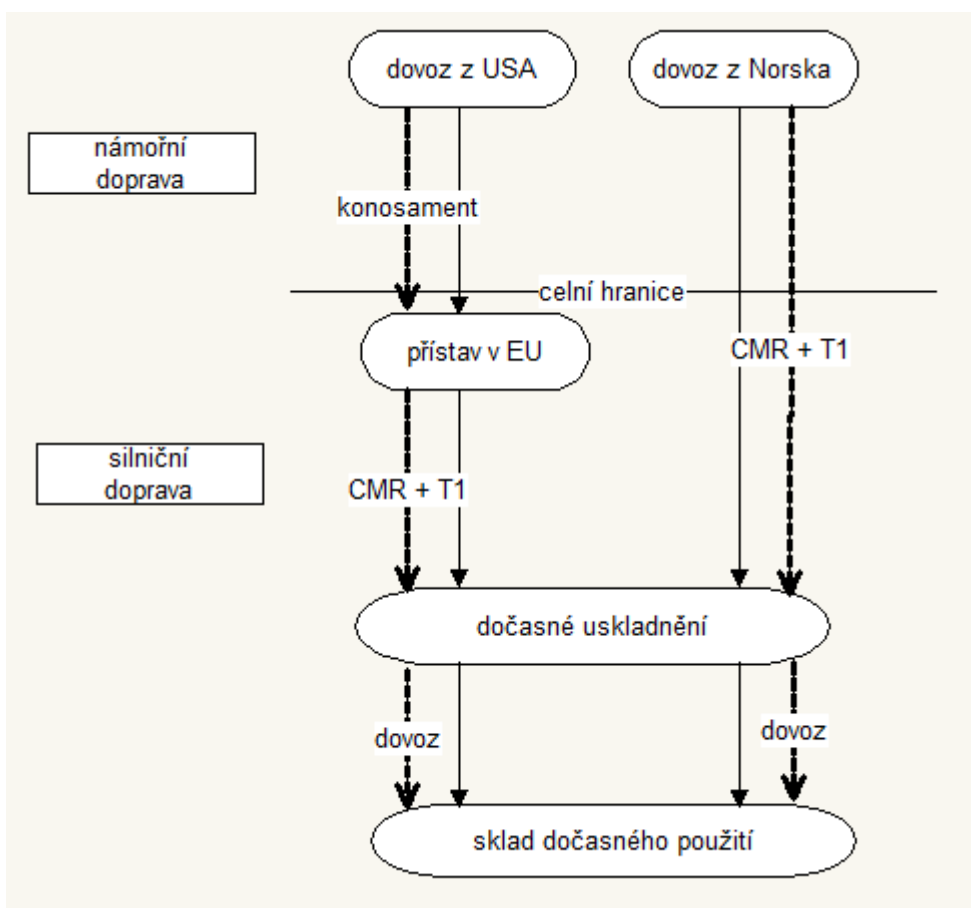
Pokud množství nestačí, či se konečný zákazník rozhodne, že potřebuje zcela jiný typ než ten, který je pro něj standardní, je společnost SEA – Chomutov, s.r.o. kontaktována pro výrobu nového typu. Ne však materiálově, ale co se týče designu. V určitých případech, společnost SEA – Chomutov, s.r.o. zboží vyzvedne kamiony buď v přístavu v EU nebo v Norsku a dle pečlivě naplánovaného itineráře je následně dopravuje do svého skladu.

Společnosti SEA - Chomutov, s.r.o. využívá převážně předem určených celních režimů, do jakých je zboží cleno.

Proces dovozu a dokumentace je následující:

- poptávka ze strany zákazníka,
- nabídka zákazníkovi,
- nakládka transportních cívek na kamion,
- vystavení T1 a doprovodných dokumentů (přístav v EU, Norsko),
- předání dokumentů,
- odjezd kamionu,
- dovoz do skladu společnosti,
- předání dokumentů,
- ukončení T1,
- vykládka.

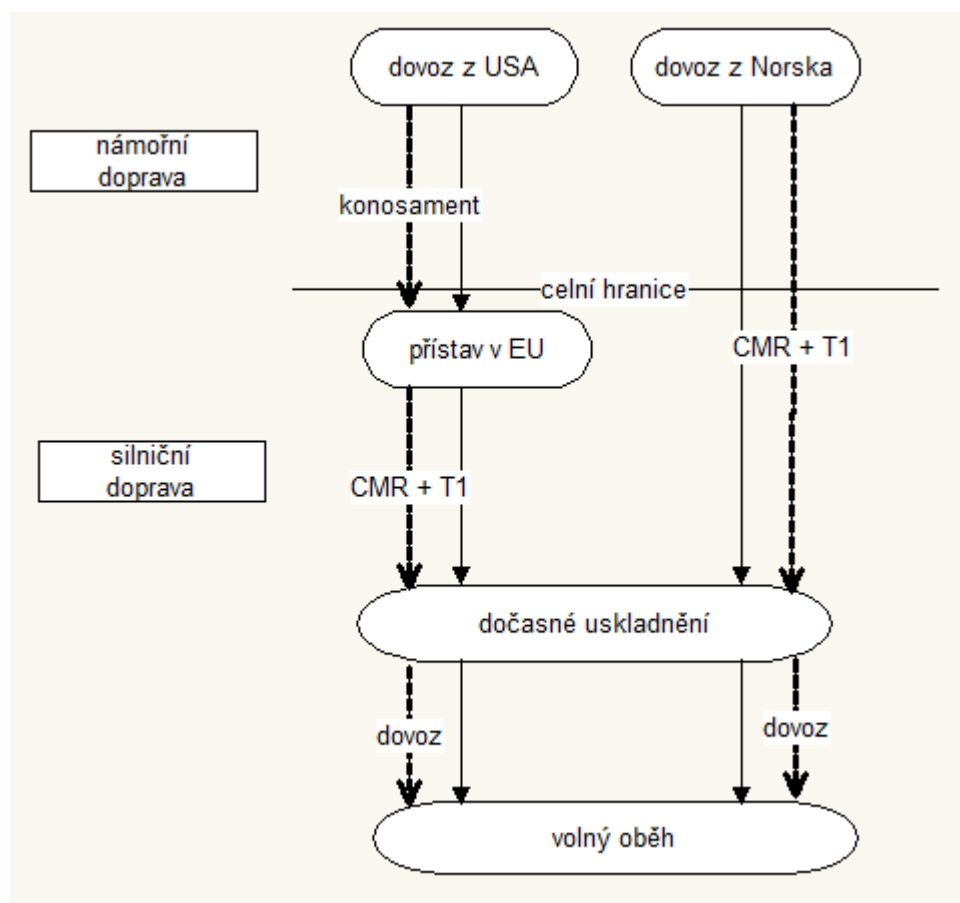
Obr. 3.3 Proces dovozu zboží ze třetí země do skladu dočasného použití



Zdroj: vlastní zpracování.

Při dovozu v závislosti na dodacích podmínkách INCOTERMS 2010 se do určitých kolonek dovozního celního prohlášení píšou mimo jiné i náklady na dopravu. Toto vše ovlivňuje výši cla při clení zboží do volného oběhu.

Obr. 3.4 Proces dovozu zboží ze třetí země do volného oběhu



Zdroj: vlastní zpracování.

3.3 Logistický proces zboží do Evropské unie

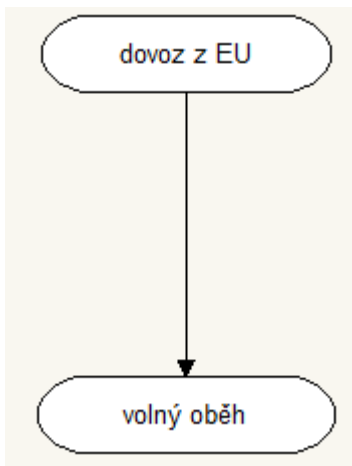
Pro doplnění celého logistického procesu je potřeba zmínit i vývoz do Evropské unie. Vývoz samotný je tvořen nakládkou zboží a vystavením doprovodných dokladů, ale v tomto případě bez vývozního celního dokladu. Tudíž v tomto případě nevzniká problém s ukončováním vývozních dokladů.

3.4 Logistický proces zboží z Evropské unie

Dovoz z Evropské unie je jednodušší v tom, že se pro přechod hranic nevystavují taktéž žádné celní dokumenty. Nicméně pokud je zboží prodáváno a kupováno, musí se v obou případech vykázat do Intrastatu.

Celý tento proces je ovlivněn jaké množství na daný projekt zákazník potřebuje cívek s paletami.

Obr. 3.5 Proces dovozu zboží z Evropské unie



Zdroj: vlastní zpracování.

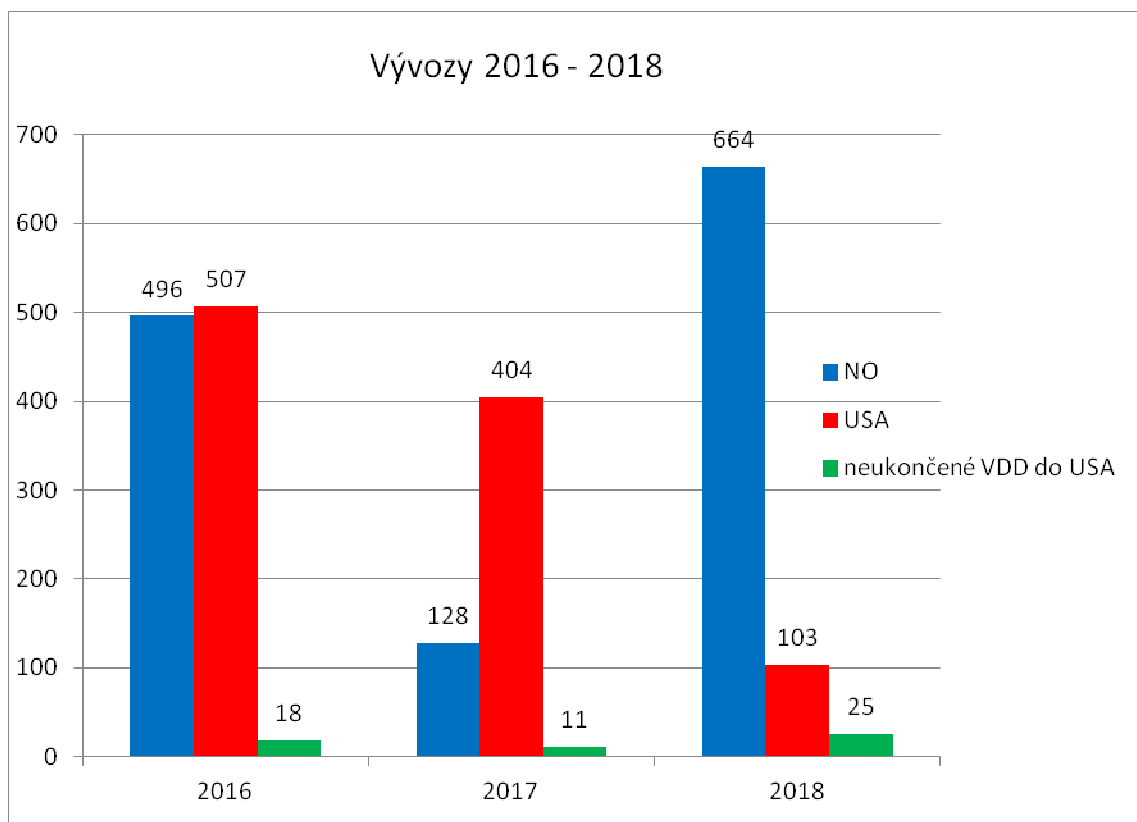
4 Zhodnocení analýzy a návrh na zlepšení

V kapitole 3.1 procesu vývozu byl identifikován problém **nesprávné ukončení dokumentů pro celní režim vývoz, kdy pak nelze potvrdit vývoz zboží z EU do USA**. Při vývozech do USA se opakují kritická místa při ukončování celních dokumentů. Ve všech případech zde velkou roli hraje lidský faktor.

Vše v tomto procesu na sebe navazuje. Pokud řidič nepředá na hranicích či v přístavu veškeré potřebné doklady (zvláště pak VDD), výstupní celní úřad nemůže doklady ukončit a společnost nemůže doložit, že zboží opustilo hranice a tedy si nemůže uplatnit DPH. Tudíž nejenže může být doměřeno DPH a následné poplatky spojené s pozdní platbou, ale i clo.

Analýza vývozu a neukončených VDD je provedena za období let 2016 – 2018. V grafu vyjádřeno (viz graf 4.1), kolik zboží je za určité období vyvezeno do Norska, kolik do USA, včetně přehledu s neukončenými vývozními celními dokumenty.

Obr. 4.1 Graf vývozu s neukončenými celními dokumenty v letech 2016 – 2018



Zdroj: vlastní zpracování.

V následující tabulce jsou zobrazeny počty vývozů do Norska a USA v určené období, dále pak počty neukončených dokumentů při vývozech do USA a taktéž procentuální zobrazení vůči celkovým vývozům do těchto dvou zemí.

Tab. 4.1 Přehled vývozů včetně neukončených dokumentů v % z celkového množství vývozů do Norska a USA

	2016	2017	2018
NO	496	128	664
USA	507	404	103
neukončené dokumenty do USA	18	11	25
neukončené dokumenty %	1,79%	2,07%	3,26%

Zdroj: vlastní zpracování.

V tabulce 4.2 jsou potom zobrazeny pouze vývozy do USA a jejich procentuální vyjádření.

Tab. 4.2 Přehled vývozů včetně neukončených dokumentů v % z vývozů do USA

	2016	2017	2018
USA	507	404	103
neukončené dokumenty do USA	18	11	25
neukončené %	3,55%	2,72%	24,27%

Zdroj: vlastní zpracování.

Jak je patrné z první tabulky např. v roce 2018 u celkového množství vývozních celních dokumentů je to 3,26 %, ale pokud se zaměříme pouze na vývozy do USA (viz tabulka 4.2) toto číslo vzroste úměrně počtu vývozů do USA, tj. 24,27 %, což v tomto případě tedy dělá téměř 1 / 4 vývozů.

Může se zdát, že v celkovém počtu všech vývozů, je toto číslo zanedbatelné. Ovšem při dokazování, že zboží opustilo ČR, následně i Evropskou unii, předchází velmi zdoluhavý a náročný proces. Společnost musí čekat 90 dní, než zboží v celním systému spadne do režimu kontroly, avšak v tomto čase již může začít shromažďovat veškeré důkazy spojené s vývozem zboží do USA a kontaktovat celní správu s důkazy. Dále pak celní správa má poté 60 dní, aby důkazy prošla a rozhodla o ukončení celních

dokumentů. Popř. si celní správa může vyžádat další důkazy k vývozu. Tzn., pokud i po vyzvání na dodání dalších důkazů, důkazy celní správě nestačí, může ve věci vývozu rozhodnout o zrušení celních dokumentů pro vývoz.

V dané chvíli je tedy jasné, že vývoz se neuskutečnil a je dle zákona o DPH, potřeba zmíněné DPH doplatit, taktéž pokud finanční úřad vyměří pokutu za pozdní platbu DPH, musí společnost zaplatit i tuto pokutu. V těchto případech navrhuji do smlouvy přidat doložku o fakturaci vzniklých nákladů zákazníkovi.

V případě neukončených vývozů, dle mého interního zjištění, se tak ve 100 % stalo při vývozech do USA. Z počtu 507 vývozů USA za rok 2016 bylo 18 vývozů s neukončenými celními dokumenty, v roce 2017 z počtu 404 vývozů to bylo 11 dokumentů a v roce 2018 ze 103 vývozů to bylo 25 dokumentů.

Tzn., že poté co řidiči odevzdají doprovodné vývozní dokumenty při vykládce, nemají kontrolu, kdo dokumenty převezme, či jak je dále zpracuje.

Poslední kontrola, zda jsou k dispozici veškeré dokumenty, by měla být při vystavování kontejnerových listů a konosamentu jinak taktéž Bill of Lading B/L.

Jak jsem zjistila v případech u společnosti SEA – Chomutov, s.r.o., pokud jsou celní dokumenty zapsány do kontejnerových listů či do konosamentu, jsou v těchto případech vývozní dokumenty ukončeny.

Problém nastává, pokud vývozní dokumenty zapsány nejsou. Jednak nejsou ukončeny a taktéž v těchto případech je velmi obtížné dokazovat, že zboží bylo vyvezeno do třetí země, v tomto případě do USA.

Volí se tedy varianta, kdy přicházejí na řadu další alternativní důkazy, které postačují celní správě. Nicméně tyto procesy jsou velmi zdlouhavé a trvají několik týdnů, či měsíců. Společnost SEA – Chomutov, s.r.o. se těmito procesům snaží přecházet. A to jak neustálou kontrolou na straně přístavu, kdy se dotazujeme v pravidelných intervalech, zda a na kterou loď zboží bude naloženo, tak i dotazováním zákazníka, který si v těchto případech přepravu organizuje sám.

Do tohoto logistického procesu je ve většině případů zapojeno více firem a tím i více pracovníků, proto chybovost v neukončování doprovodných vývozních dokumentů vzniká.

Jak je z tohoto procesu patrné, aby byla 100% kontrola nad ukončením celních dokumentů, musel by být vynechán lidský faktor. To však není možné.

Návrhem řešení je tedy pečlivost a dohled nad celým vývozním procesem. Celní deklarant tedy předá veškeré dokumenty řidičovi, řidič všechny tyto dokumenty předá v přístavu a odpovědný pracovník celní dokumenty ukončí a zapíše do příslušných dalších dokumentů (kontejnerové listy, konosament) a v tuto chvíli nevznikají žádné dokumenty, které jsou po lhůtě, tzn. neukončené.

Také zrychlení procesů u celní správy ohledně důkazů, by pomohlo odstranit dlouhé čekání na podání dodatečných důkazů. Např. v momentě, kdy zjistíme, že loď odplula, ale dokumenty nebyly ukončeny a dle praxe, již nemohou mít ukončeny v řádné lhůtě, mít možnost podat okamžitě důkazy.

Dalším návrhem řešení je použití správných doložek. Pokud zákazníkovi společnost SEA – Chomutov, s.r.o. bude zajišťovat dopravu door to door, je velká pravděpodobnost si zvláště v přístavech, ukončování celních dokumentů pohlídat a dále navrhuji mít zodpovědného pracovníka v přístavu, aby na proces ukončení mohl dohlížet.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo na základě teoretických znalostí dopravní logistiky posoudit technologické procesy přepravy vybraného zboží v konkrétní společnosti a na základě nich stanovit jejich úzká místa a zpracovat návrh na opatření vedoucí ke zlepšení současného stavu s důrazem na potřebné dokumenty. Pro splnění daného cíle byla zvolena společnost SEA – Chomutov, s.r.o., na níž jsem se rozhodla ilustrovat danou problematiku. Jako předmět přepravy byly zvoleny transportní cívky, které společnost SEA – Chomutov, s.r.o. vyrábí a dle požadavků, následně zajišťuje jejich přepravu ke konečným zákazníkům.

První kapitola je věnována teoretickému vymezení dané problematiky. Zahrnuje definici a stručnou charakteristiku logistiky, dopravy a přepravy, popisuje funkci dopravy v logistickém řetězci a následně jsou v této kapitole popsány jednotlivé druhy dopravních oborů včetně jejich předností a nevýhod. Přepravní technologie a celní režimy pak tvoří poslední část úvodní kapitoly.

Posláním druhé kapitoly bylo představení společnosti SEA – Chomutov, s.r.o. Po stručném představení organizační struktury této firmy byla pozornost zaměřena na výrobní činnost společnosti, kde byly prezentovány 4 skupiny výrobků, jejichž výrobou se společnost SEA – Chomutov, s.r.o. zabývá. Pro splnění cíle bakalářské práce byly pro praktickou část zvoleny ocelové transportní cívky. Další část této kapitoly se pak zabírala parametry tohoto zboží, jež jsou pro přepravu silniční dopravou klíčové, dále pak způsoby manipulace a způsobu fixace zboží v dopravním prostředku.

Ve třetí kapitole byly zanalyzovány technologické procesy přepravy transportních cívek. Byly zde popsány jednotlivé úkony učiněné při zajišťování přepravy, přičemž pro potřeby analýzy byly zvoleny dvě cílové země (USA a Norsko), do kterých se cívky dodávají. Na základě technologického procesu byly tyto dvě země porovnávány, což vedlo k identifikaci úzkého místa. Dále byly v rámci třetí kapitoly řešeny logistické procesy při dovozu zboží ze třetích zemí, z a do Evropské unie.

Čtvrtá a zároveň poslední kapitola bakalářské práce měla za úkol zhodnotit provedenou analýzu a současně navrhnout způsob vedoucí ke zlepšení stávajícího stavu. Identifikace slabého místa byla známa již z předchozí kapitoly. V této části je pozornost zaměřena

více do hloubky daného problému a zároveň jsou nastíněny možné komplikace, které mohou z titulu těchto slabých míst společnosti SEA – Chomutov, s.r.o. vzniknout. V poslední části autorka navrhuje možné řešení těchto nedostatků, přičemž největší nedostatek je spatřován v nedostatečné pečlivosti a s tím souvisejícímu selhávání lidského faktoru. Pokud však již dojde ke vzniku komplikací, mohlo by být řešením efektivnější přístup celní správy.

Dle výše uvedeného shrnutí mám za to, že byl splněn cíl této bakalářské práce.

Soupis bibliografických citací

- [1] GROS, Ivan a kol. *Velká kniha logistiky*. Praha: VŠCHT, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.
- [2] ŠULGAN, Marián, GNAP, Jozef a Jozef MAJERČÁK. *Postavenie dopravy v logistike*. Žilina: EDIS, 2008. ISBN 978-80-8070-784-2.
- [3] MACUROVÁ, Pavla, KLABUSAYOVÁ, Naděžda a Leo TVRDOŇ. *Logistika. 2. upravené a doplněné vydání*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2018. ISBN 978-80-248-4158-8.
- [4] SEIDL, Miloslav. *Dopravní logistika*. Přerov: VŠLG, 2018. Dostupné také z: intranet Vysoké školy logistiky o.p.s.
- [5] KÁRNÍK, Miroslav. *Clo a celní politika*. Olomouc: ANAG., 2012. ISBN 978-80-7263-779-9.
- [6] CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Celní řízení, vývoz* [online]. 2019 [cit. 21. 04. 2019]. Dostupné z : <https://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/vyvoz/Stranky/default.aspx>.
- [7] CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Celní řízení, uskladňování v celním skladu* [online]. 2019 [cit. 22. 04. 2019]. Dostupné z : <https://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/RHU/Stranky/celni-sklad.aspx>.
- [8] ČESKO. Interní zdroj SEA – Chomutov, s.r.o.
- [9] ČESKO. SEA – Chomutov, s.r.o. *Pracovní postup PP 500 - 010 Manipulace s cívkou a provádění nakládky*. Chomutov: 2014.
- [10] ČESKO. DEKRA CZ a.s. *Certifikát č. 2014/1003*. Praha: 2014.
- [11] CEMPÍREK, Václav, KAMPF Rudolf a Jaromír ŠIROKÝ. *Logistické a přepravní technologie. Vyd. 2*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2014. ISBN 978-80-263-0710-5.

Seznam zkratek a značek

ČR - Česká republika

T1 – tranzitní dokument

EU – European Union (Evropská unie)

DPÚ – sklad dočasného použití

TARIC - systém integrovaného tarifu Evropské unie

VDD – vývozní doprovodný doklad

DPH – daň z přidané hodnoty

AEO – Authorized Economics Operator (Oprávněný hospodářský subjekt)

CMR – Contrat de transport International ferroviaire de Marchandises par route

(Přepravní smlouva v mezinárodní nákladní silniční dopravě)

Terminologie

Zboží společenství – je zboží, které bylo zcela získáno nebo vyrobeno na celním území Společenství. Také jde o zboží, které bylo dovezeno na území Společenství a propuštěno do režimu volného oběhu.

Intrastat – je systém sběru pro zpracování dat, který sleduje obchod se zbožím mezi členskými státy Evropské unie a tzn. i Českou republikou, které při tom, kromě několika zvláštních pohybů zboží, přestoupilo státní hranici.

INCOTERMS 2010 – je výklad mezinárodních pravidel pro nejvíce používaných obchodních doložek v zahraničním obchodě.

Seznam ilustrací a tabulek

Obr. 2.1 Organizační struktura společnosti SEA - Chomutov, s.r.o.....	24
Obr. 2.2 Linka na výrobu automobilových skel	25
Obr. 2.3 Balicí linka.....	25
Obr. 2.4 Bezpečnostní indukční snímač	26
Obr. 2.5 Transportní cívka na paletě.....	27
Obr. 2.6 Obrázek transportní cívky naložené na silničním dopravním prostředku	28
Obr. 2.7 Ocelový štítek s jedinečným QR kódem	29
Obr. 2.8 Způsoby zajištění prázdné transportní cívky bez upínacích ok.....	30
Obr. 2.9 Způsoby zajištění plné cívky bez upínacích ok	30
Obr. 2.10 Povolený a zakázaný manipulační proces s navinutým zbožím.....	31
Obr. 3.1 Schéma logistického procesu vývozu zboží do USA.....	36
Obr. 3.2 Schéma logistického procesu vývozu zboží do Norska.....	37
Obr. 3.3 Proces dovozu zboží ze třetí země do skladu dočasného použití	38
Obr. 3.4 Proces dovozu zboží ze třetí země do volného oběhu	39
Obr. 3.5 Proces dovozu zboží z Evropské unie	40
Obr. 4.1 Graf vývozu s neukončenými celními dokumenty v letech 2016 – 2018	41
Tab. 4.1 Přehled vývozu včetně neukončených dokumentů v % z celkového množství vývozu do Norska a USA	42
Tab. 4.2 Přehled vývozu včetně neukončených dokumentů v % z vývozu do USA.....	42

Autorka (vypracovala)	Veronika Hubáčková
Název BP	Přeprava zboží silniční dopravou
Studijní obor	Dopravní logistika
Rok obhajoby BP	2019
Počet stran	37
Počet příloh	0
Vedoucí BP	Ing. Blanka Kalupová
Anotace	Bakalářská práce se zaměřuje na analýzu technologických procesů přepravy transportních cívek s důrazem na doprovodné dokumenty, které zboží doprovázejí. Je zpracován proces vývozu a dovozu konkrétního zboží ve vybrané firmě, kde je řešen proces neukončených celních dokumentů při výstupu zboží na hranicích daným celním úřadem, popř. následky, pokud proces ukončení dokumentů není správný. Účelem je stanovit úzká místa technologických procesů přepravy a zpracovat návrh opatření na zlepšení současného stavu.
Klíčová slova	Transportní cívky, doprovodné dokumenty, neukončené celní dokumenty, vývoz, dovoz.
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	