

Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra řízení

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Návrh systému mezikontinentálních přeprav nákladů
ve vybrané společnosti

Vypracovala: Zuzana Kovářová

Vedoucí práce: Ing. Radek Toušek, Ph.D.

České Budějovice 2015

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě - elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 17. 4. 2015

Zuzana Kovářová

Poděkování

Ráda bych vyslovila poděkování vedoucímu této bakalářské práce Ing. Radku Touškovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a informace týkající se tvorby této práce.

Dále bych ráda poděkovala Ing. Miloslavu Volfovi za poskytnuté informace v rámci společnosti VOLF kancelářské potřeby spol. s r. o. a za vstřícný přístup při konzultování problematiky, která se vztahuje k této bakalářské práci.

Obsah

1. Úvod	3
2. Literární rešerše	5
2.1. Mezinárodní obchod	5
2.1.1. Důvody zahraničního obchodu	6
2.1.2. Světová obchodní organizace (WTO)	6
2.2. Základní pojmy v mezinárodní dopravě	7
2.2.1. Silniční přeprava	7
2.2.2. Železniční přeprava	10
2.2.3. Letecká přeprava	12
2.2.4. Námořní přeprava	14
2.2.5. Proces námořní přepravy	18
2.2.6. Kombinovaná přeprava	22
2.2.7. Možnosti přepravy ve světě	24
2.3. Dopravní politika	25
2.3.1. Zásady tvorby dopravní politiky	25
2.3.2. Dopravní politika Evropské unie	27
2.4. Smluvní vztahy v přepravě nákladů	29
2.4.1. Smlouva zasílatelská	30
2.4.2. Smlouva o přepravě	30
3. Cíl a metodika práce	32
3.1. Cíl bakalářské práce	32
3.2. Metodický postup	32
4. Charakteristika zkoumaného subjektu	34
4.1. Společnost VOLF kancelářské potřeby spol. s.r.o.	34
5. Výsledky	36
5.1. Import	36
5.1.1. Komodity	37
5.1.2. Destinace	38
5.1.3. Balení	39
5.1.4. Dokumenty	41

5.1.5.	Platební podmínky	42
5.1.6.	Možnosti přeprav z Čínské lidové republiky	43
5.1.7.	Srovnání	54
5.2.	Export	57
5.2.1.	Komodity	59
5.2.2.	Destinace.....	60
5.2.3.	Balení.....	61
5.2.4.	Dokumenty.....	62
5.2.5.	Dovozní podmínky.....	63
5.2.6.	Pojištění.....	64
5.2.7.	Možnosti přeprav do Ruské federace	64
5.2.8.	Srovnání	76
6.	Závěr.....	80
6.	Summary	85
7.	Přehled literatury	87
8.	Přílohy	92

1. Úvod

V posledních letech se mezikontinentální přeprava stala neodmyslitelnou součástí pohybu osob a zboží. V dnešní době se přeprava zboží, surovin a různého materiálu uskutečňuje na velké vzdálenosti, za použití různých způsobů dopravy, odlišných typů překladišť či přechodu několika územních hranic. To je však problematické, jelikož objem importovaných či exportovaných komodit stále roste. V České republice v roce 2013 ve srovnání s předchozím rokem vzrostl vývoz o 2,8 % a dovoz o 1,4 %. V přepravě mezi kontinenty se nejčastěji používá námořní přeprava, pro méně rozměrné či urgentní zásilky je využívána letecká přeprava. Pro počáteční nebo koncovou fázi dopravy je využívána silniční či železniční přeprava.

Kombinovaná přeprava je v poslední době velmi využívána. Její rostoucí význam lze velmi dobře dokumentovat zvyšujícím se podílem na celkové nákladní přepravě. V roce 2013 ve srovnání s předchozím rokem se podíl kombinované přepravy ve světě zvýšil o 2,55 %. Za rok 2013 objem přepravy v hrubých tunách přesáhl hranici 11 milionů tun. Ve srovnání s rokem 2012 se objem nákladní přepravy v roce 2013 zvýšil o 9,2 %. Kombinovaná přeprava je využívána především díky svým výhodám. Tyto výhody jsou ekonomické a časové. Kombinovaná přeprava pracuje se všemi druhy dopravy a kombinuje je tak, aby bylo dosaženo co nejvýhodnějších a tedy efektivnějších výsledků.

Přeprava se uskutečňuje v jedné a té samé přepravní jednotce. Překládá se tedy pouze nákladová jednotka nikoli jednotlivé zboží. Kontejnery se na celkovém počtu přepravených jednotek podílejí z 93 %. Kombinovaná doprava jde stále kupředu. Zavádí se nové technologie, které pomáhají při zefektivnění přepravy. Jsou vydávány nové předpisy a trh se stále vyvíjí. Tomu všemu se musí kombinovaná přeprava přizpůsobit.

Problematikou v posledních letech je offshoring. Jedná se o přesun českých firem za levnou pracovní sílou na východ od hranic. Důvod proč firmy své podniky přesouvají, je především kvůli konkurenceschopnosti. To se děje díky nižším daním a ekonomicky výhodnějším podmínkám v těchto oblastech. Další výhodou pro výrobní firmy jsou nižší náklady na výrobu zboží. Dále k přesunu firem na Blízký a Dálný

východ přispívá fakt, že dovoz zboží z těchto zemí je levnější, nežli výroba na území České republiky. Na druhou stranu je pro výrobní podniky problém s jazykovou bariérou. Největším problémem je však porušování základních lidských práv a svobod.

Bakalářská práce řeší přepravu vybraných komodit z Čínské lidové republiky do České republiky a z České republiky do Ruské federace.

2. Literární rešerše

2.1. Mezinárodní obchod

Obchodem označujeme v nejširším pojetí činnost, v jejímž rámci je uskutečňována směna – nákup a prodej zboží. Touto činností se mohou zabývat jak obchodníci (velké obchodní firmy i malí živnostníci), tak výrobci. Předmětem směny mohou být běžné výrobky, služby (související s prodejem zboží, ale i výhradní prodej služeb), elektrická energie, cenné papíry a další. (Benáček, 1997)

Cílem obchodu je tedy výměna zboží a služeb, tedy produkt, za peníze. (Beneš, 2004)

Podle Boučkové můžeme rozlišit trhy dle velikosti okruhu působnosti na regionální, celostátní a zahraniční. Vymezuji tyto pojmy:

- Vnitřní obchod – obchod na vnitřním trhu představuje obchod na celostátním a regionálním trhu. V oblasti spotřebního zboží přerostl původně lokální či oblastní fenomén menšího rozsahu do významného odvětví národního hospodářství.
- Zahraniční obchod – představuje vývoz (export) a dovoz (import) zboží přes hranice státu. Zahrnuje jak obchod se spotřebním zbožím, tak i obchod se zbožím pro další zpracování. Příslušné obchodní subjekty musí mít potřebnou kvalifikaci pracovníků, musí znát zahraniční trhy a u určitých komodit se vyžaduje i příslušná licence – především k vývozu. (Boučková, 2003)

Žák (1999) definuje mezinárodní obchod jako „toky zboží, které jsou předmětem obchodů mezi jednotlivými národními ekonomikami“. Mezinárodní obchod se měří objemem vývozu a dovozu a v posledních letech se staly významné i toky služeb (Fojtíková, 2009).

2.1.1. Důvody zahraničního obchodu

Podle Pipka (1998) by se země měla v mezinárodní dělbě práce zaměřit na výrobu těch produktů, které vyrábí nejlevněji, tedy s absolutně nižšími náklady práce oproti ostatním zemím. Podle něj jsou absolutně nižší náklady na výrobu určitého produktu výsledkem přírodních podmínek a dosaženého stupně ekonomických výhod (kvalifikace, technická úroveň), které ve své celku ovlivní produktivita vynaložené lidské práce. (Pipek, 1998)

Komparativní výhody vyplývají nikoli z absolutních, nýbrž z relativních rozdílů v nákladech práce na jednotlivé výrobky. Méně efektivní země, která má absolutní náklady práce větší u všech výrobků, se bude specializovat na výrobu a export těch produktů, kde je její absolutní nevýhoda nejmenší, v daném případě má ve výrobě tohoto produktu komparativní výhodu. Na druhé straně země, která má u všech výrobků absolutně nižší náklady, se bude specializovat na výrobu a export těch výrobků, kde je její výhoda v nižších nákladech relativně největší. (Pipek, 1998)

Dle Richarda i země, která má u všech výrobků absolutně nejnižší produktivitu, může z mezinárodní směny získat výhody. Jsou to tzv. komparativní výhody. Tato teorie je založena na předpokladu, že země, která má celkově málo výkonnou ekonomiku (tedy absolutní produktivitu u všech výrobků) se bude specializovat na výrobu a export toho zboží, u něhož je absolutní nevýhoda nejmenší, tedy má ve výrobě tohoto výrobku komparativní výhodu. Naproti tomu země ekonomicky vyspělá bude exportovat zboží, kde je její výhoda v nižších nákladech relativně největší. (Kyncl, & Becková, 2000)

2.1.2. Světová obchodní organizace (WTO)

Světová obchodní organizace (World Trade Organization) je novou organizací, která nahrazuje dosavadní provizorium, kterým byla Všeobecná dohoda o clech a obchodu. Světová obchodní organizace vznikla k 1. 1. 1995. Světová organizace je střežovou organizací spravující Všeobecnou dohodu o clech a obchodu 1994. Právní konstrukce jí dává postavení řádné a trvalé mezinárodní vládní organizace. (Pouzarová, 1998)

Úkoly WTO jsou: spravovat a podporovat cíle současných a budoucích mnohostranných obchodních dohod, představovat formu pro jednání týkající se mnohostranných obchodních vztahů členů vyplývající ze současných dohod a pro budoucí jednání na základě rozhodnutí. Konference ministrů, spravovat integrovaný systém pro řešení sporů, spravovat mechanismus pro přezkoumání obchodní politiky. (Pouzarová, 1998)

2.2. Základní pojmy v mezinárodní dopravě

Doprava je úmyslný pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách nebo činnost dopravních zařízení; jinak též odvětví národního hospodářství, které uskutečňuje a zajišťuje přemístování věcí (zboží) a osob. (Junek, 1996)

Doprava je širší okruh činností, jimiž se uskutečňuje pohyb (jízda, plavba, let a jiné) pomocí dopravních prostředků po dopravních cestách a přemístování věcí nebo osob dopravními prostředky či zařízeními. Do dopravy proto počítáme nakládku, vlastní přepravu a vykládku. (Beneš, 2004)

2.2.1. Silniční přeprava

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přemístování osob (osobní doprava) a věcí (nákladní doprava) silničními vozidly (silničními dopravními prostředky), jakož i přemístování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách a volném terénu. (Junek, 1996)

V mezinárodní přepravě zboží hraje silniční přeprava prvořadou úlohu. Oproti ostatním druhům přepravy má řadu výhod. Jedná se zejména o rychlost, operativnost, možnost dodávek z domu do domu a o kontrolu nad zbožím po celou dobu přepravy. (Machková, Černošlávková & Rebuffat, a kol., 2000)

V dnešním světě, doprava tvoří páteř světového obchodu. Na rozdíl od běžných dopravních systémů, v nichž různé druhy dopravy působí nezávisle, intermodální doprava se zaměřuje na integraci různých druhů a služeb dopravy s cílem zlepšit efektivitu celého procesu distribuce. Souběžně s růstem ve výši přepravovaného nákladu a měnící se požadavky na integrované hodnoty (dodavatelských) řetězy,

intermodální doprava vykazuje značný růst. Podle amerického ministerstva dopravy (2006), hodnota multimodálních přeprav, včetně pozemku, poštovní služby, kurýrní služby, truck-a-rail, kamionu a vodě se zvýšila. (Bektas & Crainic Gabriel, 2007)

Silniční nákladní přeprava se z komerčně organizačního hlediska dělí na tři relativně samostatné věci:

- celovozová přeprava,
- mezinárodní sběrná služba (přeprava sdružených kusových zásilek),
- nadgabaritní (nazýváme také nadrozměrná) přeprava, která je někdy zahrnována do tzv. speciálních přeprav – spolu s přepravou živých zvířat, nebezpečných věcí a látek a zbožím pod kontrolovanou teplotou. (Machková, Sato & Zamykalová a kol., 2002)

Subjekty silniční přepravy:

- Dopravce je provozovatel dopravy či vozidel, mnohdy zároveň vlastník dopravních prostředků, může však být jen jejich nájemcem (finanční leasing). Vždy se jedná o subjekt realizující vlastní přemísťovací činnost v prostoru a čase. Dopravce prodává a realizuje dopravní a přepravní služby na trhu.
- Přepravce je především zákazník dopravce, v přepravní smlouvě je zpravidla označován jako odesílatel nebo příjemce. Přepravce je spotřebitelem dopravních, přepravních služeb, velmi často vlastník hmotného zboží (může se jednat o obchodníka, výrobce, prodávajícího, kupujícího, exportéra či importéra).
- Zasílatel je subjekt, který svým jménem na účet a v zájmu příkazce (přepravce) obstarává (zajišťuje) pro jeho potřeby přepravní služby. Přepravní nebo dopravní služby může obstarat tím, že jejich dodání zprostředkuje u dalších subjektů (nejčastěji u dopravců), v tom případě se jedná o tzv. čistého zasílatele; nebo může služby zajistit i tak, že je provede sám, pak jde o tzv. zasílatele s vlastním vstupem (právem vlastního vstupu); v tomto případě tedy zasílatel

provozuje a může i vlastnit dopravní prostředky, nejčastěji kamiony. (Kolektiv autorů, 1975)

Pro silniční nákladní dopravu se ve většině případů používá nákladních automobilů. Vzhledem k hustotě protkané silniční sítě v Evropě je jejich využití nezávislé na určitých stanicích. K dalším výhodám nákladní automobilové dopravy patří velká flexibilita při měnících se úkolech přepravy a ve schopnosti přizpůsobovat se požadavkům na nezbytnou dobu přejímky. Kromě toho je možné u nákladních automobilů zpravidla očekávat menší prostoje a doby čekání v porovnání s jinými dopravními prostředky. (Schulte, 1994)

Mezinárodní instituce v silniční přepravě (Novák, Pernica, Svoboda & Zelený, 2005)

IRU – byla založena roku 1948 v Ženevě. Má statut poradního orgánu Hospodářské a sociální rady OSN. IRU je nejvýznamnější organizací mezinárodní silniční dopravy, má úzký vztah s jinými mezinárodními organizacemi jako s EU, Radou Evropy, Evropskou konferencí ministrů dopravy – CEMT a dalšími.

Evropská komise ministrů dopravy – CEMT je mezivládní organizace zřízená protokolem, podepsanou v Bruselu dne 17. října 1953. Jedná se o fórum, na kterém ministři odpovědní za dopravu, mohou spolupracovat na politice. V tomto fóru ministři mohou otevřeně diskutovat o aktuálních problémech a dohodnout se na společném zlepšování. Zajišťovat racionální rozvoj evropských dopravních systémů mezinárodního významu. Jeho role se skládá s především: (Pascal, 2001)

- Pomáhá k vytvoření integrovaného systému v celé rozšířené Evropě, která je ekonomicky a technicky efektivní, splňuje nejpřísnější bezpečnostní a ekologické normy a bere plně v úvahu sociální rozměr.
- Pomáhá také postavit most mezi Evropskou unií a zbytkem kontinentu na politické úrovni.

Řídící rady – v roce 2010 byla IRU organizačně rekonstruována. Zcela nově byly zřízeny – dvě řídicí rady: Rada pro nákladní a Rada pro osobní dopravu. Tyto řídicí

rady v současnosti reprezentují její vrcholné orgány zabývající se stanovováním hlavních zásad činností celé organizace a její vnitřní organizační strukturou.

Zájmy dopravců ČR od roku 1993 v IRU reprezentuje zájmové sdružení ČESMAD – BOHEMIA.

IRF – mezinárodní silniční federace se zabývá silničním hospodářstvím. Sídlí v Ženevě. Jejimi členy jsou silniční správy a organizace zabývající se výstavbou silnic.

2.2.2. Železniční přeprava

Železniční přeprava (Rail Transport) má z hlediska českého zahraničního obchodu stále velký význam. Podle hustoty železničních sítí patří Česká republika k předním evropským zemím. Podmínky mezinárodní přepravy po železnici jsou upraveny úmluvami nebo dohodami uzavíranými na úrovni vlád jednotlivých států a železničních správ. (Machková, Sato & Zamykalová a kol., 2002)

Avšak tento způsob přepravy zaznamenává stálý pokles výkonů. Ten je způsoben nedostatečnými investicemi do železniční infrastruktury. Budoucnost železniční dopravy je spatřována v její nevyhnutelné restrukturalizaci, která by měla směřovat především k vyššímu využití železniční sítě pro dálkovou přepravu nákladů a osob. (Pernica, 1995)

Rozvoj evropských železnic probíhá již půldruhého století. Každá železnice však přijímala vlastní technické normy a provozní předpisy podle příslušných národních požadavků, což ve svém důsledku komplikovalo mezinárodní dopravu (Sdělení Komise v Radě a Evropskému parlamentu o integraci konvenčních železničních systémů. (Praha: Datis. Dokumenty ES 5/200)

V přechodových místech mezi jednotlivými železničními správami může proto docházet k rozdílům, které způsobují zpomalování železniční dopravy, kvůli nutnému zdržení vlaků v příslušných přechodových stanicích. (Zelený, 2007)

Významným prvkem v této oblasti je rozchod kolejí (vzdálenost pojezdových hran kolejnic měřená 14 mm pod jejich temeny). (Machková, Černošková & Rebuffat a kol., 2000)

Nákladní železniční přeprava se zpravidla provádí následujícími způsoby: (Machková, Sato, & Zamykalová a kol., 2002)

- Vozové zásilky. K jejich přepravě je třeba nejméně jeden samostatný vůz.
- Kusové zásilky. K jejich přepravě není třeba samostatný vůz, zásilka je omezena na maximální rozměry (délka 6,5 m, šířka 2,2 m a výška 1,5 m) nebo maximální hmotnost (5 t). Toto omezení se však nevztahuje na zásilky v kontejnerech. S odesílací stanicí může odesílatel dohodnout i přepravu kusů přesahujících stanovené rozměry.
- Spěšniny. Jedná se o předměty, které lze snadno nakládat a vykládat a přepravovat i osobními vlaky, přičemž hmotnost jednoho kusu je omezena na 15 kg.
- Kontejnerová přeprava. Zde například České dráhy provádějí mezinárodní železniční přepravy ve spolupráci s tzv. MTO (Multimodal Transport Operator – operátory multimodální přepravy).
- Doprovázená kombinovaná přeprava. Jedná se o přepravu silničních vozidel s posádkami, které jsou přepravovány v doprovodném železničním osobním voze.

Mezinárodní instituce v železniční přepravě (Novák, Pernica, Svoboda & Zelený, 2005)

- UIC – Mezinárodní železniční unie respektive Mezinárodní unie železnic (Union Internationale des Chemins de Fer, Internationaler Eisenbahnverband, International Union of Railways). Je nejdůležitější celosvětovou organizací pro spolupráci železničních podniků. Činnost UIC je zaměřena na všestranný rozvoj železniční přepravy, zejména na sjednocení technických a technologických standardů. UIC má statut pozorovatele v OSN. Členy UIC jsou podniky a organizace činné v oblasti železniční přepravy, zejména pak železnice všech států Evropy, států Blízkého východu, Magrebu, Severní a Jižní Ameriky a Japonska. Sídlem UIC je Paříž.

- EGK/CEM – Roku 1924 vznikla Evropská konference jízdů nákladních vlaků. Ta byla na základě požadavků ředitelů železnic států EU sloučena s Evropskou konferencí jízdů osobních vlaků – EFK/CEM Tím vzniklo Forum Train Europe (FTE) jako celoevropská nevládní organizace působící od začátku roku 1997. Úkolem je koordinovat celoevropský proces organizace mezinárodní osobní a nákladní železniční dopravy.
- Rail Plan – Mezinárodní kooperační aktivity na přepravním trhu přiměly UIC k vytvoření strategického akčního plánu UIC Rail Plan. Ten byl schválen roku 1997 s cílem učinit železnici jedním z nejefektivnějších a nejvyužívanějších dopravních oborů. Nejvyšším orgánem UIC je Valné shromáždění. Projekty a studie ke zlepšení železniční přepravy se realizují v komisích. Generální ředitelství UIC v čele s generálním ředitelem.

2.2.3. Letecká přeprava

V Evropě stále zaznamenává výrazný nárůst přepravních výkonů, což s sebou přináší problémy plynoucí z kapacitních omezení infrastruktury (letišť, odbavovacích prostor a vzletových drah). V tomto sektoru je nezbytné se soustředit na řešení neunifikovaných systémů řízení letového provozu v evropském prostoru a rovněž i na problematiku vyhrazení nadměrné části letových cest pro vojenské potřeby. (Pernica, 1995)

Přednosti letecké přepravy spočívají především v její rychlosti a v relativní spolehlivosti a bezpečnosti. Z ekologického pohledu je letecká doprava značně nepříznivá (především exhalace a hluk). (Junek, 1996)

Členění podle druhu letecké přepravy (Pruša, 2002):

- pravidelná přeprava,
- nepravidelná přeprava – chartery.

Členění podle typu služeb (Pruša, 2002):

- Klasičtí pravidelní osobní letečtí dopravci.

- Nízkonákladoví dopravci – ti se vyznačují tím, že mají velmi zjednodušený proces odbavení a služeb na palubě, a proto jsou schopni nabízet své služby za podstatně nižší ceny než je tomu u klasických leteckých společností. Tito dopravci také často využívají alternativní letiště, jejich služby jsou levnější než služby na hlavních letištích. Celý prodejní a přepravní proces je velmi zjednodušený a většinou tyto společnosti nenabízejí v rámci ceny letenky žádné doplňkové služby. Prodej přepravy se obvykle děje pouze přes internet nebo call centrum dané letecké společnosti.

Mezinárodní asociace letecké dopravy – International Air Transport Association (IATA)

Jde o nejvýznamnější nevládní organizaci oboru civilního letectví, o dobrovolnou organizaci, jejímž prostřednictvím se letečtí dopravci snaží upravit svou leteckou síť pro potřeby mezinárodního leteckého provozu tak, aby na každém kilometru sítě byly obdobné podmínky přepravy, stejně vysoký standard bezpečnosti, obdobné ceny za jednotlivé druhy přepravy, stejné služby cestující veřejnosti a tak podobně. Její státu určuje tyto hlavní cíle činnosti (Novák, 1994):

- zajišťovat bezpečnou, pravidelnou a hospodárnou leteckou dopravu, která má u všech členů stejný standard a je prováděna za stejné ceny,
- podporovat všechny akce, směřující ke zlepšení hospodářských výsledků letecké dopravy,
- studovat problémy letecké dopravy a aplikovat výsledky v obchodě přepravním a ekonomickém zájmu členů,
- zajišťovat spolupráci mezi leteckými společnostmi,
- zajišťovat spolupráci s organizací ICAO.

Použitím letadla jako dopravního prostředku se v důsledku zkrácení doby přepravy sníží náklady na vázání kapitálu ve zboží na jeho skladování během přepravy. Pojistné zásoby mohou být tedy sníženy. Použití letadla může také snížit náklady na balení, neboť nebezpečí poškození je zde menší než u jiných dopravních prostředků

nebo se může posílat i nezabalené. Tím se snižuje dopravní váha, což je u letecké dopravy důležité, protože se platí hlavně podle váhy. Rovněž klesají náklady na pojištění, protože za krátkou dobu přepravy je jen malé nebezpečí zkažení nebo zastarání. Obvykle se touto dopravou přepravuje vedle obvyklých nákladů, jako je termínové zboží, též náhradní díly, módní zboží, živá zvířata, čerstvé maso, ovoce, květiny, hodnotné zboží a časopisy. (Vaněček, 2008)

Mezinárodní instituce v letecké dopravě

- ICAO – International Civil Air Organisation je vládní specializovaná agentura OSN se sídlem v Montrealu a pobočkami v několika dalších místech. Byla založena v Chicagu roku 1944, vyvíjí činnost od roku 1947. ICAO zajišťuje bezpečnější a snadnější leteckou dopravu mezi jednotlivými státy. Její činnost je zaměřena do tří základních oblastí: technické, ekonomické a právní. (Novák, Pernica, Svoboda & Zelený, 2005)
- WACO – jako nezávislá asociace zasílatelů leteckého zboží vyvíjí činnost od roku 1972, má své členy v asi padesáti státech světa. Pracuje pod jednotným názvem „The WACO System“ a poskytuje komplexní distribuční službu pokrývající všechny aspekty exportu a importu leteckého zboží. (Novák, Pernica, Svoboda & Zelený, 2005)

2.2.4. Námořní přeprava

Hraje v dopravním sektoru stále významnou roli, je však omezena geografickými faktory, zázemím a omezením kobotáže. Nedostatky v kombinované dopravě brzdí využití námořní dopravy na krátké vzdálenosti, což vede k nadměrným nárokům na dálkové vnitrokontinentální trasy. Kapacita přístavů a námořní dopravy není rovněž rovnoměrně vytížena, u velkých přístavů stále narůstá poptávka po přepravních službách, v méně rozvinutých oblastech dochází naopak k zaostávání. (Pernica, 1995)

Námořní přeprava je však také nejdůležitějším, nejrozšířenějším, ale také nejsložitějším dopravním oborem. Právní rámec námořní přepravy je v České republice dán především ustanoveními zákona č. 61/2000 Sb., O námořní plavbě, a vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů ČR č. 271/2000 Sb., O podpoře státu k provozování námořní plavby.

Dopravu na mořích a oceánech provádějí námořní lodě – plavidla, která se dělí podle nejrůznějších hledisek: (Machková, Sato & Zamykalová a kol., 2002)

- plavidla pro suchý náklad,
- plavidla pro tekutý náklad, tj. tankery.

Lodě pro suchý náklad se dále dělí podle účelu na plavidla přepravující: (Machková, Sato & Zamykalová a kol., 2002)

- kusové zboží,
- hromadné substráty,
- speciálně balné či přepravované zboží, mezi které patří kontejnerové lodě.

Liniová přeprava. Jedná se o pravidelně provozované námořní spojení podle předem vyhlášených jízdních řádů.

Trampová přeprava je založena na obchodních operacích, zabývajících se nájmem, respektive pronájmem námořní tonáže, což je podstatou tohoto druhu námořního obchodu. (Černošlávková, 1992)

Mezinárodní instituce činné v námořní přepravě (Novák, Pernica, Svoboda & Zelený, 2005) jsou:

- IMO – International Maritime Organisation (Mezinárodní námořní organizace) na sebe převzala odpovědnost především za aktivity spojené s realizací Konvence OSN pojednávající o hrozbách znečištění moře plavidly. Z podnětu IMO je dosud přijato 22 mezinárodních úmluv.
- BIMCO – The Baltic and International Maritime Council (Baltská a mezinárodní námořní rada) jejím cílem je spojování společných zájmů rejdářů a ostatních subjektů činných v námořní dopravě a přijímání opatření ve prospěch těchto zájmů, vzájemná informovanost členů o problematice námořní dopravy a podobně.

Účelem Incoterms je poskytnout obchodníkům soubor mezinárodních pravidel pro výklad. Důvodem je přizpůsobení jednotlivých položek praxi dnešní doby. V dnešní době je 11 ustanovení, které jsou rozděleny do dvou kategorií a to ustanovení pro všechny druhy dopravy (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) a ustanovení pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu (FAS, FOB, CFR, CIF).

První kategorie se zabývá pravidly, které jsou vhodné pro jakýkoliv způsob přepravy.

- EXW (EX WORKS – ZE ZÁVODU) – Prodávající splní dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu v objektu prodávajícího nebo v jiném místě. Prodávající není povinen nakládat zboží na přistavený přejímací dopravní prostředek ani není povinen odbavit zboží pro vývoz, pokud takové odbavení přichází v úvahu.
- FCA (FREE CARRIER – VYPLACENĚ DOPRAVCI) – Prodávající dodává zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované kupujícím v objektu prodávajícího nebo v jiném jmenovaném místě. Stranám se doporučuje co nejpřesněji specifikovat bod ve jmenovaném místě dodání, neboť v tomto bodě přechází riziko z prodávajícího na kupujícího.
- CTP (CARRIAGE PAID TO – PŘEPRAVA PLACENA DO) – Prodávající dodává zboží dopravci anebo jiné osobě jmenované prodávajícím ve sjednaném místě a prodávající je povinen sjednat přepravu a hradit náklady spojené s přepravou zboží do jmenovaného místa určení.
- CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO – PŘEPRAVA A POJIŠTĚNÍ PLACENY DO) – Prodávající dodá zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované prodávajícím ve sjednaném místě a prodávající je povinen sjednat přepravu a nést náklady spojené s dodáním zboží do jmenovaného místa určení.
- DAT (DELIVERED AT TERMINAL – S DODÁNÍM DO PŘEKLADIŠTĚ) – Prodávající splní dodání, jakmile je zboží vyloženo s příchozího dopravního prostředku a je dáno k dispozici kupujícímu ve jmenovaném přístavu anebo v místě určení. Označení „překladiště“ zahrnuje jakékoliv místo kryté nebo nekryté jako například nábřeží, skladiště, kontejnery a jiné. Prodávající

je povinen nést veškeré riziko spojené s dodáním zboží a jeho vykládkou v překladišti ve jmenovaném přístavu anebo místě určení.

- DAP (DELIVERED AT PLACE – S DODÁNÍM V MÍSTĚ URČENÍ) – Prodávající splní dodání, jakmile je zboží dáno k dispozici kupujícímu na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce v místě určení. Prodávající nese veškerá rizika spojená s dodáním zboží do jmenovaného místa.
- DDP (DELIVERED DUTY PAID – S DODÁNÍM CLO PLACENO) – Prodávající splní dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu, celně odbaveného pro dovoz na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce ve sjednaném místě určení. Prodávající nese veškeré náklady a riziko spojené s dodáním zboží do tohoto místa a má povinnost celně odbavit zboží nejen pro vývoz, ale i pro dovoz a uhradit clo a jak pro vývoz, tak i dovoz včetně provedení příslušných celních odbavení.

Druhá kategorie popisuje pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu.

- FAS (FREE ALONGSIDE SHIP – VYPLACENĚ K BOKU LODI) – Prodávající splní svou povinnost dodání, když dodá zboží k bodu lodi, což znamená na nábřeží nebo odlehčovacím člunem. Jmenované kupujícím v ujednaném přístavu nalodění. Riziko za ztrátu a poškození zboží přechází dodáním zboží k boku lodi a kupující od tohoto okamžiku nese veškeré náklady.
- FOB (FREE ON BOARD – VYPLACENĚ LOĎ) – Znamená povinnost prodávajícího dodat zboží na palubu lodi jmenované kupujícím ve sjednaném přístavu nalodění anebo obstarat zboží takto dodané. Riziko za ztrátu nebo poškození zboží přechází na kupujícího, jakmile je zboží dodáno na palubu lodi a kupující nese veškeré náklady od tohoto okamžiku.
- CFR (COST AND FREIGHT – NÁKLADY A PŘEPRAVNÉ) – Prodávající splní svou povinnost dodání naložením zboží na palubu lodi nebo obstaráním zboží takto dodaného. Přejít rizika za ztrátu nebo poškození zboží přechází na kupujícího dodáním zboží na palubu lodi. Prodávající je povinen sjednat

přepravní smlouvu a zaplatit náklady a přepravné nutné pro dodání zboží do jmenovaného přístavu určení.

- CIF (COST INSURANCE AND FREIGHT – NÁKLADY, POJIŠTĚNÍ A PŘEPRAVNÉ) – Prodávající dodá zboží na palubu lodi nebo obstará zboží takto dodané. Riziko ztráty nebo poškození zboží přechází na kupujícího, jakmile je zboží dodáno na palubu lodi. Prodávající je povinen sjednat přepravní smlouvu a hradit náklady a přepravné potřebné k dodání zboží do sjednaného přístavu určení. Prodávající je rovněž povinen sjednat pojištění kryjící riziko kupujícího ze ztráty nebo poškození zboží během přepravy. Kupující si musí uvědomit, že podle pravidla CIF je povinností prodávajícího sjednat pojištění pouze na bázi minimálního krytí. Pokud by kupující měl zájem na obstarání širšího krytí, musí se buď takto dohodnout co nepřesněji s prodávajícím, anebo učinit vlastní opatření ohledně pojištění. (Transforwarding, 2014)

2.2.5. Proces námořní přepravy

Kontejnery bývají ve standartních rozměrech (20‘‘, 40‘‘ a 40‘‘ HC). Pro přepravu je dodává rejdářská společnost provozující námořní dopravu, provozovatel lodě. Nakládku zajišťuje odesílatel většinou včetně začlenění a dodání kontejneru do přístavu dle podmínek Incoterms 2010.

Kontejner se většinou plaví déle než 4 týdny, velmi často se u dopravy z Číny vykládá v přístavu Hamburk, odkud je dopraven buď kamionem, nebo po železnici do České republiky, kde se musí vyclít na celnici, případně se může uložit do celního skladu s odkladem platby cla i daně přidané hodnoty a vyclívá se později, ale je to administrativně velmi obtížné. Následně je zboží propuštěno do volného oběhu v České republice.

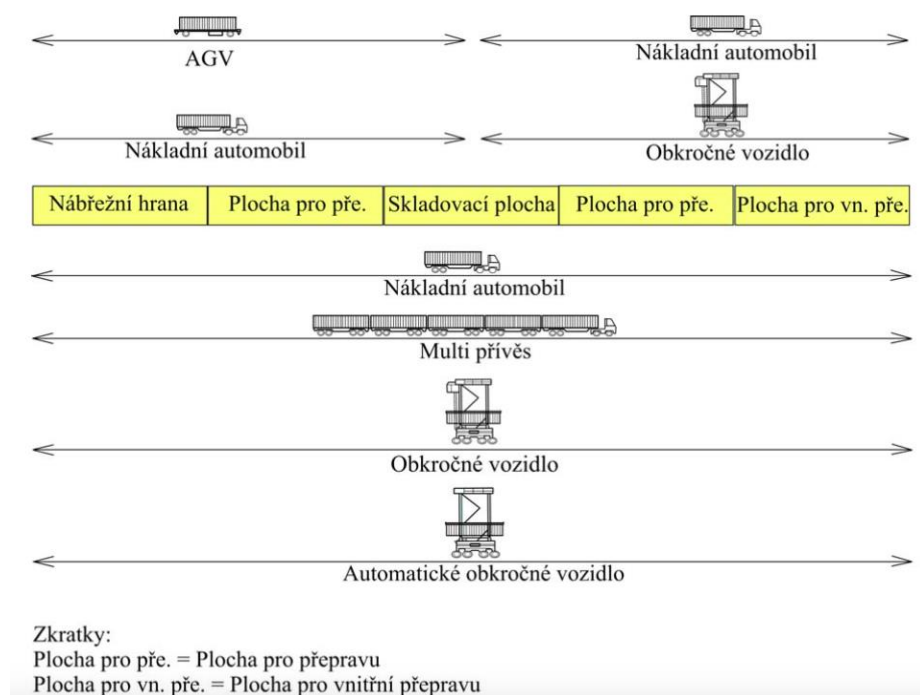
Vzhledem k tomu, jak se v dnešní době navyšuje přeprava a vykládka kontejnerové dopravy, navyšuje se také nárok na terminály pro kontejnery. Přístavy se snaží vyhovět zvyšujícím se nárokům. Zlepšují technické zařízení pro překládku. Optimalizují cesty lodí a snaží se co nejvíce navýšit objem přeprav do vnitrozemí. V dnešní době dochází ke zvyšování konkurence mezi terminály a to způsobují nově vznikající námořní

terminály s rostoucím objemem celosvětové přepravy kontejnerů. Dnes existuje mnoho možností překládky. Budou popsány jen ty častěji využívané.

Jelikož je přeprava pravidelná a tedy jízdní řád je znám již několik týdnů dopředu. Když loď dorazí do terminálu, je mu určeno molo na nábreží a loď zakotví. Výlučné kotviště loď dostane na základě parametru jako je například délka lodi, její ponor, váha, počet kontejnerů na lodi, a další. Umístění kontejnerů v nákladním prostoru lodě jsou seřazeny většinou podle kategorií kontejnerů. Těmto kategoriím se říká atributy a patří sem typ kontejneru, váha, cílová destinace a další. Díky tomuto je nákladní plocha využita na maximum. Dále je zapotřebí zohlednit optimalizaci rozvržení kontejnerů dle trasy a snažit se snížit počet přesunů. Toto rozvržení má na starosti operátor výchozího terminálu a rejdař. Při kotvení jsou obsluhovány různé typy kontejnerů. Na palubě může být umístěno až 8 na sobě naložených kontejnerů v 18 řadách. V nákladním prostoru lodi, v podpalubí, se mohou kontejnery naložit do výšky 10 vrstev. Při obsluhování různých druhů lodí, je zapotřebí různých jeřábů, s různými parametry a to především jejich výšky a délky ramene. Ve velkých terminálech je běžně denně obslouženo okolo 2 000 kontejnerů.

Pro větší přehlednost a zrychlení procesu se terminály rozdělují dle odlišných ploch, každá plocha slouží jinému účelu. Jedna plocha je určena pro skladování, další pro překládku a přepravu. V každém terminálu jsou pro operace využity jiná zařízení. Využití těchto zařízení pro překládku, přepravu a stohování kontejnerů je podmíněno dle uspořádání, kapacitě a velikosti. Mezi zařízení, která jsou využívána, patří samozřejmě jeřáby, které mají za úkol nakládku a vykládku. Pomáhají také při uskladnění plochy pro stohování. Dalším zařízením je dopravní prostředek pracující uvnitř terminálu, a který převáží kontejnery. Tyto zařízení se nazývají nosiče. Nosiče lze rozdělit dle technických parametrů. Automaticky vedené nosiče (AGV), obkročná vozidla (ALV), obkročná vozidla umí zajistit dopravu kontejnerů a také stohovací práce.

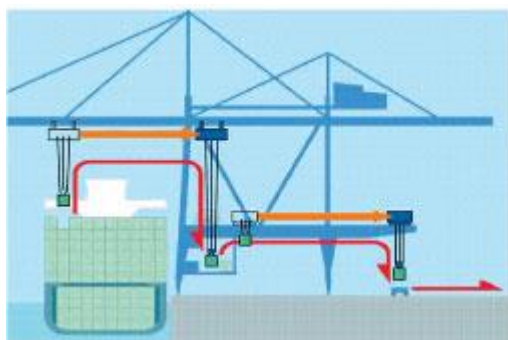
Obrázek 1: Plochy kontejnerového terminálu a alternativy využití dopravních prostředků:



Zdroj: (Bartošek & Marek, 2011)

Nakládka i vykládka se uskutečňuje za pomoci jeřábů. Lodě mají občas k dispozici vlastní jeřáb. Díky tomu lze uskutečnit překládku bez jeřábu v terminále. Pohyb jeřábu je možný po kolejové dráze. Jeřáby se rozdělují podle možnosti obsloužit loď. Další možnosti jeřábu je zvolit si využití jednoho či dvou vozíků. Výhodou dvojitých vozíků je samozřejmě rychlost obsluhy. Čas obsluhy lodi je závislý na počtu kontejnerů.

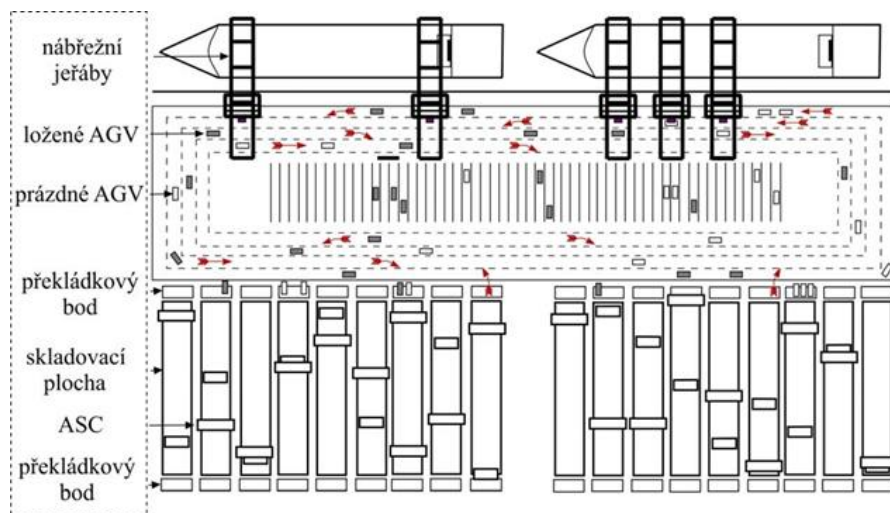
Obrázek 2: Portálový jeřáb typu Post Panamax na nábřežní hraně



Zdroj: (Bartošek & Marek, 2011)

Doprava mezi terminály je zajišťována nákladními automobily. Bývají vylepšeny z důvodu větší kapacity. Místo nákladního automobilu může být využité obkročné zařízení. Nevýhodou obkročných vozidel je jejich cena, náročnost na udržování a dražší provoz.

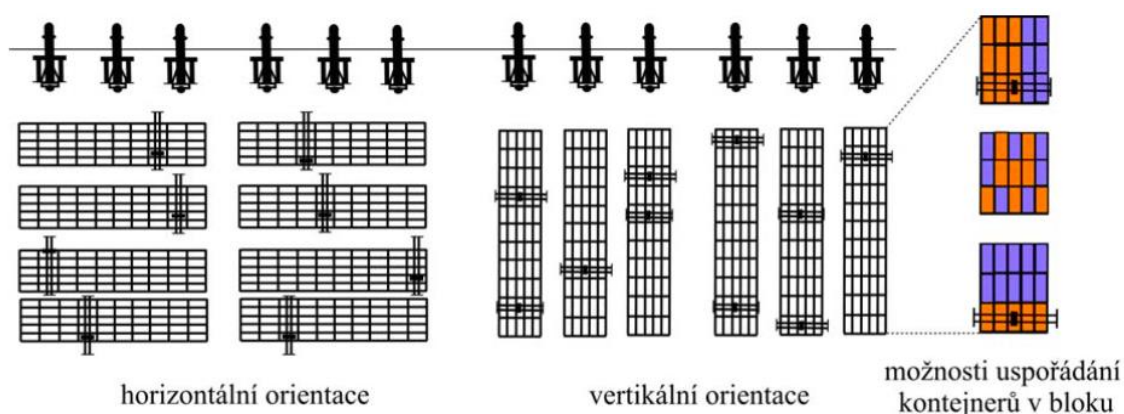
Obrázek 3: Průběh přepravy kontejnerů mezi nábrežní hranou a skladovací plochou



Zdroj: (Bartošek & Marek, 2011)

Skladovací plochy jsou důležité, jelikož slouží k takzvanému meziskladu. Skladovací plochy jsou situované do bloků. Vedle každého bloku je vynechané místo pro možnou manipulaci. Tyto bloky se staví buď podélně či kolmo. Každý blok je členěný dle specifik. V těchto skladovacích plochách také čekají prázdné kontejnery čekající na export, nebo budou odeslány prázdné. Ne vždy jsou skladovací plochy využity. Stává se, že kontejnery jsou rovnou přemístěny na jinou dopravu. K tomu dochází díky moderní technice, která zrychluje tento proces.

Obrázek 4: Možnosti orientace bloků ve skladovací ploše



Zdroj: (Bartošek & Marek, 2011)

Převahu do vnitrozemí či z vnitrozemí zprostředkovává železniční doprava, či silniční. Hlavní je provázanost s následující dopravou. Nejjednodušším typem je překládka automobilu s návěsý. Aby tento způsob byl efektivní, je zavedeno online rozhodování přes čipové karty. Portálové jeřáby slouží k překládce vlaků a to z důvodu velikosti.

2.2.6. Kombinovaná přeprava

Kombinovaná přeprava využívá pro přepravu předností různých druhů dopravy a optimálních kombinací jejich nasazení na realizaci požadovaného přemístění zboží. V systémech kombinované přepravy bývají spojeny přednosti silniční dopravy pro svoz a rozvoz zásilek s výhodami železniční, nebo vodní dopravy. Negativně zde naopak působí vysoké náklady na překládku i shromažďování zásilek a často i nižší rychlost než přímá silniční doprava. Kombinovaná doprava je perspektivní, ve světě se slibně rozvíjí a při dobré organizaci a řízení přispívá ke zvýšení kvality přepravy při současném snížení nákladů. (Sixta & Mačát, 2010)

Základním prvkem kombinované dopravy jsou unifikované přepravní jednotky, kterými jsou v našich podmínkách kontejnery a výměnné nástavby.

Kombinovaná doprava je založena na přepravě zboží jedné a těž nákladové jednotce nebo vozidle postupným použitím různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím při změně druhu dopravy.

Systém kombinované přepravy

V praxi je používána řada systémů kombinované přepravy, které se od sebe liší především z hlediska použitých přepravních jednotek a návazných dopravních prostředků a manipulačních prostředků včetně na vybavení a organizaci překladišť a terminálů. (Novák, 2006)

- Kontejnery ISO řady 1

Základním článkem systému kontejnerů ISO řady 1 je přepravní jednotka v podobě námořního kontejneru, který konstrukcí a velikostí odpovídá technické normě ISO a řadě kontejnerů. (Toušek, 2009)

- Vnitrozemské (binnen) kontejnery

Tyto kontejnery jsou určeny výhradně pro vnitrozemské přepravy, protože nesplňují parametry pro přepravy na námořních kontejnerových lodích. Vzhledem k tomu, že vnitrozemské kontejnery jsou vybaveny rohovými prvky v roztečích, jako je tomu u kontejnerů ISO řady 1, mohou se pro jejich přepravu využívat totožné silniční návěsy a železniční plošinové vozy. (Toušek, 2009)

- Odvalovací kontejnery

Systém spočívá v přepravě odvalovacích kontejnerů na speciálních silničních nosičích, tzv. hákových nakladačích a na upravených železničních vozech. Překládka kontejnerů se provádí bez dalšího mobilního překládacího mechanismu. (Novák, 2006)

- Výměnné nástavby

V tomto systému kombinované dopravy se používají jako unifikované přepravní jednotku výměnné nástavby třídy A (délka 12,10 m; 12,50 m; 13,6 m) a třídy C (délka 7,15 m; 7,45 m; 7,82 m). Pro silniční dopravu jsou používány speciální nákladní vozidla. (Toušek, 2009)

- Silniční návěsy

Pro kombinovanou přepravu se používají jak standardní silniční návěsy, tak i speciální tzv. sedlové návěsy. Druhou variantou je použití železničního vozu s tzv. odnímatelným košem, který lze ze železničního vozu vyjmout pomocí vertikálního překládacího mechanismu. (Toušek, 2009)

- Podvojně (bimodální) návěsy

Tzv. podvojně neboli bimodální návěsy se od běžných návěsů liší konstrukčními úpravami, především zvýšenou tuhostí rámu, za účelem přenášení podélných sil při jízdě vlaku. Se silničním tahačem vytvářejí tyto návěsy návěsové silniční soupravy. Ve spojení s železničními podvozky vytvářejí podvojně návěsy železniční. (Toušek, 2009)

- Systém Ro-La

Systém Ro-La se označuje přeprava silničních nákladních vozidel a celých jízdných souprav po železnici (z německého ROLLENDE LANDSTRASSE, v překladu „pojízdná silnice“). Přepravní jednotky jsou v tomto systému použity naprosto běžná nákladní silniční vozidla. (Toušek, 2009)

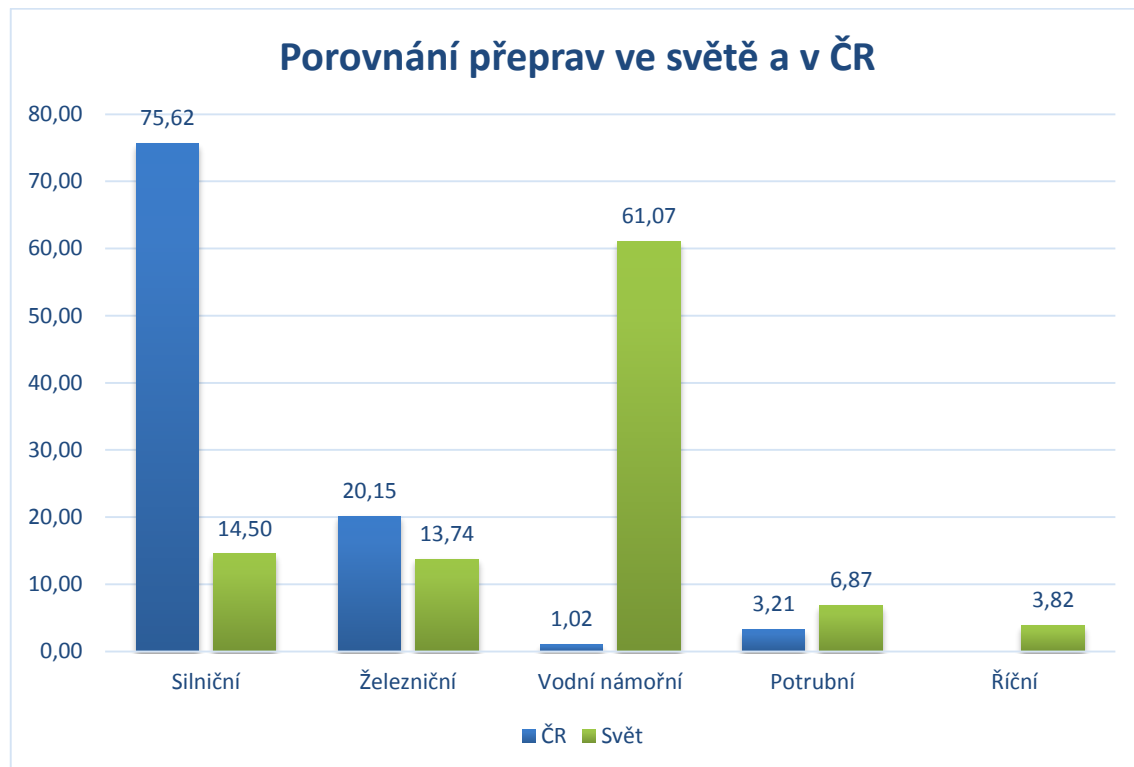
2.2.7. Možnosti přepravy ve světě

V nákladní dopravě ve světě má největší podíl námořní doprava a to okolo tří pětin přepravních výkonů. Podíl silniční a železniční přepravy se na celkovém výkonu nákladní dopravy rovnají. Železnice mají největší podíl na pozemní dopravě v Ruské federaci, Čínské lidové republice, Indii a Kazachstánu. Tyto čtyři země jsou v zemích Asie, kde je hlavním dopravním prostředkem železnice. Ta je zodpovědná za skoro 98 % tunokilometrů.

Na obrázku 5 je možné vidět, že nejvíce se v České republice využívá silniční přeprava. Podíl na výkonu je ze 75,62 %. Kdežto ve světě je tento podíl na výkonu pouhých 14,50 %. Námořní přeprava je však ve světě, jak již bylo zmíněno výše,

nejvýznamnější. Podíl na výkonu je 61,07 %. V České republice se vodní přeprava využívá velmi málo a to z necelých 1,5 %.

Obrázek 5: Porovnání přeprav za rok 2011



Zdroj: ČSÚ (2014)

2.3. Dopravní politika

2.3.1. Zásady tvorby dopravní politiky

Dopravní politika je základním faktorem dlouhodobě určujícím fungování a rozvoj dopravního sektoru. Dopravní politikou označujeme postoj vlády ve vztahu k podmínkám a vývojovým tendencím dopravního sektoru a její řídicí a regulační zásahy do sféry dopravy. Cílem dopravní politiky je zajistit v mezinárodních souvislostech fungování a rozvoj dopravy při zajištění její ekonomické efektivity a minimálních škod a ztrát pro společnost. Úkolem dopravní politiky je zohledňování budoucích nároků na dopravu v souvislosti s rozvojem hospodářství a s růstem mobility při současném zajištění následujících problémových okruhů: (Novák, Pernica, Svoboda & Zelezný, 2005)

- Vytvoření rámcových podmínek pro činnost subjektů na dopravním trhu

Jedná se o regulaci a řízení dopravy prostřednictvím působení na podmínky, za kterých jsou nabízeny dopravní služby.

- Zlepšení dopravní dostupnosti

Dopravní dostupnost vyjadřuje míru možnosti a kvality dopravního spojení mezi geografickými útvary (tj. městy, sídelními centry, částmi států i kontinentů). Dostupnost je ovlivňována především stavem sítě a dopravních cest a množstvím a kvalitou nabízených služeb na dané síti.

- Zlepšování řízení a managementu dopravy

Řeší především systém jednotných podmínek pro aplikaci nových poznatků v oblasti intermodality, interoperability a telematiky do dopravních služeb a sjednocování pravidel a předpisů v dopravním provozu.

- Usměrnění podmínek mobility

Řeší problematiku stále rostoucí poptávky po přepravních službách a přepravních kapacitách, jelikož nadměrný nárůst dopravy jako celku zatěžuje životní prostředí a i výdajovou stránku státních (veřejných) rozpočtů.

- Energetické aspekty dopravy

Podíl spotřeby energie v dopravě se v současné době odhaduje na 20 – 25 % celkové spotřeby, na spotřebě ropných produktů pak dokonce přesahuje 90 %. Proto řeší podporu vývoje nových alternativních (obnovitelných) zdrojů energie, zlepšením energetických výkonů a podporou hospodárného využívání energie.

- Ekologické aspekty

Řeší vliv realizace dopravních výkonů na životní prostředí, které zahrnuje kvalitu života obyvatel, životní podmínky obyvatel a přírodní prostředí s přílehlými prostory pro zvířata a rostliny.

- Bezpečnost dopravy

Bezpečnost dopravy je charakterizována jako optimální fungování dopravního systému bez konfliktních situací a narušení plynulosti a organizace dopravního provozu. Za konfliktní situace jsou považovány především dopravní nehody.

- Pracovní a sociální podmínky

Řeší především sjednocování podmínek pracovníků v jednotlivých dopravních oborech, a to napříč státy, tj. řeší pravidla přístupu k zaměstnání, pracovní dobu, dobu odpočinku, systémy zvyšování kvalifikace apod.

2.3.2. Dopravní politika Evropské unie

Ačkoliv se postavení dopravy řešilo již v Římské smlouvě, v Evropském společenství se dlouho nedařilo realizovat společnou dopravní politiku. Mezníkem v rozvoji dopravní politiky v Evropské unii se stala až 1. panevropská dopravní konference, která se konala v říjnu 1991 v Praze, kdy v jejím závěru byla přijata Pražská deklarace, která obsahovala tyto základní cíle: (Toušek, 2009)

- výkonný dopravní systém vytvářený podle zásad tržní ekonomiky a “fair“ konkurence, který bude spočívat na základě integrované politiky bez zbytečných omezení a překážek,
- plán evropské dopravní infrastruktury s časovým rozvrhem realizace potřebných projektů na základě aktualizovaných norem a předpisů, se zřetelem na budování a modernizaci hlavních dopravních cest spojujících centrální a okrajové oblasti,

- ochrana životního prostředí, racionální využití energie, bezpečnost dopravy a zlepšení pracovních podmínek prostřednictvím prioritního rozvoje infrastruktury ekologických druhů dopravy,
- podpora kombinované dopravy s využitím všech prostředků integrace jako nástroj řešení přetíženosti komunikací a znečištění prostředí,
- podpora využívání telematiky.

Bílé knihy jsou dokumenty, které obsahují návrhy na činnost Evropské unie v určité oblasti, např. v zemědělské politice, sociální oblasti či dopravě. V některých případech Bílá kniha následuje po vydání Zelené knihy, jejímž cílem je zahájit proces konzultací o daném tématu na evropské úrovni. Bílou knihu představuje Evropská komise a připomínkuje ji Evropský parlament a Rada. Po jejich schválení se z ní může stát akční program Unie pro danou oblast. Bílá kniha je pro členské státy nezávazným dokumentem, má pro členské státy EU tedy doporučující a informační povahu. Zároveň však naznačuje příští směřování dané oblasti ze strany Evropské komise v následujících letech. Je to tedy zejména cestovní mapa a strategický dokument. (redakce euroskep, 2014)

Za účelem rozvoje a integrace dopravních systémů v rámci vnitřního trhu navrhuje Bílá kniha soubor opatření ve čtyřech kategoriích. (Commission of the European Communities, 1992)

- Za prvé se jedná o opatření k ustanovení základních pravidel jednotného trhu. Mnohé bylo již učiněno před zveřejněním Bílé knihy například v liberalizaci mezinárodního pohybu nákladů. Bílá kniha ale navrhuje rozšíření jednotného trhu do nových oblastí zrušením omezení mezinárodního pohybu taxi a půjčených automobilů. Prozatím Komise navrhuje vyvažující opatření zahrnující nové postupy na zajištění toho, aby infrastrukturální náklady a externality byly plně účtovány všem uživatelům dopravy.
- Za druhé se jedná o opatření na zajištění technické harmonizace v rámci Evropské unie. Byly navrženy nové standardy regulující rozměry plavidel na vnitrozemských vodních cestách, silničních vozidel, kombinovaného

transportu a železničních vozidel a dále standardy k zajištění vzájemného sladění vysokorychlostních železnic v různých zemích. Byla navržena opatření na standardizaci zařízení kontroly letecké dopravy a informačních systémů používaných ke kontrole přístavů a lodní dopravy.

- Za třetí Komise navrhla program výzkumu a vývoje pro řešení problémů dopravy. Ten definuje programy v oblastech opatření řízení dopravy, logistiky a ekologických otázek.
- Konečně Komise navrhla opatření na rozvoj dopravních sítí. Ty obsahují doporučení pro transevropské sítě (TEN) a pravidla pro podporu infrastrukturálních projektů v nečlenských zemích ze strany Společenství.
- V oblasti bezpečnosti Komise navrhla zpřísnění standardů pro dopravní prostředky a infrastrukturu, posílení legislativy pro přepravu nebezpečného zboží, zavedení nových operačních postupů a postupů při vyšetřování nehod, harmonizaci bezpečnostních pravidel a pravidel týkajících se znečišťování moře a podporu lepší dopravní výchovy.
- V oblasti životního prostředí Bílá kniha navrhla posílení směrnic pro ekologické parametry vozidel (emise, hluk atd.), posílení a podporu hromadné dopravy, cyklistiky a pěší dopravy ve městech, standardizaci hlukových opatření a rozvoj legislativy pro kontrolu lodního odpadu.

2.4. Smluvní vztahy v přepravě nákladů

V právním řádu České republiky je ve vztahu k mezinárodní přepravě nákladů zakořeněna v zákoně č. 523/1991 Sb., obchodním zákoník, ve znění pozdějších předpisů, smlouva zasílatelská (§ 601 – 609) a smlouva o přepravě věci (§ 610 – 629). Tyto smlouvy jsou platné a použitelné obecně ve všech oborech dopravy, konkrétní úprava smluvního vztahu pak může být dále upravena na základě mezinárodních dohod, úmluv a dalších právních předpisů. V mimořádných případech se využívá i ustanovení občanského zákoníku u přeprav realizovaných např. pro neziskové organizace apod., pokud však není ve smlouvě ustanoveno, že se přepravní vztah řídí obchodním zákoníkem. (Toušek, 2009)

2.4.1. Smlouva zasílatelská

Zasílatelem (speditérem) rozumíme takový subjekt, který na smluvním základě obstarává za odměnu přepravu, případně služby s přepravou spojené (pojištění, skladování, inkaso, celní odbavení, apod.). Právním rámcem, upravujícím využití služeb speditérů je zasílatelská smlouva. Jedná se o zvláštní druh komisionářské smlouvy, jejímž předmětem je obstarání přepravy. Zasílatelskou smlouvou se zavazuje zasílatel příkazci, že mu vlastním jménem, ale na jeho účet a riziko obstará přepravu věci z místa odeslání do místa určení. Příkazce se zavazuje zaplatit za obstarání přepravy zasílateli odměnu. Smlouva je posuzována z pohledu právních norem země, ve které má zasílatel své sídlo. Zasílatel má právo požádat odesílatele o písemný příkaz k obstarání přepravy ve formě tzv. zasílatelského příkazu. (Sato, 1999)

Mezi podstatné náležitosti zasílatelské smlouvy řadíme: (Sato, 1999)

- určení zasílatele
- určení příkazce
- stanovení způsobu a doby přepravy
- specifikace věci (zásilky), určené k přepravě
- srozumitelné stanovení místa odeslání a místa určení

2.4.2. Smlouva o přepravě

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) je svou povahou komplexní úpravou, která řeší závazkové vztahy založené jakýmkoli smlouvami o přepravě zásilek za úplaty silničním vozidlem, pokud místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy. Úmluvou jsou tedy řešeny i otázky nároků na přepravné a odpovědnostních nároků, a to včetně promlčecích dob, v nichž je nutno nároky uplatňovat. (Slunský, 2014)

Smlouvou o přepravě nákladu vzniká odesílateli právo, aby mu dopravce za přepravné zásilku přepravil do určeného místa a vydal ji určenému příjemci. (Slunský, 2014)

Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné). (Slunský, 2014)

3. Cíl a metodika práce

3.1. Cíl bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je návrh systému realizace mezikontinentálních přeprav nákladů pro vybrané komodity z a do hlavních destinací, s nimiž vstupuje vybraná společnost do obchodní výměny zboží. Práce je zaměřena na detailní porovnání jednotlivých dopravních oborů a jejich vzájemné kombinace, které se podílí na konečném výsledku a následně možnou implementaci.

3.2. Metodický postup

1. Byla použita metoda pozorování ve společnosti VOLF kancelářské potřeby spol. s.r.o. Tato metoda je kvalitativním postupem při sběru dat. Jde o systematickou činnost, která pozoruje určitý jev, jeho záznam a návaznost. Pozorování musí zachovávat objektivitu, cílevědomost, důkladnost a podrobnost.
2. Při využití řízených rozhovorů jde o způsob sběru dat, při níž jsou potřebné informace získané z řízeného rozhovoru s jednotlivcem. Jsou použity předem připravené otázky, ale umožňují navazující otázky změnit pořadí či pozměnit smysl. Východiskem těchto rozhovorů byl podrobný popis veškerých procesů přepravy vybraných komodit z Čínské lidové republiky do České republiky a z České republiky do Ruské federace.
3. Tato práce byla aplikována na situace v rámci přeprav školních potřeb společnosti VOLF kancelářské potřeby spol. s.r.o. S panem inženýrem Volfem byly konzultovány možnosti mezikontinentální přepravy z různých zemí do České republiky a také způsoby přepravy z České republiky do ostatních zemí.
4. Byly sestaveny kalkulace pro jednotlivé přepravy ke každé komoditě ze zvolených kontinentů. Byl spočítán čas přeprav zboží pro dílčí dopravní obory, které byly v závěru porovnány. Při vytváření kalkulací bylo jednáno se společností APA Logistik s.r.o., která se zabývá silniční dopravou v rámci

Evropské unie a Evropy. Dále byly kalkulace a možnosti přeprav konzultovány s panem Bočkem ze společností Transforwarding a.s., který je v této firmě vedoucím pro námořní, leteckou a železniční dopravu.

5. V závěru byly dopravy mezi sebou porovnány dle získaných informací. Konečným výsledkem byl stanoven nejvhodnější způsob přepravy pro společnost zabývající se prodejem kancelářských a školních potřeb.

4. Charakteristika zkoumaného subjektu

4.1. Společnost VOLF kancelářské potřeby spol. s.r.o.

Společnost Miloslav Volf-TRADE SERVICE byla založena roku 1990. Tuto firmu založil Ing. Miloslav Volf jako fyzická osoba. Společnost zahájila dovoz školních a kancelářských potřeb do Československa značek ICO, SAX, Möbius a Ruppert. První aktivity ve vývozu zboží byly zahájeny u produktů školních a kancelářských potřeb od českých výrobců a to od roku 1991. Roku 1993 byl zkolaudován vlastní firemní objekt v Českých Budějovicích a byla provedena transformace na „VOLF kancelářské potřeby spol. s.r.o.“

Obrázek 6: Firemní objekt na ulici Lidická České Budějovice



Zdroj: Volf-concorde (2014)

Roku 1994 byla založena vlastní pobočka na Slovensku „VOLF TRADE“. V roce 1998 proběhla registrace ochranné známky CONCORDE v České republice a dále na Slovensku a v jiných evropských zemích. Otevření nového skladu a nových kancelářských prostor v Českých Budějovicích proběhlo v roce 2006.

Obrázek 7: Kancelářské prostory a sklad ulice Dubenská v Českých Budějovicích



Zdroj: Volf-concorde (2014)

Firma VOLF kancelářské potřeby spol. s.r.o. především podporuje rozvoj vlastního programu školních a kancelářských potřeb pod ochrannou známkou CONCORDE. Výrobky vyváží do mnoha evropských zemí a pro obchodní partnery připravuje vlastní katalogy.

Tato společnost se účastní klíčových zahraničních veletrhů a sleduje světové moderní trendy.

Obrázek 8: Společnost na zahraničním veletrhu



Zdroj: Volf-concorde (2014)

5. Výsledky

5.1. Import

Nejprve byla analyzována importní data dle Českého statistického úřadu a na tomto základě byla vybrána komodita s nejvýznamnější destinací, se kterou vstupuje Česká republika do vzájemného obchodu. Touto destinací je Evropa a Asie. Společnost VOLF vstupuje do vzájemného obchodu nejčastěji s Čínskou lidovou republikou, proto je pro mezikontinentální přepravu vybrána Asie. Převážet se budou školní penály a záznamové knihy.

Dle Českého statistického úřadu se kancelářských a školních potřeb dovezlo z Asie do České republiky v roce 2013 za 171 660 000 Kč. (tabulka 1)

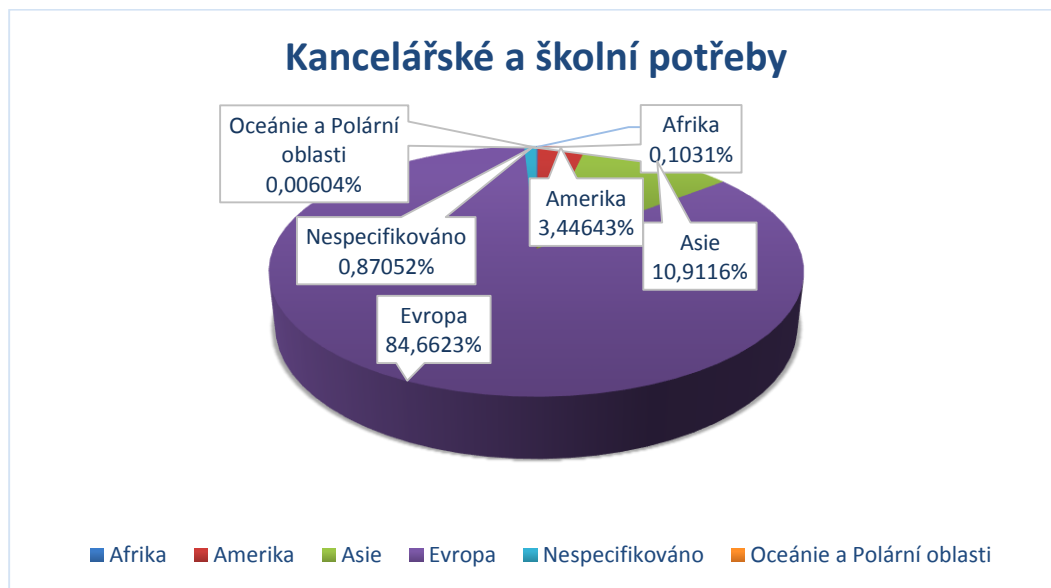
Tabulka 1: Mezikontinentální dovoz školních a kancelářských potřeb z Asie

Kód zboží	Název zboží	Kód země	Název země	Stat. hodnota CZK (tis.)
4820	Výrobky školní kancel papírnické z papíru ap	4	Asie	97 916
4821	Štítky nálepky papírové kartonové lepenkové	4	Asie	73 744

Zdroj: ČSÚ (2013)

Na obrázku 9 lze vidět, že nejvíce kancelářských a školních potřeb se do České republiky v roce 2013 dovezlo z Evropy a to o celkové částce 1 331 902 000 Kč. Na druhém místě lze vidět Asii, odkud se přivezlo zboží v hodnotě 171 660 000 Kč. Na třetím místě se umístila Amerika, odkud se v roce 2013 dovezlo zboží v hodnotě 54 219 000 Kč. Z míst nespecifikovaných se importovalo zboží celkem za 13 695 000 Kč. Z Afriky se přivezlo kancelářských a školních potřeb za 1 622 000 Kč. A posledním místem odkud se přivezlo zboží za 95 000 Kč je Oceánie a Polární oblasti.

Obrázek 9: Dovoz školních a kancelářských potřeb



Zdroj: ČSÚ (2013)

5.1.1. Komodity

Školní penály

Společnost VOLF si nechává školní penály dovážet z Čínské lidové republiky dvakrát až třikrát do roka. Tato dodávka je přizpůsobena velikosti poptávky zákazníků po tomto zboží. Nejčastěji jde však o přepravu zboží o objemu jednoho 20' kontejneru, do kterého se vejde 12 960 kusů tohoto zboží.

Přeprava školních penálů do společnosti VOLF kancelářské potřeby spol. s.r.o. v České republice začíná od výrobce v Čínské lidové republice. Od výrobce je zboží přepraveno nákladním automobilem do přístavu Yantian v Čínské lidové republice. Přístav Yantian Port je druhým největším kontejnerovým terminálem v Čínské lidové republice a čtvrtým největším na světě. V přístavu Yantian je možnost využít několika druhů přepravy do cílové destinace v tomto případě do Českých Budějovic. Vykládka se uskutečňuje ve skladu společnosti VOLF kancelářské potřeby spol. s.r.o. v Českých Budějovicích. Zde probíhá paletizace zboží a zaskladnění.

Záznamové knihy

Společnost VOLF dováží z Čínské lidové republiky záznamové knihy jednou za dva měsíce. Převážejí se dva 20' kontejnery. Bylo by možné převézt jeden 40' kontejner, avšak maximální nosnost 20' kontejneru je 21,8 tun a 40' kontejneru je 26,8 tun. Z těchto čísel vyplývá, že nosnost kontejnerů je velmi obdobná. Proto je pro společnost VOLF výhodnější využít dva 20' kontejnery, kdy lze převézt větší objem zboží.

Přeprava záznamových knih do společnosti VOLF je shodná jako u školních penálů, pouze se mění množství přepravených kontejnerů.

5.1.2. Destinace

Čínská lidová republika

Rozlohou zaujímá čtvrté místo na světě a tato rozloha činí 9 596 961 km². Celkový počet obyvatel je 1,347 miliard. V současné době má druhou nejvýznamnější ekonomiku světa, dle HDP. Hlavním městem je Peking s 20,2 miliony obyvatel.

Čínská lidová republika je čtvrtým nejvýznamnějším obchodním partnerem pro Českou republiku a stala se druhým největším dovozcem pro Českou republiku v roce 2011.

V tabulce 2 je možné vidět bilance vzájemného obchodu Čínské lidové republiky s Českou republikou pro roky 2008 – 2012.

Tabulka 2: Bilance vzájemné obchodní výměny v roce 2008, 2009, 2010, 2011, 2012

Rok	Vývoz z ČR do ČLR		Dovoz z ČLR do ČR		Obrat		Saldo	
	mil. USD	(+/- v %)	mil. USD	(+/- v %)	mil. USD	(+/- v %)	mil. USD	(+/- v %)
2008	773,01	11,8	12 470,95	36,40	13 243,96	34,7	-11 667,94	38,00
2009	843,89	9,2	10 591,49	-15,10	11 435,38	-15,5	-9 747,60	-16,50
2010	1215,56	43,9	15 554,22	46,80	16 769,78	46,6	-14 338,66	47,10
2011	1667,32	33,3	18 900,62	20,50	20 568,66	18,5	-17 233,37	20,60
2012	1674,48	4,3	15 616,54	17273,62	17 291,02	-15,9	-13 942,06	-19,10

Zdroj: MZV (2014)

Před více než třiceti lety se Čínská lidová republika zapojila do světové ekonomiky prostřednictvím ekonomických reforem, které zavedla se snahou restrukturalizovat Čínskou ekonomiku. Největšího růstu se Čínská lidová republika dočkala v posledních

deseti letech, kdy se její pozice v celosvětovém měřítku dostala na přední příčky, což lze vidět na tempu růstu HDP a na pozitivních výsledcích makroekonomických ukazatelů. Jedním z nejdůležitějších kroků pro Čínu bylo přijetí do WTO (Světová obchodní organizace) koncem roku 2001. Čínská lidová republika byla nucena učinit určité kroky k dosažení cílů jako například otevření sektoru služeb a liberalizace trhu, odstranění netarifních a omezení tarifních překážek obchodu a další.

Zahraniční obchod s Čínskou lidovou republikou je jedním z nejdůležitějších faktorů, který zřetelně ovlivňuje námořní přepravu. V roce 2004 se povedlo přesáhnout hranici 1 bilion USD celkového objemu importu a exportu v Čínské lidové republice, čímž se zařadila mezi tři nejsilnější země, které obchodují se zbožím. V roce 2007 v rámci vývozu zboží předstihla Čínská lidová republika Spojené státy americké a obsadila druhé místo.

Je zřejmé, že Čínská lidová republika prošla v posledních letech zásadní změnou. Námořní přeprava se stále rozrůstá a to především kvůli stálému zvyšujícímu se objemu obchodovaného zboží s ostatními kontinenty. Námořní přepravu ovlivnila kontejnerizace a to hlavně z důvodů jako efektivita, standardizace a jednoduchost při manipulování.

5.1.3. Balení

Školní penály

Pro přepravu se využívají pouze kartonové krabice, jelikož se jich do 20' kontejneru vejde více, nežli při použití EUR palety. Kartonových krabic se do 20' kontejneru vejde 180 kusů. Při zabalení kartonových krabic na EUR palety, kdy EUR paleta má rozměry: 120 cm x 80 cm x 14 cm, se vejdou 4 kusy krabic. EUR palet se do 20' kontejneru naloží 21 kusů. Z tohoto výsledku vyplývá, že se celkem převeze při zabezpečení kartonových krabic na EUR palety pouze 84 kusů.

Jedna kartonová krabice má rozměry: 45 cm x 32 cm x 59 cm. Do jedné kartonové krabice se vejde 72 penálů školních penálů. (viz tabulka 3)

Tabulka 3: Množství školních penálů

Jednotka	Množství
Cmb 1 karton = 0,085 (45x32x59)	
Hrubá váha 1 kartonu	14,50
Čistá váha 1 kartonu	11,50
Počet ks penálu v jedné kartonové krabici	72,00

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Celkem bude převezeno 15,29 m³ nákladu a přepraveno 180 kusů kartonových krabic. Konečný a celkový počet převezených školních penálů je tedy 12 960 kusů. (viz tabulka 4)

Tabulka 4: Počet školních penálů celkem v 20' kontejneru

Jednotka	Množství
Cbm celkem	15,29
Kartonů celkem	180,00
Hrubá váha (kg)	2 610,00
Čistá váha (kg)	2 070,00
Školních penálů celkem (ks)	12 960,00

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Při využití letecké přepravy je zapotřebí zboží upevnit na letecké palety. Při přepravě školních penálů o celkovém počtu kusů 12 960 je potřeba využít tři letecké palety o délce 318 cm a šířce 224 cm.

Záznamové knihy

Balení záznamových knih je totožné jako balení školních penálů. Záznamové knihy se převážejí pouze v kartonových krabicích a to ze stejného důvodu jako u školních penálů. Pokud se použijí pouze kartonové krabice, lze převézt větší objem zboží, nežli při využití EUR palet. Přepravuje se šest různých záznamových knih, které mají tři odlišné rozměry (viz tabulka 5).

Tabulka 5: Rozměry záznamových knih

Jednotka	Rozměry (mm)	Balení	
		Balení ks	Kusů v balení
Záznamová kniha A64100	295x208	5	30
Záznamová kniha A64104	295x208	5	30
Záznamová kniha A64108	295x208	3	24
Záznamová kniha A64101	208x146	10	60
Záznamová kniha A64105	208x146	10	60
Záznamová kniha A64116	148x105	12	144

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Celkem bude převezeno 56,5 m³ nákladu a přepraveno 2 008 kusů kartonových krabic a 81 114 kusů záznamových knih (viz tabulka 6).

Tabulka 6: Celkové množství záznamových knih

Jednotka	Celkem	
	Balení ks	Kusů v balení
Záznamová kniha A64100	1042	31620
Záznamová kniha A64104	109	3270
Záznamová kniha A64108	167	4008
Záznamová kniha A64101	615	36900
Záznamová kniha A64105	61	3660
Záznamová kniha A64116	14	2016
Celkem	2 008	81 114

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Při využití letecké přepravy je zapotřebí záznamové knihy zabezpečit na leteckých paletách. Při přepravě 81 114 kusů záznamových knih je nutno použít 7 leteckých palet o délce 318 cm a šířce 224 cm.

5.1.4. Dokumenty

Zakázka je zabalena dle požadavků zákazníka. Zboží může být zabaleno volně do kartonů či zabezpečeno na paletách. Přeprava je zajištěna dle dodacích podmínek. Doklady potřebné při přepravě v rámci Evropské unie jsou faktura, balící list a vyplněný CMR formulář. CMR formulář je úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě.

Při vyskladnění mimo EU je zakázka zabalena dle požadavků zákazníka, tedy volně v kartonech či upevněné na paletách. Je však nutno vyplnit JSD (jednotný správní doklad). JSD dnes nahradil dřívější formulář JCD (jednotná celní deklarace).

Tento dokument propouští zboží do celního režimu při importu do České republiky či se využívá při exportu z Evropské unie. Tento dokument je využíván v případě, pokud se zboží dostalo do celního skladu nebo svobodného celního pásma. JSD je předkládáno celnímu úřadu při odbavení. Také slouží k výměře daní a ostatních poplatků, které souvisejí s dovozem do České republiky. Při vývozu zboží z Evropské unie se využívá systém e-vývoz, JSD se tedy nevyužívá. Vývoz je realizován elektronickou celní deklarací. Tento doklad se nazývá vývozní doprovodný doklad VDD.

Nákladní list je doklad, který je vydaný dopravcem. Popisuje v něm zásilku a přepravu. Tento dokument je jedním z nejdůležitějších, který se používá v mezinárodním obchodě. Nákladní list je i zárukou, že výrobce obdržel platbu a dovozce přijal zboží. Nákladní list se používá i v případě, kdy platba nebyla uskutečněna v předstihu, nežli výrobce odeslal zboží. Na základě originálu nákladního listu dopravce uvolní zboží odběrateli. (viz příloha 1, 2)

Faktura je účet za dodané zboží. Faktura obsahuje popis, co má zaplatit, způsob platby a datum splatnosti faktury. (viz příloha 3)

Dodací list je dokument, který potvrzuje, že zboží bylo odesláno. Není to dokument, který je zákonem vyžadován jako například faktura. Jde o dokument, který slouží především ke kontrole pohybu zboží. Dodací list má však několik náležitostí jako označení dodávky, adresu odesílatele a příjemce, názvy firem či fyzické osoby, datum odeslání dodávky, číslo objednávky. (viz příloha 4)

Popřípadě je zapotřebí Form A – GSP osvědčení o původu zboží na tiskopise A. Je to certifikát původu, v případě přepravy kancelářských a školních potřeb z Čínské lidové republiky do České republiky však není potřeba, protože ani zboží ani původ zboží není osvobozeno od cla. (viz příloha 5)

5.1.5. Platební podmínky

Platební podmínky patří mezi klíčové faktory, pokud obchodujeme s čínskými podnikateli. Dohodnuté platební podmínky stanoví, jakým způsobem bude uhrazena kupní cena. Pokud se platební podmínky zvolí správně jako je dokumentární akreditiv

či dokumentární inkaso, můžou pracovat jako nástroje pro zaručení bezpečnosti obchodní transakce s obchodními partnery z Čínské lidové republiky.

Jedna z možností platby je takzvaná platba hladká označovaná jako platba T/T. Tato platba je prostý bankovní převod na základě bankovního příkazu, který dává příkazce. Platba T/T je často využívána a oblíbena především pro její jednoduchost a rychlost. Tato metoda však má svá rizika a to ta, že plátce nese riziko, že zaplatí kupní cenu a prodávající nesplní kontrakt, prodávající nesplní kvalitativní či kvantitativní požadavky. Při platební podmínce T/T jsou doklady od dodavatele uvolněny ve chvíli, kdy je platba připsána na účet.

Druhá možnost je dokumentární akreditiv a dokumentární inkaso. Výhodou v tomto případě je možnost platby až poté, co prodávající poskytne dokumenty o zboží. Tím vlastně doloží, že kontrakt splnil.

V tomto případě, kdy se přepravují školní penály a záznamové knihy z Čínské lidové republiky do Českých Budějovic, jsou smluvní podmínky stanoveny formou platby T/T. A to přesněji tak, že se z kupní ceny zaplatí 30 % záloha a 70 % oproti dokumentům.

5.1.6. Možnosti přeprav z Čínské lidové republiky

1. KOMIBNOVANÁ NÁMOŘNÍ A SILNIČNÍ PŘEPRAVA

Kontejnerová nákladní přeprava je v dnešní době velmi využívána, a to především díky její nízké finanční náročnosti. Výhodou je také snadná manipulace, kdy lze snadno učinit překlad z jednoho druhu dopravy na jiný a možnosti stohování kontejnerů na sebe. Její největší nevýhodou je dlouhá časová náročnost. Nejčastěji využívané kontejnery jsou 20' dále 40' a 40'HC (high cube), rozměry těchto kontejnerů je možné vidět v tabulce 7. Pro přepravu školních penálů se využije kontejner o velikosti 20'. Tedy o rozměrech délka 6,1 metrů, šířka 2,4 metrů a výška 2,6 metrů. Při přepravě záznamových knih jsou využity dva 20' kontejnery. Kontejnery mají vysokou vnitřní teplotu a vlhkost, z těchto důvodů je možný výskyt škůdců uvnitř kontejnerů. Zboží by tedy mělo být ochráněno foliemi pro udržení vlhkosti a tepla. Balení nákladu je velice důležité z hlediska manipulace zásilky. Jelikož například při nakládce se loď může naklonit až o 39 stupňů. Musí se tedy počítat s otřesy.

Tabulka 7: Velikosti kontejnerů

Rozměry	20' Standart	40' Standart	40' HC Standart
Délka (m)	6,1	12,2	12,2
Šířka (m)	2,4	2,4	2,4
Výška (m)	2,6	2,5	2,9

Zdroj: Binnenvaart (2014)

Nejčastěji užívanými přístavy je Rotterdam, kde se ročně přeloží na přes 400 milionů tun zboží. Dalším přístavem dle propočtů Eurostatu jsou belgické Antverpy, kde se ročně přeloží 190 milionů tun zboží. Třetím nejčastějším přístavem je Hamburk, zde se za rok přeloží téměř 140 milionů tun zboží. Což činí téměř 8 milionů kontejnerů odbavených za rok. Při přepravě školních a kancelářských potřeb z Čínské lidové republiky se náklad odbaví na silniční či železniční dopravy v Hamburku. U silniční přepravy je možné pro náklad poslat i dvojosádku a to v případě, že se jedná o zboží podléhající zkáze, či je zapotřebí náklad dovézt co nejdříve.

Dodací podmínky

V případě dodacích podmínek společnost VOLF kancelářské potřeby využívá pouze vyplaceně na palubu (zkratka FOB – free on board). Dodací podmínky platí pouze pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu. Rizika s přepravou přecházejí z prodávajícího na nakupujícího v okamžiku, kdy je zboží dodáno na palubu lodi (v přístavu nalodění). To je dohodnuto dle smlouvy.

Dodavatel dodá zboží do přístavu na jeho náklady. Společnost VOLF kancelářské potřeby hradí cestu z přístavu do místa určení.

Proces

Postup při importu zboží prostřednictvím námořní přepravy, tedy dovoz celokontejnerových zásilek je následující:

Objednávka – objednávka je prvním impulsem k realizaci přepravy. Zasilání objednávek probíhá ve většině případů na základě cenové nabídky od obchodního partnera. Pokud tomu tak není, objednávka se připraví pro daného klienta. Také se ujistí, že je vše v pořádku se všemi náležitostmi a že je objednávka akceptovatelná.

Poté je společnost VOLF kontaktována a objedná přepravu pro konečný přístav vyloštění.

Zavedení zásilky do vnitřního systému – objednávku je potřeba zavést do vnitřního systému společnosti i se všemi detaily a náležitostmi. Následuje spárování objednávky s cenovou nabídkou, která je pro konkrétní přepravu. To vše slouží k evidenci a také jako informační zdroj pro další oddělení – celní, finanční.

Potvrzení vyplutí zásilky (ETD) – v den vyplutí zásilky zašle společnost dokument. Tento dokument slouží jako potvrzení o vyplutí, a také slouží jako podnět k zaslání kompletních informací o zásilce příjemci. V tomto bodu je dobré zásilku pojistit a příjemce požádat o uvedení originálů konosamentu (nákladní list). Jsou situace, kdy konosament není potřeba předkládat a to v případě, pokud se jedná o dlouhodobé obchodní partnery.

Objednání pozemní přepravy – doprava je ve většině případů již předem dohodnuta. Jsou dva možné způsoby a to předběžné dohodnutí či konečné dohodnutí.

- Předběžné ujednání pozemní přepravy se plánuje 10 až 14 dní před vyplutím zásilky. Oddělení zašle pozemnímu dopravci předběžnou objednávku pozemní dopravy. Tato objednávka musí obsahovat určité náležitosti jako je typ kontejneru, označení kontejneru (číslo), detaily ke clu, adresa dodání a kontakt. K pozemní přepravě dále zasílá fakturu.
- Konečné ujednání pozemní přepravy je řešeno ten den. Oddělení zašle objednávku pozemnímu dopravci v den příplutí lodi do konečného přístavu. Závazně se zopakují zasláné údaje a detaily v předběžné objednávce.

Potvrzení příplutí zásilky (ETA), fakturace – v den příplutí zásilky do přístavu je zapotřebí prověřit skutečné příplutí lodi. Pokud je příplutí lodi skutečně ověřené, předají se potřebné dokumenty a detaily příslušnému celnímu úřadu. Faktura se pak zašle obchodnímu partnerovi společně s potvrzením o příplutí lodi a s předpokládaným dnem doručení zásilky.

Potvrzení doručení – v den doručení zboží zákazníkovi dojde k vykládce a vyprázdnění kontejneru u příjemce.

Kalkulace

Školní penály

Cenu ovlivňuje zvolený způsob přepravy. V tomto případě se jedná o přepravu celého kontejneru, tedy FCL – Full Container Load. Dále záleží na velikosti kontejneru. V daném případě se jedná o 20' kontejner. Do ceny se také započítávají různé poplatky jako palivový příplatek, manipulační poplatek, lokální poplatky, přístavní poplatek a poplatek za vyřízení dokumentace, dále se do ceny zahrnuje pojištění.

Poplatky byly celkem vyčísleny na 300 USD od UPS (1 USD = 24,680 Kč, kurz ČNB ke dni 26. 1. 2015). Cena za poplatky celkem činí 7 404 Kč.

Při přepravě z přístaviště Hamburk do cílové destinace lze využít železniční či silniční dopravu. Při využití přepravy nákladním automobilem dochází k časové úspoře. Tedy je možné přivést zboží do druhého dne. Při cestě z přístavu do Českých Budějovic se počítá s clením a časem na vykládku. Doprava z Hamburku do Českých Budějovic je okolo 790 km. Silniční doprava bude směřována z přístaviště Hamburk do Českých Budějovic. Cena za jeden kilometr je 15,312 Kč. Převoz školních potřeb z přístaviště do cílové stanice vyjde na 12 096,48 Kč.

Přeprava nákladního kontejneru o velikosti 20' vychází celkem na 2 840 USD. Tedy 70 091,20 Kč. Přeprava jednoho kusu školního penálu vychází na 5,41 Kč. (1 USD = 24,680 Kč, kurz ČNB ke dni 26. 1. 2015). (viz tabulka 8)

Tabulka 8: Kalkulace námořní a silniční přepravy – školní penály

Námořní a silniční přeprava (jeden 20' kontejner)	
Cena námořní přepravy do přístavu v Hamburku	50 590,72 Kč
Poplatky celkem	7 404,00 Kč
Cena silniční přepravy do ČB	12 096,48 Kč
Cena přepravy celkem	70 091,20 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	5,41 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Záznamové knihy

Při přepravě záznamových knih jsou přepraveny dva kontejnery velikosti 20'. Celkem tedy 81 114 kusů záznamových knih. Přeprava probíhá stejně jako v případě přepravy

školních penálů, pouze se mění objem přepravovaného zboží a tedy i cena za přepravu. Poplatky jsou vyčísleny na 535 USD od UPS (1 USD = 24,680 Kč, kurz ČNB ke dni 26. 1. 2015). Cena za poplatky celkem činí 13 203,80 Kč. Silniční přeprava z Hamburku do Českých Budějovic vychází na 24 192,96 Kč.

Přeprava dvou nákladních kontejnerů velikosti 20' stojí celkem 138 578,20 Kč. Cena přepravy za jeden kus zboží vychází na 1,71 Kč. (viz tabulka 9)

Tabulka 9: Kalkulace námořní a silniční přepravy - záznamové knihy

Námořní a silniční přeprava (dva 20' kontejnery)	
Cena námořní přepravy do přístavu v Hamburku	101 181,44 Kč
Poplatky celkem	13 203,80 Kč
Cena silniční přepravy do ČB	24 192,96 Kč
Cena přepravy celkem	138 578,20 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	1,71 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

2. KOMBINOVANÁ NÁMOŘNÍ A ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVA

V tomto případě přepravy je využita námořní přeprava stejně jako v předchozí kapitole. V přístavišti Hamburk však náklad není dopraven do Českých Budějovic silniční dopravou, ale bude využita železniční doprava. Při železniční dopravě jsou využity kontejnery, pro lepší manipulaci. Železniční doprava začíná v přístavu v Hamburku a končí na hlavním nádraží v Praze, odkud je náklad do skladu společnosti VOLF převezen silniční dopravou. Doba přepravy nákladu z Hamburku do Českých Budějovic trvá 2 dny.

Kalkulace

Školní penály

Cena za námořní přepravu z Čínské lidové republiky do přístavu v Hamburku je 55 590,72 Kč. Železniční přeprava z Hamburku do Prahy vychází na 9 120 Kč. Poplatky společné s přepravou, upevněním a překládkou vycházejí na 3 942,30 Kč. Jelikož hlavní nádraží v Praze je vzdáleno 154 km od Českých Budějovic a cena za kilometr je 15,312 Kč za kilometr. Silniční přeprava z Prahy z hlavního nádraží do skladu v Českých Budějovicích stojí 2 090,40 Kč. Přeprava jednoho 20' kontejneru

vyjde celkem na 70 743,42 Kč. Přepřavit jeden kus školního penálu vychází na 5,46 Kč.
(viz tabulka 10)

Tabulka 10: Kalkulace kombinované námořní a železniční přepravy - školní penály

Kombinovaná námořní a železniční přeprava (celý kontejner)	
Cena námořní přepravy do přístavu v Hamburku	55 590,72 Kč
Železniční přeprava	9 120,00 Kč
Překládka	635,00 Kč
Upevnění + poplatky	3 307,30 Kč
Silniční přeprava	2 090,40 Kč
Cena přepravy celkem	70 743,42 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	5,46 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Záznamové knihy

Cena námořní přepravy záznamových knih vychází na 111 181,44 Kč. Železniční přeprava z přístaviště Hamburk do Prahy hlavní nádraží stojí 18 240 Kč. Poplatky spojené s přepravou, překládkou a upevněním vycházejí na 7 884,60 Kč. Silniční doprava z hlavního nádraží v Praze do Českých Budějovic vychází na 4 180,79 Kč. Celková přeprava dvou 20' kontejnerů stojí 141 486,83 Kč. Přepřavit jeden kus záznamové knihy stojí 1,74 Kč. (viz tabulka 11)

Tabulka 11: Kalkulace kombinované námořní a železniční přepravy - záznamové knihy

Kombinovaná námořní a železniční přeprava (dva 20' kontejnery)	
Cena námořní přepravy do přístavu v Hamburku	111 181,44 Kč
Železniční přeprava	18 240,00 Kč
Překládka	1 270,00 Kč
Upevnění + poplatky	6 614,60 Kč
Silniční přeprava	4 180,79 Kč
Cena přepravy celkem	141 486,83 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	1,74 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

3. LETECKÁ A SILNIČNÍ PŘEPRAVA

Dalším možným způsobem dopravy je letecká přeprava zboží, která je nejrychlejší, avšak také nejdražší. Tento způsob se používá pouze v případě nouze, kdy je zboží potřeba dopravit v co nejkratším časovém intervalu.

Proces

Letecká doprava z Čínské lidové republiky do Prahy na letiště Václava Havla bude trvat 5 dní. Cesta z Prahy do Českých Budějovic bude trvat 1 - 2 dny. Vzhledem k tomu, že manipulace se zbožím je obtížnější využívají se na letištích pojízdné pásy, nikoli vysokozdvizné vozíky, jelikož by mohlo dojít k poškození nákladu. Letadla uzpůsobená pro přepravu nákladu mají na palubě přítomné válečkové dráhy. Tyto válečky usnadňují manipulaci se zásilkou a také minimalizují možnosti poškození nákladu při jeho nakládce či vykládce. Na palubě letadla jsou pak umístěné bezpečnostní prvky pro upevnění nákladu. Tyto upínací prvky musí být v nákladním prostoru letadla alespoň čtyři.

U zboží musí být přiloženy potřebné dokumenty. Letadla jsou opatřena několika nákladními prostory, které jsou umístěny v přední a zadní části letadla, kde je rozdílná teplota. V přední části letadla bývá teplota vyšší, než je tomu v části zadní. Rozdíl může být až kolem 10 stupňů Celsia. V přední části bývá teplota okolo 15 stupňů Celsia, kdežto v zadní části se teplota pohybuje pod 5 stupňů Celsia.

Po příletu do cílové destinace je náklad opět přesunut na vozíky, které převážejí v co nejkratším čase veškerý náklad do skladů, kde bude umístěn do doby, než zboží vyzvedne zákazník. V tomto případě dopravní společnost. Sklady musejí splňovat přísné normy, které jsou samozřejmě kontrolovány. Požadavky, které jsou kladené nejčastěji je sucho. Dále podlahy, které jsou beze spár a snadno omyvatelné. V těchto prostorách musí samozřejmě být monitorovaná teplota, musejí být doloženy skladovací podmínky. Normy obsahují také přesné prostory pro nakládku i vykládku a manipulační plochy.

Handlingový agent má za úkol jak manipulaci se zásilkami, tak kontaktovat osoby, které jsou uvedeny v leteckém listu, že jejich náklad dorazil a mohou si jej vyzvednout.

Náklad na letišti je zákazník či společnost povinna vyzvednout do 3 dnů, od dalšího dne je mu započítáván poplatek za skladování.

Náklady jsou nejčastěji přepravovány letadly Boeing 737 a Airbus 320, tyto letadla jsou zařazeny do skupiny, které mají výšku využití do 1 metru. Rozměry Boeingu 737 jsou:

délka 39,50 metrů, výška 12,50 metrů, rozpětí 34,30 metrů. Technické údaje o Airbusu jsou obdobné, délka letadla je 37,57 metrů, výška 11,76 metrů, rozpětí 34,09 metrů. Do druhé pomyslné třídy lze zařadit letadla s využitelnou výškou nákladového prostoru do 1,63 metrů. Zde se objevují letadla typu Airbus 330 nebo Boeing 767.

Kalkulace

Školní penály

U letecké přepravy je stanovena počitatelná hmotnost dle předpisů IATA, kde se 1 m³ rovná 167 kg. Z tohoto důvodu je důležité pro začátek vypočítat objem převážené zásilky.

Tabulka 12: Přepočítání dle IATA – školní penály

Přepočítání dle IATA – školní penály	
1 m ³	167 kg
15,29 m ³	2553,43 kg

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Poměr hmotnost/objem se vypočítá v souladu s pravidly IATA, kdy na 1 m³ připadá 167 kilogramů. Z tohoto výpočtu zjistíme celkovou váhu převážených penálů, která činí 2 553,43 kilogramů (viz tabulka 12). Letecká přeprava vychází na 58,93 Kč/kg od společnosti UPS. Do této ceny jsou zahrnuty poplatky za palivo, které činí 1 USD/kg. Dále jsou zahrnuty poplatky za prověření, které jsou 0,15 USD/kg, ale v minimální výši 15 USD. Dalším poplatkem je zabezpečení, které je vyčísleno na 0,15 USD/kg. K dalším poplatkům se přidává terminálový, ten je placen na místě určení. V tomto případě tedy na letišti Václava Havla v Praze. Tento terminálový poplatek je určen dle váhy. Školní potřeby váží více nežli 2 000 kg, čili tento poplatek bude ve výši 1 230 Kč.

Z letiště v Praze budou penály přepraveny silniční dopravou za 15,312 Kč za kilometr. Cílová stanice je v Českých Budějovicích, což je od sebe vzdálené 164 km. Silniční přeprava tedy 2 511,17 Kč.

Částka za leteckou přepravu z Čínské lidové republiky do Prahy a silniční doprava z letiště Václava Havla do Českých Budějovic je celkem 6 250 USD,

tedy 154 250,00 Kč. Přeprava jednoho kusu školního penálu stojí 11,90 Kč. (1 USD = 24,680 Kč, kurz ČNB ke dni 26. 1. 2015). (viz tabulka 13)

Tabulka 13: Kalkulace letecké a silniční přepravy – školní penály

Letecká a silniční přeprava (jeden 20' kontejner)	
Cena letecké přepravy na letiště V. Havla	150 508,83 Kč
Terminálový poplatek	1 230,00 Kč
Cena silniční přepravy do ČB	2 511,17 Kč
Cena přepravy celkem	154 250,00 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	11,90 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Záznamové knihy

Přepočít dle předpisu IATA (viz tabulka 14). Letecká přeprava bude probíhat stejně jako u přepravy školních penálů.

Tabulka 14: Přepočít dle IATA – záznamové knihy

Přepočít dle IATA – záznamové knihy	
1 m ³	167 kg
56,5 m ³	9 435,5 kg

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Cena za přepravený kilogram je 58,93 Kč. V této ceně jsou zahrnuty veškeré poplatky související s leteckou přepravou. Terminálový poplatek na letišti Václava Havla činí 1 230 Kč. Silniční doprava z letiště v Praze do skladu společnosti VOLF v Českých Budějovicích stojí 5 022,34 Kč. Cena letecké a silniční přepravy celkem vychází na 562 286,36 Kč. Přeprava jedné záznamové knihy stojí 6,93 Kč. (viz tabulka 15)

Tabulka 15: Kalkulace letecké a silniční přepravy - záznamové knihy

Letecká a silniční přeprava (dva 20' kontejnery)	
Cena letecké přepravy na letiště V. Havla	556 034,02 Kč
Terminálový poplatek	1 230,00 Kč
Cena silniční přepravy do ČB	5 022,34 Kč
Cena přepravy celkem	562 286,36 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	6,93 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

4. KUSOVÁ NÁMOŘNÍ A SILNIČNÍ PŘEPRAVA

Kusová přeprava (LCL). Tento způsob dopravy bývá zpravidla nejdelší z hlediska časové stránky. Jelikož čas, který zboží tráví plavením po moři, je spočítán od 25 dní do 30 dní. Avšak námořní přeprava je nejlevnější variantou přepravy zboží.

Při přepravě kusové (LCL) jede zboží k příjemci sběrnou službou. Pokud v kusové přepravě využíváme plný kontejner, je využit nákladní automobil, který jede přímo. U sběrné služby jede v nákladním automobilu více zásilek dohromady, čímž dochází k časovým prodlevám, jelikož řidič dělá více zastávek u zákazníků.

V tomto případě se využije liniové dopravy. Do liniové dopravy lze zahrnout dopravu celých kontejnerů (FCL – Full Container Load), přepravu kusových zásilek (LCL – Less than Container Load) ve sběrných kontejnerech a volně ložených kusových zásilek. Rejdaři zajišťují pravidelnost spojení této přepravy. Snaží se přizpůsobit dle plavebních řádů. Kvalita se hodnotí dle spolehlivosti a rychlosti dopravy lodí.

Proces

Proces importu do České republiky z Čínské lidové republiky prostřednictvím kusové přepravy probíhá následovně:

Objednávka – je to prvotní podnět k samotné realizaci přepravy. Objednávka musí splňovat veškeré náležitosti. Při objednávání kusové přepravy jsou důležité detaily. Tedy váha, rozměr, určený přístav konsolidace a další.

Zavedení zásilky do vnitřního systému – tímto krokem je upřesněno číslo konsolidovaného kontejneru. Dále je zapotřebí zásilku spárovat s cenovou nabídkou, tyto informace dále slouží pro další oddělení jako je celní a finanční.

Potvrzení vyplutí zásilky (ETD) – v den vyplutí prodejce zašle odběrateli dokument, který slouží jako potvrzení o vyplutí a je také podnětem k zaslání veškerých informací příjemci. Odběratel má povinnost vyplnit formulář a poslat zasílateli zpět dále s fakturou. V tomto okamžiku je dobré zásilku pojistit a příjemce požádat o uvedení originálů konosamentu. Jsou situace, kdy konosament není potřeba předkládat a to v případě, pokud se jedná o dlouhodobé obchodní partnery.

Potvrzení pozemní přepravy – při přepravě kusové je zapotřebí pozemní přepravu konsolidovaného kontejneru objednat na místa dekonsolidace.

Potvrzení příplutí zásilky (ETA), fakturace – v tento okamžik dochází k vyfakturování dopravy, předání a dohodnutí všech celních náležitostí. Dále se musí ohlásit příjezd kontejneru na místo dekonsolidace (skladové prostory) a konkrétně pověřené osobě.

Potvrzení doručení – posledním krokem je potvrzení bezproblémové vykládky s příjemcem.

Kalkulace

Školní penály

Jelikož se jedná o kusovou přepravu, bude se přepravovat pouze půlka 20' kontejneru. Celkem bude převezeno 7,6 m³ nákladu a přepraveno 90 kusů kartonu. Konečný a celkový počet převezených penálů je tedy 6 480 kusů. (viz tabulka 16)

Tabulka 16: Množství školních penálů (LCL)

Jednotka	Množství
Cmb celkem	7,65
Kartonů celkem	90,00
Hrubá váha (kg)	1 305,00
Čistá váha (kg)	1 035,00
Penálů celkem (ks)	6 480,00

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Přístaviště Hamburk je vzdáleno od Českých Budějovic 790 km. Cena za jeden kilometr je 15,312 Kč. Kontejnerová doprava činí 12 096,48 Kč.

Cena kusové přepravy činí celkem 1 480 USD. Tedy 36 526, 40 Kč (1 USD = 24,680 Kč, kurz ČNB ke dni 26. 1. 2015). Přepravit jeden kus zboží stojí 5,64 Kč. V této ceně jsou již zahrnuty veškeré ceny a poplatky potřebné k přepravě zásilky. (viz tabulka 17)

Tabulka 17: Kalkulace kusové a silniční přepravy – školní penály

Kusová a silniční přeprava – školní penály	
Cena kusové přepravy do přístavu v Hamburku	24 429,92 Kč
Cena silniční přepravy do ČB	12 096,48 Kč
Cena přepravy celkem	36 526,40 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	5,64 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Záznamové knihy

V tomto případě bude využita pouze půlka kontejneru velikosti 20', bude tedy převezeno 14,125 m³. Což je 502 kusů kartonových krabic s 20 278 kusy záznamových knih. (viz tabulka 18)

Tabulka 18: Množství záznamových knih (LCL)

Jednotka	Množství
Cmb celkem	14,125
Kartonů celkem ks	502
Záznamových knih celkem ks	20 278

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Doprava z Hamburku do Českých Budějovic stojí 12 096,48 Kč. Cena kusové přepravy vychází na 24 429,92 Kč. Celkem kusová a silniční přeprava vyjde na 36 526,40 Kč. Přeprava jednoho kusu záznamové knihy vyjde na 1,80 Kč. (viz tabulka 19)

Tabulka 19: Kalkulace kusové a silniční přepravy - záznamové knihy

Kusová a silniční přeprava – záznamové knihy	
Cena kusové přepravy do přístavu v Hamburku	24 429,92 Kč
Cena silniční přepravy do ČB	12 096,48 Kč
Cena přepravy celkem	36 526,40 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	1,80 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

5.1.7. Srovnání

Při využití kusové a silniční přepravy školních penálů se převáží půl kontejneru o velikosti 20'. Dohromady tedy 1 035 kilogramů, což je 6 480 kusů školních penálů. Pokud využijeme tento způsob dopravy, zboží se plaví 28 dní. K tomu je zapotřebí připočítat dalších 5 – 7 dní na dopravu z přístaviště Hamburk do Českých Budějovic. Tedy dohromady zboží cestuje 35 dní. Celková cena kusové přepravy vychází

na 36 526,40 Kč. Přepřavit jeden kus školního penálu vychází na 5,64 Kč. Tento způsob přepravy se využívá ve společnosti VOLF kancelářské potřeby, pokud není zapotřebí celý kontejner školních penálů pro daný rok. Nebo pokud jsou penály naskladněny již z přecházejících let a stačí pořídit pouze poloviční množství. Při kusové přepravě záznamových knih je přepraveno 20 278 kusů záznamových knih. Cena kusové a silniční přepravy je stejná, tedy 36 526,40 Kč. Cena za jeden přepravený kus vychází na 1,80 Kč.

Při přepravě školních penálů, se pomocí námořní přepravy plaví celý kontejner velikosti 20'. Tato dodávka je realizována dvakrát až třikrát do roka. Při tomto způsobu dopravy se školní potřeby plaví 32 dní čistého času na palubě. K tomu dalších 7 dní je potřeba pro přepravu silniční z přístaviště v Hamburku do cílové stanice v Českých Budějovicích. Celkem tedy náklad putuje 39 dní. Celková cena při přepravě školních penálů vychází na 70 091,20 Kč. Při využití celého kontejneru velikosti 20' je převezeno 12 960 kusů penálů. Jeden kus penálů při využití této dopravy vychází na 5,41 Kč. Při přepravě záznamových knih za pomoci kombinované námořní a silniční přepravy se plaví dva kontejnery velikosti 20' a to jednou za dva měsíce. Čas přepravy je stejný jako v případě školních penálů, tedy celkem 39 dní. Celková cena kombinované námořní a silniční přepravy záznamových knih vychází na 138 578,20 Kč. Přepravený kus záznamové knihy vychází na 1,71 Kč.

V případě kombinované námořní a železniční přepravy je námořní přeprava identická jako v situaci kombinované přepravy námořní a silniční. Rozdíl je v přepravě zboží z přístaviště do Českých Budějovic, kdy je využita železniční přeprava. Železniční přeprava začíná v přístavišti a končí v Praze na hlavním nádraží. Z Prahy do skladu společnosti VOLF je náklad převezen na návěsu nákladního automobilu. Tato přeprava trvá 2 dny. Celkem kombinovaná přeprava trvá 40 dní. V případě přepravy školních penálů vychází cena celkem na 70 743,42 Kč. Přeprava jednoho kusu školního penálu vyjde na 5,46 Kč. Přeprava záznamových knih je vyčíslena na 141 486,83 Kč. V tomto případě se přepraví dva 20' kontejnery a cena přepraveného kusu zboží je 1,74 Kč.

Námořní doprava přepraví 90 % objemu světového obchodu a významně tak přitěžuje životnímu prostředí. Je ale pravdou, že námořní doprava je ze všech ostatních možností

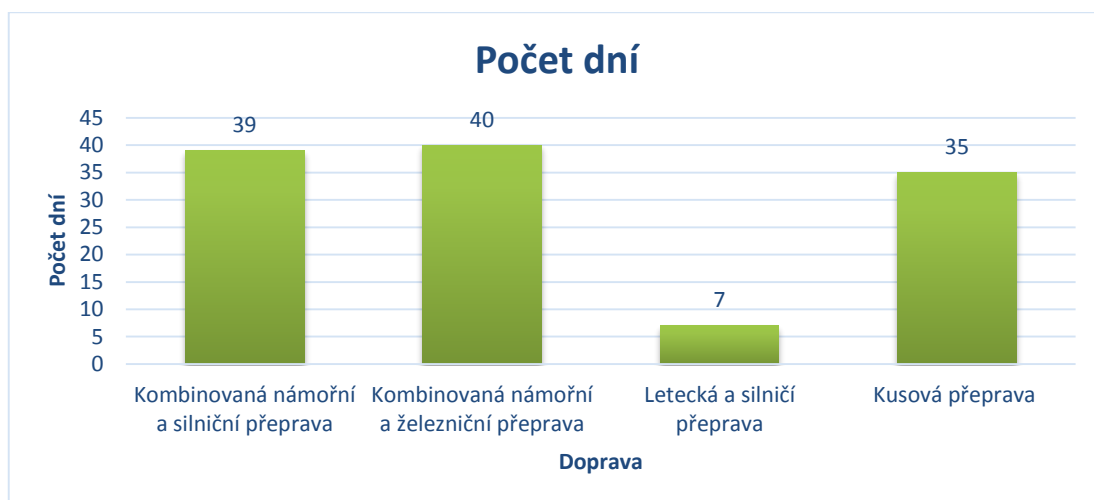
přeprav k životnímu prostředí nejšetrnější. V dnešní době se odhaduje, že námořní doprava má podíl na znečištění okolo 10 %.

Největším problémem je produkce škodlivých plynů a oxidu uhličitého. Nákladní lodě, které mají kapacitu více, než 8 000 DWT (celková nosnost v tunách) produkují v průměru 15 gramů oxidu uhličitého na tunokilometr. Lodě, které mají kapacitu vyšší, jsou šetrnější. Tyto lodě produkují průměrně 21 gramů oxidu uhličitého. Nákladní automobil produkuje v průměru 50 gramů na vykonaný tunokilometr. Letadlo typu Boeing 747 vyprodukuje v průměru až 540 gramů oxidu uhličitého na tunokilometr. Z tohoto tedy vyplývá, že námořní doprava je nejšetrnější k životnímu prostředí. Problémem je však její četnost. Jelikož námořní doprava přepraví obrovské objemy a je celosvětově využívaná, její tvorba oxidu uhličitého přispívá ke světové produkci 4 %.

Při letecké přepravě je největší výhodou samozřejmě čas. Doba letecké přepravy z Čínské lidové republiky do Prahy na letiště Václava Havla trvá 5 dní. Z Prahy z letiště do cílové stanice v Českých Budějovicích je zásilka dopravena do 1-2 dnů. Celkový čas letecké přepravy spolu se silniční do společnosti VOLF trvá 6-7 dní. Samozřejmostí je spolehlivost a menší rizikovost. Časy odletů a příletů jsou velmi přesné. Na druhou stranu tento způsob dopravy je velmi drahý. Částka za přepravu školních penálů celkem vychází na 154 250 Kč. Přepravit jeden kus školního penálu vychází na 11,90 Kč. Při přepravě záznamových knih pomocí letecké dopravy je cena stanovena na 562 286,36 Kč. Přepravit jeden kus zboží stojí 6,93 Kč. Čas by byl stejný jako v případě přepravy školních potřeb, tedy dohromady 6 – 7 dní.

Na obrázku 10 je možné vidět srovnání přeprav dle doby trvání. Na tomto obrázku není rozdíl mezi přepravou kancelářských a školních potřeb, jelikož je čas stejný. Na obrázku 11 je možné vidět srovnání možnosti přeprav podle celkové ceny, kde světle zelená barva znamená přepravu školních potřeb, tedy jeden 20' kontejner a tmavě zelená znázorňuje přepravu záznamových knih, tedy dva 20' kontejnery.

Obrázek 10: Porovnání přeprav dle počtu dní



Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Obrázek 11: Porovnání přeprav z hlediska ceny



Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

5.2. Export

Nejprve byla analyzována exportní data dle Českého statistického úřadu a na tomto základě byla vybrána komodita s nejvýznamnější destinací, se kterou vstupuje Česká republika do vzájemného obchodu. Touto destinací je Evropa. Společnost VOLF exportuje nejčastěji do evropské části Ruské federace. Pro přepravu z Ruské federace byla zvolena přeprava školních penálů a záznamových knih.

Dle Českého statistického úřadu se kancelářských a školních potřeb dovezlo do Ruské federace z České republiky v roce 2013 za 2 108 301 Kč. (tabulka 20)

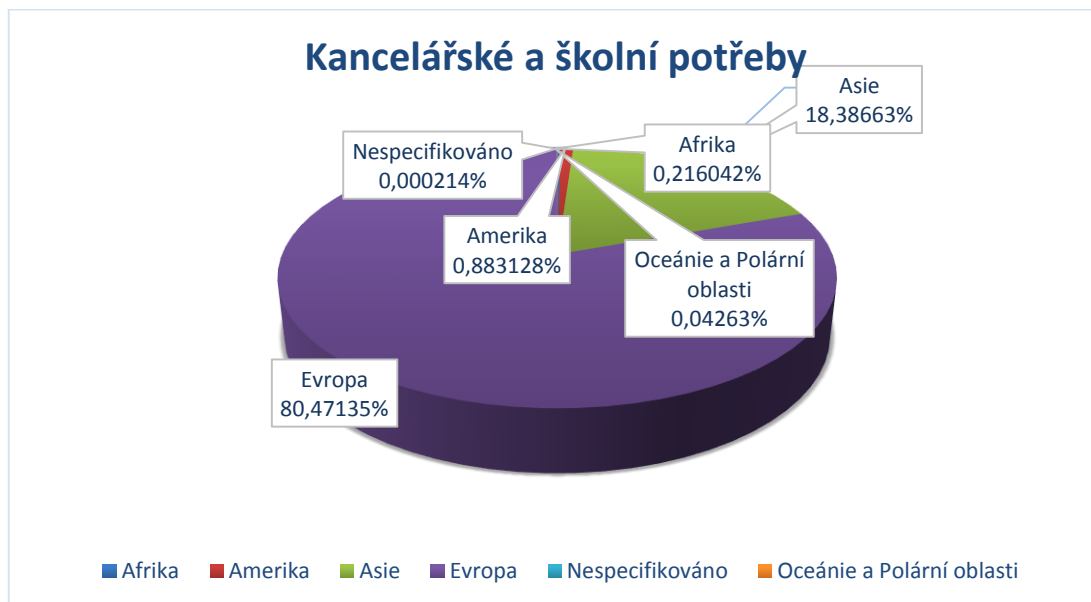
Tabulka 20: Dovoz školních a kancelářských potřeb z Evropy

Kód zboží	Název zboží	Kód země	Název země	Stat. Hodnota CZK (tis.)
4820	Výrobky školní kancel papírnické z papíru ap	1	Evropa	1 357 010
4821	Štítky nálepky papírové kartonové lepenkové	1	Evropa	751 291

Zdroj: ČSÚ (2013)

Dle obrázku 12 je vidět, že nejčastěji se kancelářské a školní potřeby v roce 2013 exportovaly do Evropy a to o celkové částce 751 291 000 Kč. Na druhém místě se zboží vyvezlo do Asie v hodnotě 19 813 000 Kč. Na pomyslné třetí místo lze zařadit Ameriku, kam se vyvezlo zboží o celkové hodnotě 8 245 000 Kč. Dále se v roce 2013 vyvezlo zboží do Afriky v hodnotě 2 017 000 Kč. Další zemí je Oceánie a Polární oblasti, kam se vyvezlo kancelářských a školních potřeb za 398 000 Kč. Do nespecifikovaných míst se z České republiky v roce 2013 vyvezlo zboží v hodnotě 2 000 Kč.

Obrázek 12: Vývoz školních a kancelářských potřeb



Zdroj: ČSÚ (2013)

5.2.1. Komodity

Školní penály

Společnost VOLF dováží nejčastěji školní potřeby do evropské části Ruské federace, kde má nejvíce obchodních partnerů. Pro přepravu, jsou zvoleny školní penály, které se převáží jednou ročně. Velikost zásilky závisí na objemu objednávek, ze strany těchto partnerů. Nejčastěji se však převáží 12 960 kusů tohoto zboží, které se vejde do jednoho 20' kontejneru.

Přeprava školních potřeb bude zahájena v České republice. Zásilka putuje od společnosti VOLF kancelářské potřeby spol. s.r.o. v Českých Budějovicích do cílové destinace v Ruské federaci. Zboží je ve skladu společnosti VOLF naloženo na nákladní automobil s návěsem. Zásilka je určena obchodnímu partnerovi v hlavním městě. Zboží tedy bude převezeno do Moskvy. Je několik možností jak přepravit zásilku z České republiky do Ruské federace. A to prostřednictvím silniční či kombinované přepravy.

Záznamové knihy

Společnost VOLF exportuje do Ruské federace záznamové knihy jednou za 3 - 4 měsíce, dle objednávek, ze strany obchodních partnerů. Převážejí se dva kontejnery velikosti 20'. Přeprava záznamových knih je totožná jako přeprava školních penálů, pouze se mění přepravované množství.

Při přepravě do Ruské federace se u každé z možností přeprav mohou ceny dopravy lišit a to především z důvodů:

- **Vzdálenost** – Ruská federace je velmi rozlehlá země, dodávky do části v Asii budou dražší než dodávky v oblasti evropské.
- **Infrastruktura v dané oblasti** – silniční tak i železniční sítě jsou koncentrované v okolí nejvýznamnějších průmyslových zón a obecně podél jižní hranice Ruské federace, ostatní území jsou dostupná pouze letecky či po řekách.
- **Roční období** – v zimních měsících je velká část Ruské federace nedostupná.

- **Zboží a jeho charakteristika** – ruská legislativa se staví přísně k přepravě citlivých materiálů a nebezpečných látek, zdlouhavé procedury pro vpuštění zboží na území se pak promítnou do celkové ceny.

5.2.2. Destinace

Ruská federace

Rozloha tohoto sátu je 17 098 tisíc km². Svou rozlohou zahrnuje část východní Evropy a téměř celou severní Asii. Hlavním městem Ruské federace je Moskva. Počet obyvatel v Ruské federaci je 143 666 931 lidí.

Ruská federace je klíčový obchodní partner s Českou republikou. Ruská federace je na páté pozici s podílem 4,6 %, co se týče objemu obchodního obrátu. Ve vývozu Ruská federace obsadila 7. místo s podílem 3,7 %. V importu je na 5. místě s podílem 5,5 %.

Vývoj obchodní výměny mezi Českou republikou a Ruskou federací v uplynulých letech dokumentuje níže uvedená tabulka 21 (údaje dle celní statistiky ČR v mil. USD.)

Tabulka 21: Bilance vzájemné obchodní výměny v roce 2010, 2011, 2012 a leden – červen roku 2014

Rok	Vývoz ČR	Dovoz ČR	Obrat	Saldo
2010	3 535,40	6 822,00	10 357,40	-3 286,60
2011	5 220,30	8 102,90	13 323,10	-2 882,60
2012	6 035,30	7 934,70	13 970,0	-1 899,40
2013	5 942,80	7 774,10	13 716,90	-1 831,20
2014 (leden - červen)	2 829,40	3 363,60	6 193,00	-534,10

Zdroj: ČSÚ (2014)

Z tabulky 21 lze vyčíst, že zahraniční obchod v porovnání s rokem 2012 (13,97 mld. USD) klesl v roce 2013 o 1,8 %. Tentokrát za pokles může český import (1,5 % na 5,9 mld. USD). Větším podílem pak export do České republiky (pokles o 2 % na 7,8 mld. USD).

Obrázek 13: Rozdělení Ruské federace



Zdroj: MZV (2014)

Vzájemné vztahy

Pro Českou republiku je Ruská federace z hlavních obchodních partnerů. Dokazuje to i fakt, že Exportní strategii pro roky 2012 – 2020, která byla schválena vládou České republiky 14. 3. 2012, je Ruská federace formulována jako jedna z hlavních zemí pro export. V roce 1989 začaly vznikat bilaterální smlouvy, díky nimž dochází ke vzájemné obchodní výměně zboží a služeb. Tento rok byl významný pro obě země, jelikož se měnily tržně ekonomické podmínky. To vedlo k rozvoji soukromých silničních dopravců.

5.2.3. Balení

Školní penály

Pro přepravu se využívají pouze kartonové krabice, jelikož je možné lépe využít celý 20' kontejner. Kartonových krabic se do 20' kontejneru vejde 180 kusů. Při zabalení kartonových krabic na EUR palety, kdy EUR paleta má rozměry: 120 cm x 80 cm x 14 cm, se vejdou 4 kusy krabic. EUR palet se do 20' kontejneru naloží 48 kusů. Z tohoto výsledků vyplývá, že se celkem převeze při zabezpečení kartonových krabic na EUR palety pouze 192 kusů a tedy, že je výhodnější kartonové krabice skládat přímo do kontejneru.

Jedna kartonová krabice má rozměry: 45 cm x 32 cm x 59 cm. Do jedné kartonové krabice se vejde 72 kusů školních penálů. (viz tabulka X) Celkem bude převezeno 12 960 kusů školních penálů a celková váha tohoto nákladu je 15,29 m³.

Při využití letecké přepravy je zapotřebí zboží upevnit na letecké palety. Při přepravě školních penálů o celkovém počtu 12 960 kusů je potřeba využít tři letecké pelety o délce 318 cm a šířce 224 cm.

Záznamové knihy

Balení záznamových knih je identické jako balení školních penálů. Záznamové knihy se převážejí pouze v kartonových krabicích a to ze stejného důvodu jako u školních penálů. Pokud se použijí pouze kartonové krabice, lze převézt větší objem zboží, nežli při využití EUR palet. Celkem je přepraveno 56,5 m³ nákladu a přepraveno 2 008 kartonových krabic s 81 114 kusy záznamových knih. Pro přepravu se využívají dva 20' kontejnery, nikoli jeden 40' kontejner a to z důvodu, že 20' a 40' kontejner má obdobnou maximální nosnost. Pokud využijeme dva 20' kontejnery, převezeme větší objem zboží, což je efektivní.

Při využití letecké přepravy je zapotřebí tento náklad zabezpečit na leteckých paletách. Při přepravě 81 114 kusů záznamových knih je nutno použít 7 leteckých palet o délce 318 cm a šířce 224 cm.

5.2.4. Dokumenty

Při dovážení zboží je potřeba mít základní doklady. Dodací list a fakturu zajišťuje odesílatel. Další formulář, který musí být zajištěn, je celní deklarace, kterou obstarává příjemce. Celnímu úřadu jsou dále předloženy následující doklady:

- Originál faktury – faktura nesmí obsahovat zkratky a musí obsahovat náležitosti (popis zboží, obchodní značku, materiál, a další).
- Kopii pojistky s vyznačenou pojistnou částkou, pokud je pojištění součástí smlouvy či přepravních podmínek.

- Průvodní list obchodního případu „pasport sdělky“ – nástroj kontroly státu proti nelegálnímu vývozu peněz.
- Certifikát shody – tento dokument potvrzuje požadované standardy (viz příloha FORM A).
- Balicí list.

V rámci celního zákonodárství bylo k prvnímu pololetí roku 2014 přijato několik opatření. Doplnění ke stávající legislativě.

Obchodní partner v Rusku poskytne:

- Dokumenty o společnosti.
- Kupní smlouvu.
- Smlouvu o zastupování v celním řízení, pokud je tato možnost využita.
- Překlad faktury.
- Celní poplatky, cla a daně splatné v Ruské federaci a poplatky spojené s vyclením, pokud je využita možnost zastupování třetí stranou.

5.2.5. Dovození podmínky

Ekonomické vztahy na ruském trhu jsou definovány Celním zákoníkem a dalšími normativními akty vydanými Federální celní službou (FTS). K 1. 7. 2010 byla vytvořena Celní unie (CU) Ruská federace – Bělorusko – Kazachstán. Na území těchto států platí tedy společný celní zákoník, takzvaný Celní kodex. Země, které neupravuje tento „velký“ zákoník jsou upraveny Celním zákoníkem, který nabyl účinnosti 29. 12. 2010. Od 1. 1. 2010 na území států Celní unie platí Jednotný celní sazebník a netarifní omezení dovozů. Od 16. 7. 2012 bylo vydáno nové znění evidenční číslo 54. Zákon o Celní unii se stal povinností pro firmy, které chtějí či působí v oblasti vnějších ekonomických vztahů.

V roce 2013 byla aktivována v rámci celní reformy elektronická celní deklarace. Díky tomu, se zkrátily časové lhůty pro odbavení zboží.

5.2.6. Pojištění

Pojištění během přepravy je velmi důležité a to po celou dobu. Důležité je jak pojištění zboží, tak i pojištění odpovědnosti (majitel zboží – zbožíové pojištění, dopravce – pojištění odpovědnosti). Odpovědnost dopravce je ve značné míře omezena. Výše pojistného se určuje dle komodity, hodnoty zboží nebo místa určení.

5.2.7. Možnosti přeprav do Ruské federace

1. SILNIČNÍ PŘEPRAVA

Přeprava kancelářských a školních potřeb z České republiky do Ruské federace se v tomto případě uskuteční silniční dopravou. Bude se jednat o přepravu zboží na základně objednávky od obchodního partnera v Moskvě.

Silniční přeprava je nejvíce využívána pro evropskou část Ruské federace. Tento způsob dopravy zboží má další výhodu a to rychlost. V ideálním případě cesta trvá 2 – 4 dny. Avšak se stává, že při průjezdu na hranicích přijdou komplikace, čímž se čas výrazně prodlouží.

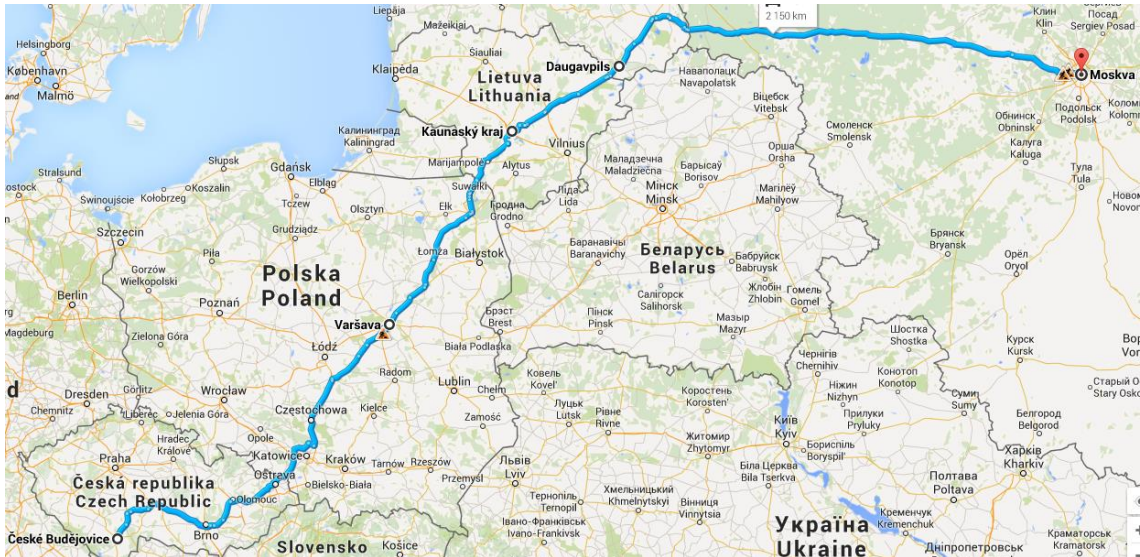
Proces

Zboží je naloženo na přívěs nákladního automobilu ve skladišti společnosti VOLF. Z tohoto místa je možné zvolit cestu ze tří možných variant a tím se dostat do cílové destinace v Moskvě. Níže jsou uvedeny tři možné cesty.

- První trasa vede přes Polsko, Litvu, Lotyšsko do RF (viz obrázek 14). Tato možnost je 2 312 km dlouhá a čas je vypočítán na 2 – 3 dny.
- Druhá možnost dopravy je z Českých Budějovic do Polska, dále do Běloruska a Ruské federace (viz obrázek 15). Tato varianta je spočítána na 2 627 km a čas této cesty vychází na 2 – 3 dny. Nejčastěji využívaná trasa.

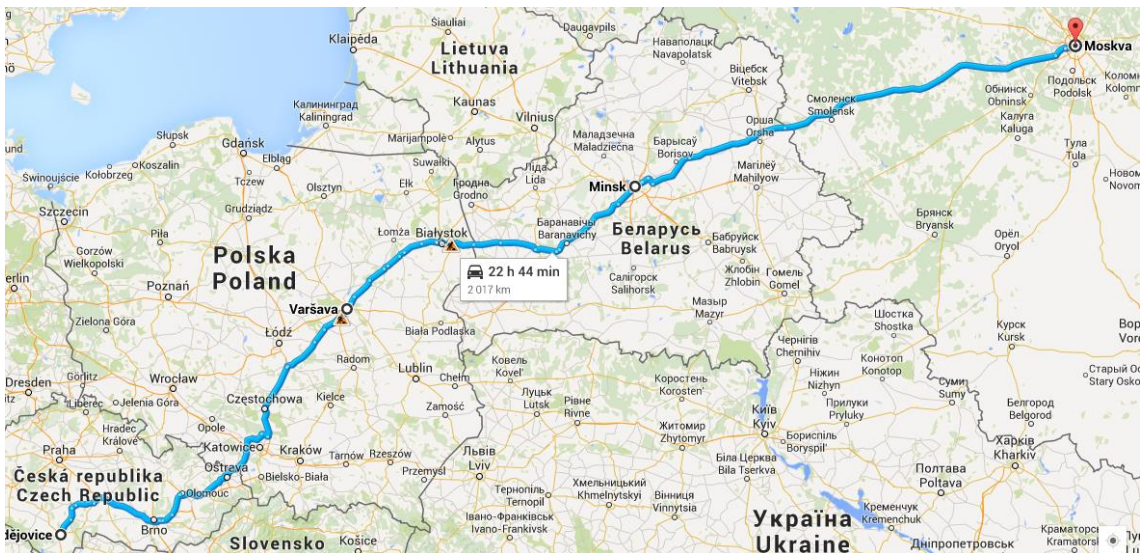
- A poslední možností je trasa přes Slovenskou republiku, Ukrajinu a Ruské federace (viz obrázek 16). Tato trasa vychází na 2 453 kilometrů a čas je spočítán na 2 – 3 dny.

Obrázek 14: Silniční trasa ČR - Polsko - Litva - Lotyšsko - RF



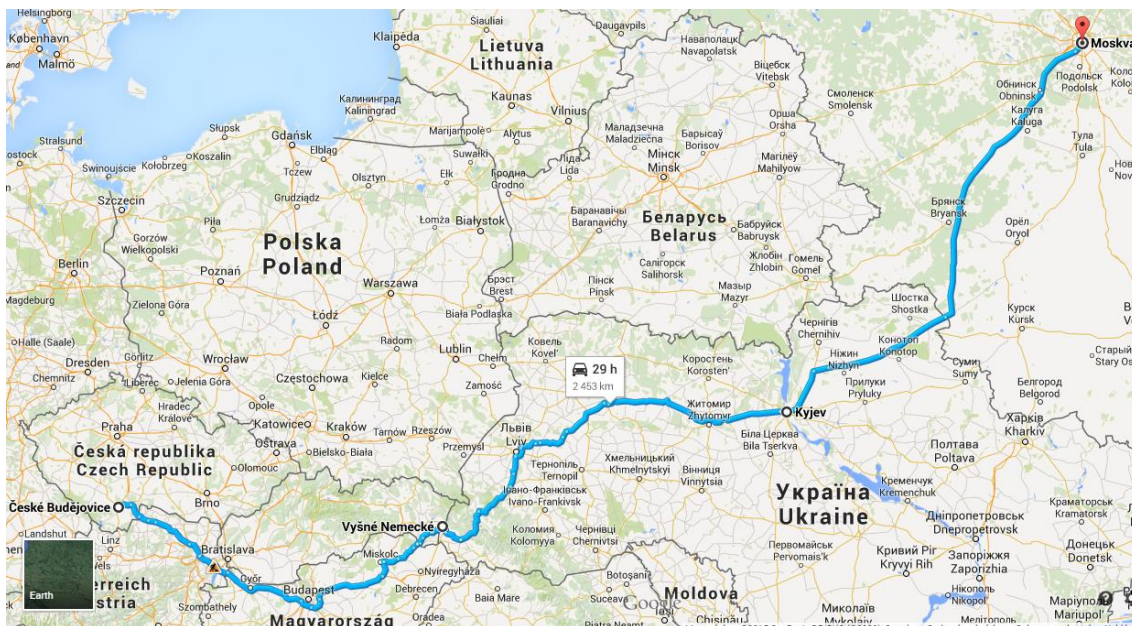
Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014), zpracování v google maps

Obrázek 15: Silniční trasa ČR - Polsko - Bělorusko - RF



Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014), zpracování v google maps

Obrázek 16: Silniční trasa ČR - Slovenská republika - Ukrajina - RF



Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014), zpracování v google maps

Kalkulace

Školní penály

Do ceny se zahrnuje palivový poplatek, který se mění měsíčně. V celkové částce jsou obsaženy ceny za celní řízení v České republice a v Ruské federaci. V České republice se tato částka pohybuje kolem 500 – 1 000 Kč. V Ruské federaci tento poplatek není k dispozici od společnosti DB SCHENKERsystem (viz příloha č. 11). Cena silniční přepravy školních penálů vyjde dohromady na 20 391 Kč. Cena jednoho přepraveného kusu školního penálu je 1,57 Kč. (viz tabulka 22).

Tabulka 22: Kalkulace silniční přeprava – školní penály

Silniční přeprava (jeden 20' kontejner)	
Přeprava silniční	17 469,00 Kč
Palivový příplatek	1 922,00 Kč
Poplatek za celní řízení v ČR	1 000,00 Kč
Cena celkem	20 391,00 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	1,57 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Záznamové knihy

Cena zahrnuje celkové poplatky potřebné k silniční přepravě. Přeprava je uskutečněna společností DB SCHENKERsystem. Celková cena přepravy dvou 20' kontejnerů do Ruské federace vyjde na 39 782 Kč. Cena přepravy na kus záznamové knihy je 0,49 Kč (viz tabulka 23).

Tabulka 23: Kalkulace silniční přeprava - záznamové knihy

Silniční přeprava (dva 20' kontejnery)	
Přeprava silniční	34 938,00 Kč
Palivový příplatek	3 844,00 Kč
Poplatek za celní řízení v ČR	1000
Cena celkem	39 782,00 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	0,49 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

2. KOMBINOVANÁ ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ PŘEPRAVA

Ačkoli nejlevnější způsob dopravy stále zůstává námořní přeprava, existují projekty, které mají za úkol propojit pozemní dopravu, jedním z takových je Far East Land Bridge (FELB), který propojuje Asii a Evropu železnicí. Prvním železniční přeprava proběhla z Pekingu do Hamburku především díky německé železnici DB. Cesta trvala patnáct dní a vlak projel šesti státy (Čínská lidová republika, Mongolsko, Ruská federace, Bělorusko, Polsko, Německo). Vlak o kapacitě 98 TEU (TEU je ekvivalentem jednoho 20' kontejneru) vezl 20 kontejnerů ISO řady 1 A (40'), 58 kontejnerů ISO řady 1 C (20').

Železniční doprava je ekologicky příznivý druh dopravy. Ruská federace má velmi rozvinutou železniční síť, která je také velmi využívána. V roce 2013 nákladní železniční doprava zajistila z 80,8 % veškeré přepravní požadavky.

Při využití železniční přepravy je výhodou nižší cena, možnost přepravy větších objemů a nižší průtahy při celním řízení. Ale i tato doprava má své nevýhody a tím je především možnost poškození či ztráty zásilky. Čas železniční přepravy je kolem 1 – 2 týdnů v rámci evropské části Ruské federace.

Při přepravě školních potřeb se využije kontejner 20'. Pro přepravu záznamových knih budou použity dva 20' kontejnery. Kusová zásilka na železnici nefunguje, je

tedy zapotřebí využít celého kontejneru. Pokud by kontejner nebyl zcela plný, jednalo by se o neekonomickou přepravu. Při železniční přepravě se nejčastěji využívají kontejnery, jelikož je zapotřebí jejich překládka. To je způsobeno odlišným rozchodem kolejí. Standardem v bývalém Sovětském svazu a Mongolsku je rozchod kolejí 1 520 mm. Ve většině států v Evropské unii a v Čínské lidové republice je tento rozchod kolejí 1 435 mm (takzvaný normální rozchod).

Proces

Po naložení nákladu na přívěs nákladního automobilu ve skladu společnosti VOLF, se zboží odveze na hlavní nádraží v Praze, kde jsou kontejnery umístěny na železniční přepravu. Odtud je náklad převezen přímo do cílové destinace v Moskvě.

Pro přepravu kancelářských a školních potřeb jsou vybrány dvě cesty z Českých Budějovic do cílové stanice v Moskvě. První trasa vede přes Polsko do Běloruska a pokračuje do Ruské federace. Druhá možnost trasy je z České republiky na Slovensko, dále na Ukrajinu a z Ukrajiny do Ruské federace (viz obrázek 17).

Obrázek 17: Železniční koridory



Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014), zpracování v google maps

Kalkulace

Školní penály

Cena za železniční přepravu byla zkalkulována od společnosti EUROSOTRA spol. s.r.o. ve dvou variantách dle cesty zboží.

Pro první variantu, tedy trasa přes Polsko, vychází přeprava celkem na 40 719,88 Kč. S tím, že cesta v České republice je spočítána na 9 700 Kč. Cesta v Polsku vychází na 50 Euro, tedy 1 392 Kč. Překládka a upevnění zásilky jsou vyčísleny dohromady na 146 USD po přepočtu 3 603,28 Kč. Cesta v Bělorusku vychází na 45 USD, tedy 1 110,60 Kč a cesta do cílové stanice v Moskvě vyjde na 1 050 USD, po přepočtu 25 914 Kč. (Ceny jsou přepočteny dle kurzu ČNB ke dni 28. 1. 2015, 1 EUR = 27,84 Kč, 1 USD = 24,68 Kč). Cena za jeden přepravený kus školního penálu je 3,14 Kč. (viz tabulka 24)

Tabulka 24: Kalkulace železniční a silniční přepravy – školní penály, varianta 1

Železniční a silniční přeprava (jeden 20' kontejner)	
Přeprava v ČR	8 700,00 Kč
Přeprava v Polsku	1 392,00 Kč
Překládka	394,88 Kč
Upevnění + poplatky	3 208,40 Kč
Přeprava v Bělorusku	1 110,60 Kč
Přeprava v Rusko	25 914,00 Kč
Cena celkem	40 719,88 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	3,14 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Druhá varianta, tedy trasa přes Slovenskou republiku, je spočítána na celkovou částku 40 995,29 Kč. Cesta v České republice stojí 9 000 Kč. Přeprava na Slovensku je vyčíslena na částku 24,4 Euro, po přepočtu 679,30 Kč. Překládka a poplatky jsou spočítány celkem na 174,40 USD, po přepočtu 4 304,20 Kč. Přeprava na Ukrajině vyjde na 65 USD, tedy 1 604,20 Kč. A cesta do cílové stanice v Moskvě stojí 1 070 USD, po přepočtu 26 407,60 Kč. (Ceny jsou přepočteny dle kurzu ČNB ke dni 28. 1. 2015, 1 EUR = 27,84 Kč, 1 USD = 24,68 Kč). Cena za jeden přepravený kus školního penálu je v tomto případě 3,16 Kč. (viz tabulka 25)

Tabulka 25: Kalkulace železniční a silniční přepravy – školní penály, varianta 2

Železniční a silniční přeprava (jeden 20' kontejner)	
Přeprava v ČR	8 000,00 Kč
Přeprava na Slovensku	679,30 Kč
Překládka	281,35 Kč
Upevnění + poplatky	4 022,84 Kč
Přeprava na Ukrajině	1 604,20 Kč
Přeprava v Rusku	26 407,60 Kč
Cena celkem	40 995,29 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	3,16 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Doba přepravy je spočítána na 10 – 14 dní.

Záznamové knihy

První varianta železniční přepravy, trasa přes Polsko, vychází celkem na 81 439,76 Kč. V této ceně jsou zahrnuty veškeré ceny přeprav, poplatky potřebné k přepravě zboží a částky za překládku a upevnění. Cena za přepravu v rámci České republiky je 17 400 Kč. Přeprava v Polsku je spočítána na 100 Euro, tedy na 2 784 Kč. Překládka a poplatky jsou vyčísleny celkem na 7 206,56 Kč. Přeprava v Bělorusku vychází na 90 USD, tedy 2 221,20 Kč. Přeprava v Ruské federaci do cílové destinace v Moskvě je spočítána na 2 100 USD, tedy 51,828 Kč. (Ceny jsou přepočteny dle kurzu ČNB ke dni 28. 1. 2015, 1 EUR = 27,84 Kč, 1 USD = 24,68 Kč). Přepravit jeden kus záznamových knih vyjde na 1 Kč. (viz tabulka 26)

Tabulka 26: Kalkulace železniční a silniční přepravy – záznamové knihy, varianta 1

Železniční a silniční přeprava (dva 20' kontejnery)	
Přeprava v ČR	17 400,00 Kč
Přeprava v Polsku	2 784,00 Kč
Překládka	789,76 Kč
Upevnění + poplatky	6 416,80 Kč
Přeprava v Bělorusku	2 221,20 Kč
Přeprava v Rusko	51 828,00 Kč
Cena celkem	81 439,76 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	1,00 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Druhá varianta železniční přepravy, trasa přes Slovenskou republiku, stojí celkem 81 990,58 Kč. Cesta v České republice stojí 16 000 Kč. Přeprava na Slovensku je vyčíslena na částku 48,8 Euro, po přepočtu 1 358,59 Kč. Překládka a poplatky jsou

spočítány celkem na 348,8 USD, tedy 8 608,38 Kč. Přeprava na Ukrajině vyjde na 130 USD, tedy 3 208,40 Kč. A cesta do cílové stanice v Moskvě stojí 2 140 USD, po přepočtu 52 815,20 Kč. (Ceny jsou přepočteny dle kurzu ČNB ke dni 28. 1. 2015, 1 EUR = 27,84 Kč, 1 USD = 24,68 Kč). Cena za jeden přepravený kus záznamové knihy je v tomto případě 1,01 Kč. (viz tabulka 27)

Tabulka 27: Kalkulace železniční a silniční přepravy – záznamové knihy, varianta 2

Železniční a silniční přeprava (dva 20' kontejnery)	
Přeprava v ČR	16 000,00 Kč
Přeprava na Slovensku	1 358,59 Kč
Překládka	562,70 Kč
Upevnění + poplatky	8 045,68 Kč
Přeprava na Ukrajině	3 208,40 Kč
Přeprava v Rusku	52 815,20 Kč
Cena celkem	81 990,58 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	1,01 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

3. Letecká a silniční přeprava

Dalším způsobem přepravy kancelářských a školních potřeb je za využití letecké přepravy. Letecká přeprava je samozřejmě nejrychlejší, avšak také nejdražší. Letecká přeprava trvá 1 den. K tomuto času se připočte další 1 den silniční přepravy a manipulace se zásilkou. Celkový čas letecké a silniční přepravy je 2 dny. V nákladní letecké dopravě celkový přepravní výkon v Ruské federaci v roce 2013 stagnoval a dosáhl 5,022 milionů tunokilometrů (1 tunokilometrů = 1 tuna nákladu přepravena na vzdálenost 1 km).

Proces

Letecká přeprava začíná ve skladu společnosti VOLF naložením zboží na přívěs nákladního automobilu. Zboží se dopraví na letiště v Brně, odkud poletí do cílové destinace v Moskvě. Náklad je z nákladního automobilu přesunut do nákladního prostoru letadla. Při manipulaci se zásilkou se na letištích používají pojízdné pásy. Tyto pásy slouží k bezpečnější a méně náročné manipulaci se zbožím. Letadla přizpůsobená k přepravě nákladu mají na palubě přítomné válečkové dráhy. Tyto válečky usnadňují manipulaci se zásilkou. Na palubě letadla je zboží upevněno do bezpečnostních prvků. Tyto upínací prvky musí být v nákladním prostoru letadla

alespoň čtyři. Po příletu do Moskvy je zboží opět přesunuto na vozíky, které náklad převezou do skladů letiště. V těchto skladech je zásilka uskladněna do doby, než si jej zákazník vyzvedne.

Kalkulace

Školní penály

Přepravovat se bude opět celý kontejner velikosti 20'. Dle předpisů IATA, kde se 1 m³ = 167 kg.

Od společnost B.A.W.D.F. s.r.o. je letecká přeprava zboží zkalkulována na 57 Kč/kg. V tomto případě se přepravuje 2 553,43 kilogramů. To znamená, že cena samotné letecké přepravy vyjde na 145 545,51 Kč.

Ze společnosti VOLF v Českých Budějovicích budou penály převezeny na letiště v Brně. Silniční doprava je spočítána od společnosti APA Logistik na 15,312 Kč za kilometr. Vzdálenost z Českých Budějovic na letiště v Brně je 221 kilometrů. Cena za silniční dopravu činí 3 383,95 Kč. Cena jednoho přepraveného kusu školního penálu je 11,61 Kč. Cena celkem za leteckou a silniční přepravu činí 150 429,46 Kč. (viz tabulka 28)

Tabulka 28: Kalkulace letecké a silniční přepravy – školní penály

Letecká a silniční přeprava	
Cena silniční dopravy do Brna	3 383,95 Kč
Cena letecké přepravy	145 545,51 Kč
Poplatky	1 500,00 Kč
Cena celkem	150 429,46 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	11,61 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Penály jsou přepravovány na leteckých paletách, jelikož celý kontejner se do letadlového prostoru nevejde.

Záznamové knihy

Při přepravě záznamových knih je cena za kilogram stejná, tedy 57 Kč. V tomto případě převážíme 9 435,5 kg dle IATA přepočtu. Letecká a silniční přeprava stojí

537 823,50 Kč. Silniční přeprava zboží z Českých Budějovic do Brna je spočítána na 6 767,90 Kč. Poplatky za leteckou i silniční přepravu jsou spočítány na 3 000 Kč. Přepravujeme stejné množství záznamových knih, tedy 81 114 kusů. Přepravit jeden kus záznamové knihy leteckou a silniční přepravou vyjde na 6,75 Kč. (viz tabulka 29)

Tabulka 29: Kalkulace letecké přepravy - záznamové knihy

Letecká a silniční přeprava	
Cena silniční dopravy do Brna	6 767,90 Kč
Cena letecké přepravy	537 823,50 Kč
Poplatky	3 000,00 Kč
Cena celkem	547 591,40 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	6,75 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

4. KOMBINOVANÁ LODNÍ A SILNIČNÍ PŘEPRAVA

Dalším způsobem přepravy kancelářských a školních potřeb z Českých Budějovic do Moskvy je za využití kombinované lodní a silniční přepravy. Tento způsob přeprava se do Moskvy neprovádí moc často. Celkový čas lodní přepravy je spočítána na 14 dní. Výhodou u této možnosti je snadná manipulace, jelikož se využívají kontejnery. Také je možné z jednoho druhu dopravy učinit překlad na jiný druh dopravy. Kontejnery se také dají stohovat na sebe, což je efektivní.

Přístavy v Rusku jak je možné vidět na obrázku 18, jsou: Murmansk, toto město se nachází na severozápadě Ruské federace, na poloostrově Kola. Toto město je také významné pro železniční spojení. Dalším přístavem je Kem, který se nachází u Bílého moře v severozápadním Rusku. Přístav Severodvinsk se nachází na severu evropské části Ruské federace. Tento přístav leží přibližně 650 km od Moskvy. Dalším přístavem je Archangelsk, přístav se nachází stejně jako Severodvinsk na severu evropské části Ruska. Toto město je jedním z nejdůležitějších uzlů, jelikož se zde nacházejí tři přístavy. Z toho jsou dva námořní a jeden říční. Dále je důležité pro železniční spojení. Posledním zmíněným přístavem je Ust'-Luga, tento přístav se nachází na ústí řeky Lužské zátoky. Tato řeka je součástí Finského zálivu. Tento přístav leží 830 kilometrů od Moskvy.

V tomto případě se využije přístav Ust'-Luga, jelikož je nejbliže k cílově destinaci.

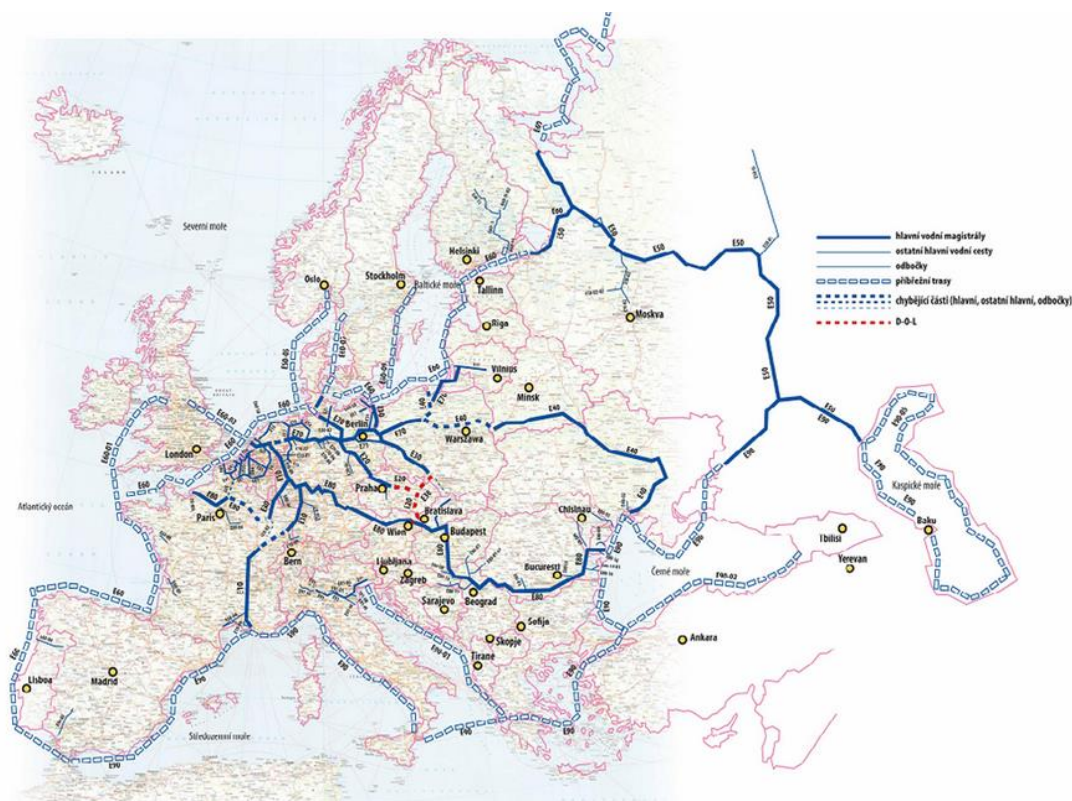
Obrázek 18: Přístavy v Rusku



Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014), zpracování v google maps

Na obrázku číslo 19 lze vidět hlavní evropské vodní cesty. Dopravní význam řek v České republice je zcela nepatrný. Například hustota Labe se pohybuje okolo 0,5 % v porovnání s hustotou na řece Rýn. Na řece Odře je tato hustota ještě nižší. Z tohoto důvodu je využita silniční přeprava zboží do přístavu v Hamburku a odtud lodní doprava do přístavu v Ust'-Lugu. Z přístavu Ust'-Lugu je zboží přepraveno opět nákladním automobilem s návěsem do cílové destinace v Moskvě.

Obrázek 19: Hlavní evropské vodní cesty



Zdroj: Dopravní.net (2014)

Kalkulace

Školní penály

V tomto případě se převáží celý kontejner. Do ceny se zahrnuje palivový poplatek, pojistka, manipulační poplatek a lokální poplatky. Dále cena za vyřízení potřebné dokumentace a přístavní poplatky.

Přístav v Hamburku je od Českých Budějovic vzdálen 790 km. Silniční doprava je stanovena na 15,312 Kč za kilometr. Převoz zboží z Českých Budějovic do Hamburku je tedy 12 096,48 Kč.

Přeprava nákladního kontejneru o velikosti 20' vychází celkem na 1 415,5 Euro. Po přepočtu vychází námořní přeprava školních potřeb na 39 407,52 Kč. (1 EUR = 27,84 Kč, kurz ČNB ke dni 28. 1. 2015). Cena za jeden přepravený kus školního penálu je 3,97 Kč. (viz tabulka 30)

Tabulka 30: Kalkulace kombinované námořní a silniční přepravy – školní penály

Námořní a silniční přeprava (jeden 20' kontejner)	
Cena silniční přepravy	12 096,48 Kč
Cena námořní přepravy	39 407,52 Kč
Cena celkem	51 504,00 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	3,97 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Záznamové knihy

Při přepravě záznamových knih do Ruské federace jsou využity dva kontejnery velikosti 20'. Cesta začíná v Českých Budějovicích ve skladu společnosti VOLF, kde je zboží naloženo na návěs nákladního automobilu. Odtud je zboží odvezeno do přístavu v Hamburku. Cena za silniční přepravu je 24 192,96 Kč. Cena námořní přepravy do přístavu v Ruské federaci je vyčíslena na 78 815,04 Kč. Celková cena kombinované námořní a silniční přepravy je 103 008 Kč. Přeprava jednoho kusu záznamové knihy stojí 1,27 Kč. (viz tabulka 31)

Tabulka 31: Kalkulace kombinované námořní a silniční přepravy - záznamové knihy

Námořní a silniční přeprava (dva 20' kontejnery)	
Cena silniční přepravy	24 192,96 Kč
Cena námořní přepravy	78 815,04 Kč
Cena celkem	103 008,00 Kč
Cena jednoho přepraveného kusu	1,27 Kč

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

5.2.8. Srovnání

Při přepravě školních penálů za využití silniční přepravy je naložen celý kontejner o velikosti 20'. Při transportu tímto způsobem se zboží dostane z České republiky do Moskvy k zákazníkovi během 2 - 3 dnů. Celková cena silniční dopravy, tedy cena včetně veškerých poplatků a dopravy, vychází na 20 391 Kč. Přepravit jeden kus školního penálu vychází tedy na 1,57 Kč. Při přepravě záznamových knih jsou využity dva 20' kontejnery. Přeprava je realizována jednou za 3 – 4 měsíce. Doba přepravy nákladu je stejná jako v případě školních potřeb, tedy 2 – 3 dny. Celková cena silniční přepravy je 39 782 Kč. V této částce jsou zahrnuty veškeré poplatky. Přepravit jeden kus záznamové knihy stojí 0,49 Kč. Tento způsob dopravy se ve společnosti VOLF využívá nejčastěji, jelikož je finančně nenáročný a efektivní.

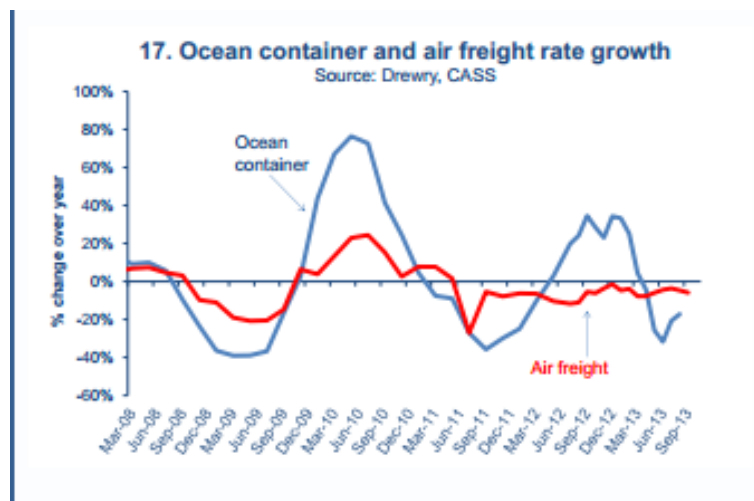
Železniční přeprava se nevyužívá, jako tomu bylo dříve. Avšak tento způsob dopravy je ekologicky příznivý. Ruská federace má velmi rozvinutou železniční síť, která je také velmi využívána. Kusová zásilka na železnici nefunguje, je tedy zapotřebí využít celého kontejneru. U železniční přepravy se nejčastěji využívají kontejnery, jelikož je zapotřebí jejich překládka. To je způsobeno odlišným rozchodem kolejí, jak již bylo zmíněno v kapitole 5.2.2. Pro přepravu kancelářských a školních potřeb jsou vybrány dvě cesty z Českých Budějovic do cílové stanice v Moskvě. První trasa vede přes Polsko do Běloruska a pokračuje do Ruské federace. Pro přepravu školních penálů se převáží opět celý kontejner o velikosti 20'. Tato varianta vychází celkem na 40 719,88 Kč. Tedy přepravený kus školního penálu stojí 3,14 Kč. Druhá možnost trasy je z České republiky na Slovensko, dále na Ukrajinu a z Ukrajiny do Ruské federace. Tato možnost přepravy vychází na 40 995,29 Kč. V tomto případě stojí přeprava jednoho školního penálu 3,16 Kč. Při přepravě záznamových knih, kdy jsou převezeny dva 20' kontejnery, vychází první varianta trasy celkem na 81 439,76 Kč. Přepravit jeden kus záznamové knihy stojí 1 Kč. V případě druhé varianty stojí železniční a silniční přeprava celkem 81 990,58 Kč. Přeprava jednoho kusu zboží vychází na 1,01 Kč.

Při letecké přepravě je největší výhodou čas, spolehlivost a menší rizikovitost při přepravě zboží. V tomto případě však doba přepravy trvá 2 dny, což není velký rozdíl od dalších způsobů již zmíněných přeprav zboží. Cena celkové přepravy školních penálů do cílové destinace vychází na 150 429,46 Kč. Přepravit jeden kus školního penálu stojí 11,61 Kč. Při přepravě záznamových knih je celková cena letecké a silniční přepravy zalkulována na 547 591,40 Kč. Tedy přepravit jeden kus záznamové knihy stojí 6,75 Kč. Tento způsob dopravy byl ve firmě VOLF kancelářské potřeby využit pouze jednou.

Kombinovaná námořní a silniční přeprava začíná ve skladu společnosti VOLF, kde je zboží naloženo na návěs nákladního automobilu a převezeno do přístavu v Hamburku. Z tohoto přístavu náklad pluje do přístavu Ust'-Luga v Ruské federaci. Z přístavu Ust'-Luga je zboží přepraveno pomocí silniční dopravy do Moskvy. Při přepravě školních penálů kombinovanou námořní a silniční přepravu je cena celkem spočítána na 51 504 Kč. Čili přeprava jednoho kusu školního penálu vyjde na 3,97 Kč. Z tohoto výpočtu vyplývá, že námořní doprava se po finanční stránce může rovnat

s dopravě železniční. Doba přepravy zboží z České republiky do Ruské federace je stanovena na 14 dní. Přeprava záznamových knih, za využití kombinované námořní a silniční přepravy, stojí celkem 103 008 Kč. Cena za přepravu jednoho kusu zboží je 1,27 Kč. Čas této přepravy je 14 dní.

Obrázek 20: Námořní a letecká přeprava. Vývoj v letech 2008 - 2013

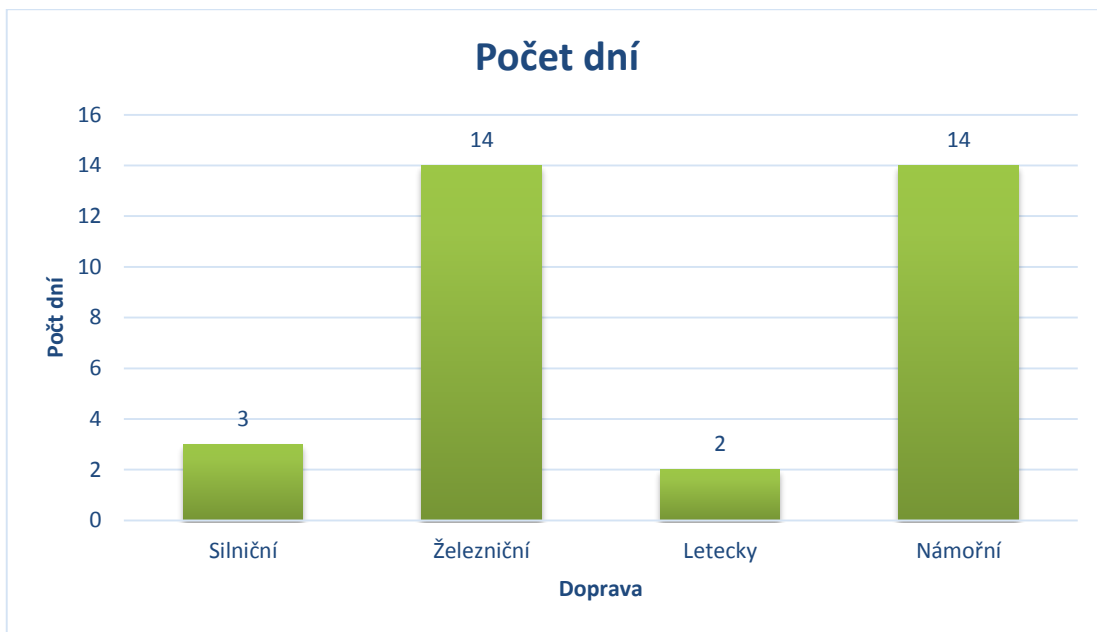


Zdroj: IATA (2014)

Při porovnání letecké a námořní dopravy je výhodou letecká doprava, jelikož námořní přeprava zdražuje rychleji, nežli letecká. Jak lze vidět na obrázku 20 v roce 2010 došlo k 80 % meziročnímu navýšení nákladů na námořní dopravu. Ta zlepšila podíl na trhu letecké přepravě, která v té době byla ve výši 25 %.

Na obrázku 21 je možné vidět srovnání přeprav dle doby trvání. Na tomto obrázku není rozdíl mezi přepravou kancelářských a školních potřeb, jelikož je čas shodný. Na obrázku 22 je možné vidět srovnání možnosti přeprav podle celkové ceny, kde světle zelená barva znamená přepravu záznamových knih, tedy dva 20' kontejnery a tmavě zelená znázorňuje přepravu školních penálů, tedy jeden 20' kontejner.

Obrázek 21: Porovnání přeprav z hlediska času



Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Obrázek 22: Porovnání přeprav z hlediska ceny



Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

6. Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo navrhnout systém realizace mezikontinentálních přeprav nákladů pro vybrané komodity z hlavních destinací, s nimiž vstupuje společnost VOLF kancelářské potřeby spol. s.r.o. do obchodního styku. Po získání informací bylo zpracováno porovnání jednotlivých dopravních oborů a způsobů přeprav.

Pro dosažení cíle byla analyzována jak importní, tak exportní data, dle Českého statistického úřadu. Následně byla data porovnána se společností VOLF kancelářské potřeby a na základě těchto údajů byly vybrány komodity, které byly přepravovány do dvou nejvýznamnějších destinací, se kterými vstupuje společnost VOLF do vzájemného obchodu, a do kterých podle Českého statistického úřadu se vyváží a dováží nejvíce zboží (vyjádřeno v Kč). Pro mezikontinentální přepravu z Čínské lidové republiky byla zvolena přeprava školních penálů. Tato komodita byla zvolena firmou VOLF, jelikož je s ní obchodováno v největším množství (vyjádřeno v Kč) ze sortimentu školních potřeb. Ze sortimentu kancelářských potřeb byly vybrány záznamové knihy, jelikož jde o nejvýznamnější položku (vyjádřeno v Kč), se kterou společnost VOLF obchoduje. Dále je zapotřebí při přepravě těchto komodit dbát na zajištění kvality přepravy, aby nedošlo k poškození zboží během cesty. Pro přepravu z České republiky do Ruské federace byly zvoleny stejné komodity ze sortimentu školních potřeb – školní penály. Ze sortimentu kancelářských potřeb byly vybrány záznamové knihy. Při přepravě těchto komodit jsou procesy identické, rozdíl nastává v četnosti a množství převezeného objemu.

Při přepravě školních penálů z Čínské lidové republiky je dodávka realizována dvakrát až třikrát do roka. Dodávka je přizpůsobena velikosti poptávky ze strany zákazníků po tomto zboží. V tomto případě jde o přepravu jednoho 20' kontejneru o celkovém objemu 15,29 m³, do kterého se vejde 12 960 kusů školních penálů. Z výsledků vyplývá, že při přepravě školních penálů z Čínské lidové republiky je nejvíce vyhovující kombinovaná námořní a silniční přeprava. Kombinovaná námořní a silniční přeprava trvá celkem 39 dní, pokud je však zohledněna charakteristika komodity, je zřejmé, že nezáleží na přepravovaném čase. Proto lze brát v potaz ekonomickou stránku. Celková cena kombinované námořní a silniční přepravy vychází na 70 091,20 Kč. Přeprava jednoho kusu vychází na 5,41 Kč. Při porovnání s kusovou a silniční

přepravou, kdy se přepraví půlka kontejneru o velikosti 20', tedy dohromady 6 480 kusů školních penálů, vychází cena za jeden přepravený kus na 5,64 Kč. Celková cena přepravy je 36 526,40 Kč. Doba přepravy kusové je spočítána celkem na 35 dní. Kombinovanou kusovou a silniční přepravu firma VOLF využívá jen v situacích, kdy není zapotřebí celý kontejner zboží. Z důvodu pro nedostatek poptávky či jsou penály naskladněny již z předchozích let a stačí tedy pořídit pouze poloviční množství.

Další možností přepravy školních penálů je využít kombinovanou námořní a železniční přepravu. V tomto případě se využije námořní, železniční a silniční doprava. Námořní doprava je identická jako v případě kombinované námořní a silniční přepravy školních penálů. Rozdíl je v přepravě zboží z přístaviště Hamburk do Českých Budějovic, kdy je využita železniční přeprava. Železniční přeprava začíná v přístavišti Hamburk a končí v Praze na hlavním nádraží. Z Prahy do skladu společnosti VOLF je náklad převezen na návěsu nákladního automobilu. Celkový čas této přepravy je 40 dní. Celková částka přepravy školních penálů vychází na 70 743,42 Kč. Přeprava jednoho kusu školního penálu vyjde na 5,46 Kč.

Při využití letecké a silniční přepravy je největší výhodou samozřejmě čas. Doba trvání letecké a silniční přepravy celkem je 6 – 7 dní. Tento způsob dopravy je spolehlivý a méně rizikový. Časy odletů a příletů jsou velmi přesné. Na druhou stranu letecká doprava je velmi drahá. Částka přepravy školních penálů vychází na 154 250 Kč, při přepravě 12 960 kusů školních potřeb. Cena přepravy jednoho kusu vyjde na 11,90 Kč. Z ekologického hlediska vychází nejlépe námořní přeprava, avšak problémem je její četnost.

Námořní doprava přepraví 90 % objemu světového obchodu a významně tak přitěžuje životnímu prostředí. Je ale pravdou, že námořní doprava je ze všech ostatních možností přeprav k životnímu prostředí nejšetrnější. V dnešní době se odhaduje, že námořní doprava má podíl na znečištění okolo 10 %.

Největším problémem je produkce škodlivých plynů a oxidu uhličitého. Nákladní lodě, které mají kapacitu více, než 8 000 DWT (celková nosnost v tunách) produkují v průměru 15 gramů oxidu uhličitého na tunokilometr. Lodě, které mají kapacitu vyšší, jsou šetrnější. Tyto lodě produkují průměrně 21 gramů oxidu uhličitého. Nákladní automobil produkuje v průměru 50 gramů na vykonaný tunokilometr. Letadlo typu

Boeing 747 vyprodukuje v průměru až 540 gramů oxidu uhličitého na tunokilometr. Z tohoto tedy vyplývá, že námořní doprava je nejšetrnější k životnímu prostředí. Problémem je však její četnost. Jelikož námořní doprava přepraví obrovské objemy a je celosvětově využívána, její tvorba oxidu uhličitého přispívá ke světové produkci 4 %.

Při přepravě záznamových knih z Čínské lidové republiky je dodávka realizovaná jednou za dva měsíce. Dodávka je přizpůsobena velikosti poptávky ze strany zákazníků po tomto zboží. V tomto případě jde o přepravu dvou 20' kontejnerů o celkovém objemu 56,5 m³, do kterého se vejde 81 114 kusů záznamových knih. Bylo by možné přepravit jeden 40' kontejner, avšak maximální nosnost 20' kontejneru je 21,8 tun a 40' kontejneru je 26,8 tun. Z těchto čísel vyplývá, že nosnost kontejnerů je velmi obdobná. Proto je pro společnost VOLF výhodnější využít dva 20' kontejnery, kdy lze převézt větší objem zboží. Přeprava záznamových knih do společnosti VOLF je shodná jako u školních penálů, pouze se mění množství a částka za přepravu. Z výsledků vyplývá, že při přepravě záznamových knih z Čínské lidové republiky je nejvíce vyhovující kombinovaná námořní a silniční přeprava. Kombinovaná námořní a silniční doprava trvá celkem 39 dní. Cena za tuto přepravu je celkem 138 578,20 Kč. Cena přepravy jednoho kusu zboží je 1,71 Kč. Při porovnání s kusovou a silniční přepravou, kdy se přepraví půlka kontejneru o velikosti 20', tedy dohromady 20 278 kusů záznamových knih, vychází cena za jeden přepravený kus na 1,80 Kč. Celková cena přepravy je 36 526,40 Kč. Doba přepravy kusové a silniční je spočítána na 35 dní celkem.

Další možností přepravy záznamových knih je využít kombinovanou námořní a železniční přepravu. Celkový čas této přepravy je 40 dní. Celková částka kombinované námořní a železniční přepravy záznamových knih vychází na 141 486,83 Kč. Přeprava jednoho kusu záznamové knihy vyjde na 1,74 Kč.

Při využití letecké a silniční přepravy je čas spočítán na 6 – 7 dní. Částka přepravy záznamových knih vychází na 562 104,03 Kč, při přepravě 81 114 kusů záznamových knih. Cena přepravy jednoho kusu vyjde na 6,93 Kč.

Pro přepravu školních potřeb z České republiky byla cílová destinace zvolena v Ruské federaci – Moskva. Z výsledků vyplívá, že při přepravě školních penálů z České republiky je nejvíce vyhovující silniční přeprava. Přepravuje se celý kontejner velikosti 20'. Tedy převezse se 12 960 kusů školních penálů. Cesta trvá 2 – 3 dny. Celková cena silniční přepravy je z kalkulována na 20 391 Kč. Cena přepravy jednoho kusu penálu vychází na 1,57 Kč.

U přepravy školních penálů po železnici a silnici je možné využít dvou cest z Českých Budějovic do Moskvy. První možná cesta vede přes Polsko do Běloruska a pokračuje do Ruské federace. Tato varianta vychází celkem na 40 719,88 Kč. Tedy cena za přepravený kus školního penálu stojí 3,14 Kč. Druhá možná cesta je z České republiky na Slovensko, dále pokračuje na Ukrajinu a z Ukrajiny do Ruské federace. Tato možnost přepravy vychází na 40 995,29 Kč. V tomto případě stojí přepravený kus školního penálu na 3,16 Kč. Společnost VOLF kancelářské potřeby upřednostňuje první variantu, tedy cestu, která vede přes Polsko, Běloruska až do cílové stanice v Moskvě.

Při letecké a silniční přepravě je největší výhodou čas, spolehlivost a menší rizikovost při přepravě zboží. V tomto případě však doba přepravy trvá 1-2 dny, což není velký rozdíl od jiných způsobů již zmíněných přeprav zboží. Přepravuje se 12 960 kusů penálů. Celková cena přepravy školních potřeb do cílové stanice stojí 150 429,46 Kč. Cena jednoho přepraveného kusu školního penálu vyjde na 11,61 Kč. Tento způsob dopravy byl ve firmě VOLF kancelářské potřeby využit pouze jednou.

Pro kombinovanou námořní a silniční přepravu byla cena z kalkulována na 51 504 Kč. Tedy cena za jeden přepravený kus zboží je 3,97 Kč. Přepravuje se opět celý kontejner o velikosti 20'. Doba přepravy zboží z České republiky do cílové stanice v Moskvě je stanovena na 14 dní.

Přeprava záznamových knih bude realizována z Českých Budějovic do Moskvy. Tato přeprava se uskutečňuje jednou za 3 – 4 měsíce. Z výsledků vyplívá, že nejvýhodnější způsob je silniční přeprava. Přepravují se dva 20' kontejnery. Tedy převezse se 81 114 kusů záznamových knih. Cesta trvá 2 – 3 dny. Celková cena silniční přepravy je z kalkulována na 39 782 Kč. Cena přepravy jednoho kusu penálu vychází na 0,49 Kč.

Při využití kombinované železniční a silniční přepravy je možné využití dvou cest z Českých Budějovic do Moskvy. Společnost VOLF využívá první variantu, tedy trasu přes Polsko do Běloruska a z Běloruska do Moskvy. Tato první varianta trasy vychází na 81 439,76 Kč. Tedy cena za přepravený kus záznamové knihy stojí 1 Kč.

Letecká a silniční přeprava trvá 1 – 2 dny. Přepravuje se 81 114 kusů záznamových knih. Celková cena přepravy stojí 547 591,40 Kč. Cena přepravy jednoho kusu záznamové knihy vyjde na 6,75 Kč.

Pro kombinovanou námořní a silniční přepravu byla cena zkalkulována na 103 088 Kč. Tedy cena za jeden přepravený kus zboží je 1,27 Kč. Doba přepravy je stanovena na 14 dní.

Závěrem lze společnosti VOLF doporučit, na základě podkladů, kombinovanou námořní a silniční přepravu z Čínské lidové republiky do České republiky. Pro přepravu školních a kancelářských potřeb z České republiky do Ruské federace, lze na základě údajů doporučit silniční přepravu. Výsledkem těchto doporučení je značné snížení nákladů vynakládané na přepravu. Optimální pro společnost VOLF je i nadále využívat tyto varianty přeprav pro jednotlivé země.

6. Summary

Propose a system of intercontinental freight transport for commodities on specific company

The aim of my bachelor thesis was to propose a system of intercontinental freight transport for chosen commodities on specific company: VOLF. To reach the aim the determination of chosen commodities selected according to the Czech statistical office and company VOLF and then the selection of continents took place. It was necessary to get all information and data; subsequently process it and then based on that the best option was chosen.

There is a described theory in the first part which is related to the international trade, the reasons of its origin and the organisation. Further, there are defined contractual relationships in freight transport. In this part there are characterised basic terms and expressions of different types of transport such as road, rail, air, sea or combined ones.

In the practical part there are characterised chosen territories, i.e. China and Russian federation. Also there is detailed descriptions of chosen commodities, i.e. the transport of school cupboards and notebooks from China to Czech republic and the transport of school cupboards and notebooks from the Czech republic to Russian federation. In this part there are descriptions of transport ways of given commodities from the continents. There are also stated transport means for given commodities.

As for the transport from the China there is a description of air and sea transports (combined transportation). For these kinds there is a calculation of transported goods and quantified the calculations of costs.

As for the transport of office and school supplies from Czech republic to Russian federation there is a characteristic of sea, air, rail and road transports. Within transports there is a calculation of the transported goods and calculations of costs.

At the end of each part about the transports from each continent, there is comparison of the kinds of transports among themselves and then the most effective way is chosen. They are compared from time, economic and general viewpoints. The result within the

transport from China is that the most suitable one is the combined sea and road transport.

As for school cupboards and notebooks from Czech republic to Russian federation the most suitable way is the road transport connected to road transport because it is much cheaper than other transports. However, it is more demanding from the time point of view and it is necessary to check the supplies and to plan the orders in advance. Air transport can be considered when transporting urgent or less large freights. Taking into consideration its quick transport but high costs it is necessary to minimise this way of transport.

Key words: transport; international; import and export of office and school supplies; air cargo transportation; freight transport by road; seafreight; rail transport.

7. Přehled literatury

ACEA (2015). *Statistics*. Získáno 13. 1. 2015. Dostupné z: <http://www.acea.be/statistics>

Bartošek & Marek (2011). *Logistické operace v rámci překládky kontejnerů v námořních terminálech*. Získáno 13. 3. 2014. Dostupné z: http://perverscontacts.upce.cz/23_2011/Marek.-pdf

Bektas, T., & Crainic, G. T. (2007). *A Brief Overview of Intermodal transportation*.

Benáček, V. (1997). *Ekonomie mezinárodního obchodu: teorie a politika*. Praha: Vysoká škola ekonomická.

Beneš, V. (2004). *Zahraniční obchod: příručka pro obchodní praxi*. Praha: Grada.

Binnenvaart (2008). *Feiten & cijfers*. Získáno 23. 2. 2014. Dostupné z: <http://www.binnenvaart.be/>

Boučková, J. (2004). *Marketing*. Praha: C. H. Beck.

Celní správa ČR (2010). *Pokyny k vyplnění oznámení*. Získáno 3. 1. 2014. Dostupné z: https://www.celnisprava.cz/en/dalsi-kompetence/informace-pro-fyzicke-osoby/Documents/Pokyny_COZN_0908_CZE_253.pdf

Commission of the European Communities. (1992). *The Impact of Transport on the Environment a Community strategy for sustainable mobility*.

ČSÚ (2012). *Databáze zahraničního obchodu*. Získáno 22. 2. 2014. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO>

Černohlávková, E. (1992). *Operace v zahraničním obchodě (vybrané kapitoly)*. Praha: Vysoká škola ekonomická.

Dokumenty ES 5/200. (n.d.) Praha: Datis.

Domodedovo (2014). *Domodedovo Airport*. Získáno 3. 3. 2014. Dostupné z: <http://www.domodedovo.ru/>

Euroskop (2005). *Bílé knihy*. Získáno 21. 3. 2014. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/200/322/clanek/bile-knihy/>

Eurostat (2014). *Data*. Získáno 24. 5. 2014. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/main/home>

Formuláře ke stažení (2014). *Dodací list*. Získáno 3. 1. 2014. Dostupné z: <http://www.formulare-ke-stazeni.cz/formular-dodaci-list.html>

Formuláře ke stažení (2014). *Mezinárodní nákladní list*. Získáno 3. 1. 2014. Dostupné z: <http://www.formulare-ke-stazeni.cz/formular-mezinarodni-nakladni-list.html>

Formuláře ke stažení (2014). *Packing list*. Získáno 3. 1. 2014. Dostupné z:

<http://www.formulare-ke-stazeni.cz/formular-packing-list.html>

Google (2014). *Mapy Google*. Získáno 23. 11. 2014. Dostupné z: <http://www.dubaiairport.com/en/about-dubai/Pages/home.aspx>.

Chamroka (2013). *USA – Amerika*. Získáno 13. 2. 2014. Dostupné z: http://www.chamroka.cz/1/svet_usa.htm

IATA (2014). *Statistics*. Získáno 20. 11. 2014. Dostupné z: <http://www.iata.org/services/statistics/stats/Pages/index.aspx>

Investopedia (2010). *Bill of Lading*. Získáno 13. 2. 2014. Dostupné z: <http://www.investopedia.com/terms/b/billoflading.asp>

Junek V. (1996). *Nákladní doprava v České republice (praktická příručka pro podnikatele)*. Praha: Hospodářská komora ČR

Kolektiv autorů. (1975). *Průvodce po železnici*. Praha: NADAS.

Kyncl, J. & Becková, H. (2000). *Mezinárodní obchodní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice.

Lagermax (2014). *Řešení pro různá odvětví*. Získáno 3. 4. 2014. Dostupné z: <http://www.lagermax.com/cz/>.

Livingstone (2014). *Japonsko*. Získáno 20. 2. 2014. Dostupné z: <http://www.livingstone.cz/zajezdy/katalog/asia/japonsko/>.

Široký, J. (2009). *Dopravní projekty mezi Čínou a Evropou*. Získáno 20. 4. 2014. doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D. Dostupné z: <http://logistika.ihned.cz/c1-37418600-dopravni-projekty-mezi-cinou-a-evropou>.

Machková, H., Černohlávková, E. & Rebuffat, M., a kol. (2000). *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: HZ Editio

Machková, H., Sato, A. & Zamykalová, M., a kol. (2002). *Mezinárodní obchod a marketing*. Praha: Grada.

Marek, O., & Bartošek, A. (2011). *Logistické operace v rámci překládky kontejnerů v námořních terminálech*.

MZV (2014). *Čína*. Získáno 13. 11. 2014. Dostupné z: http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/asia/cina/ekonomika/obchodni_a_ekonomicka_spoluprace_s_cr.html

MZV (2014). *Rusko*. 13. 11. 2014. Dostupné z: http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/rusko/

Novák, J., (2006). *Kombinovaná přeprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera.

Novák, R. (1994). *Mezinárodní přeprava a zasilatelství I*. Praha: Vysoká škola ekonomická.

Novák, R., Pernica, P., Svoboda, V. & Zelený, L. (2005). *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing.

Pascal. A. (n.d.). *OECD*. Publikace Service.

Pcf-frankfurt (2014). *Perishable center*. Získáno 3. 3. 2014. Dostupné z: <http://pcf-frankfurt.de/#501>.

Pernica, P. (1995). *Logistika: Vymezení a teoretické základy*. Praha: VŠE.

- Pernica, P., Novák, R., Zelený, L., Svoboda, V. & Kavalec, K. (2001). *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing
- Pipek, J. (1998). *Mezinárodní obchod (vybrané kapitoly)*. České Budějovice: JU ZF České budějovice.
- Pouzarová, I. (1998). *Mezinárodní obchod (vybrané kapitoly)*. České Budějovice: JU ZF České Budějovice.
- Pruša, J. (2002). *Svět letecké dopravy*. Hradec Králové: Gaudeamus.
- Guazell (2014). *Certificate of origin*. Získáno 3. 1. 2014. Dostupné z: <http://www.quazell.com/default.htm>
- Sato, A. (1999). *Mezinárodní obchodní operace II. (praktická příručka)*. Praha: HZ Editio.
- DB Schenker (2014). *Zpravodaj*. Získáno 4. 12. 2014. Dostupné z: <http://www.schenker.cz/contentblob/1454720/zpravodaj9/data.pdf;...ecm>
- Schulte, CH. (1994). *Logistika*. Praha: Victoria Publishing.
- Sites (2010). *Incoterms 2010 by the International Chamber of Commerce (ICC)*. Získáno 13. 4. 2013. Dostupné z: <https://sites.google.com/site/iccincoterms2010/>
- Slunský, J. (2012). *Smlouva o přepravě nákladu: dle občanského zákoníku*. (1. 3. 2014). Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pojmy/p207-smlouva-o-preprave-nakladu.aspx>.
- Slunský, J. (2013). *Smlouva o přepravě nákladu – odpovědnost podle CMR*. Získáno 3. 3. 2014. Smlouva o přepravě. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/soudni-rozhodnuti/smlouva-o-preprave-nakladu-odpovednost-podle-cmr-87421.html>.
- Sixta, J., & Mačát, V. (2010). *Logistika: teorie a praxe*. Brno: Computer Press.
- Toušek, R. (2009). *Management dopravy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita.

Transforwarding a.s. (2014). *Skladování a logistické služby, logistický outsourcing*. Získáno 10. 1. 2014. Dostupné z: <http://www.transforwarding.cz/>.

US airways (2014). *Statistics*. Získáno 3. 2. 2014. Dostupné z: <http://www.usairways.com/default.aspx>.

Kuehne+nagel (2014). *Airfreight*. Získáno 3. 3. 2014. Dostupné z: <http://www.vandeput.nl/en/Over-J-van-de-Put/achtergrond/feiten-en-cijfers>.

Vaněček, D. (2008). *Logistika*. České Budějovice: Jihočeská univerzita.

Vyka, M. (2009). *O osudu tratě č. 326 Hostašovice – Nový Jičín dnes budou rozhodovat zastupitelé města*. Získáno 15. 11. 2014. Dostupné z: <http://dopravni.net/zeleznice/4825/o-osudu-trate-c-326-hostasovice-%E2%80%93-novy-jicin-dnes-budou-rozhodovat-zastupitele-mesta/>

Concorde (2014). *VOLF kancelářské potřeby spol. s. r. o.* Získáno 12. 11. 2014. Dostupné z: <http://www.volf-concorde.cz/>

Wright, V (2012). *Observational Techniques in Marketing Research*. Získáno 10. 1. 2014. Dostupné z: <http://smallbusiness.chron.com/observational-techniques-marketing-research-44563.html>.


Zelený, L. (2007). *Osobní přeprava*. Praha Aspi wolters Kluwer.

8. Přílohy

Seznam příloh

Příloha 1: Bill of lading	92
Příloha 2: Konosament (Bill of lading).....	93
Příloha 3: Faktura	94
Příloha 4: Dodací list.....	95
Příloha 5: Form A certificate	96
Příloha 6: Nákladní list CMR.....	97
Příloha 7: Packing list	98
Příloha 8: Certificate of origin	99
Příloha 9: Incoterms 2010	100
Příloha 10: Otázky pro vypracování bakalářské práce	101
Příloha 11: Cenová nabídka doprava do Ruska.....	102

Příloha 1: Bill of lading

CONNAISSEMENT DE TRANSPORT COMBINE N°				
Chargeur		 <p>SOCIETE NAVALE CHARGEURS DELMAS-VIELJEUX</p> <p>SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 138.450.000 F SIÈGE SOCIAL: 16, AVENUE MATIGNON - 75008 PARIS REGISTRE DU COMMERCE PARIS B 542 110 481</p> <p>Reçu pour expédition en état et conditionnement apparemment bons (sauf ce qui peut être inscrit ci-dessous) : — conteneur (s) remis fermé (s) et plombé (s) et déclaré (s) par l'expéditeur contre les marchandises ci-dessous indiquées (1) — les marchandises indiquées ci-dessous.</p> <p>La remise de la marchandise à la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux et la déclaration faite par l'expéditeur de cette marchandise sur le présent connaissement valent acceptation de sa part des clauses figurant au verso, même en l'absence de sa signature.</p> <p>Le présent connaissement a été établi en un nombre d'exemplaires négociables précisés ci-dessous, l'un des exemplaires négociables étant accompli, l'autre est ou les autres sont de nulle valeur.</p> <p>N° 60 (F) IMP JONHART 92 LES LILAS</p>		
Destinataire				
ou à son Ordre à notifier à				
	Lieu de prise en charge			
Navire prévu	Port de chargement			
Port de déchargement	Lieu de livraison	Fret payable à	Nbre de Connaissements :	
Marques, Numéros	nombre, genre des colis	Désignation des marchandises déclarées par le Chargeur	Poids des Marchandises	Volume des Marchandises

Zdroj: Investopedia (2014)

Příloha 2: Konosament (Bill of lading)

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A., Geneva				ORIGINAL BILL OF LADING		
IS IT PORT-TO-PORT SHIPMENT ? (Fill in Boxes 7 & 8) Tick ->		COMBINED TRANSPORT SHIPMENT ? (Fill in Boxes 5, 6, 9 & 10) Tick ->		N° of original BOL (number & words)		N° of Bol. Rider Pages (number & words)
(1) SHIPPER: (Full details)				(2) CONSIGNEE: (Not Negotiable unless -To Order of...-)		
(3) NOTICE: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify)				(4) SPACE FOR CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS (PCL/PCL, SL/SLC)		
(5) PRE-CARRIED BY: (Combined Transport only)		(6) PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport only)				
(7) MARK (S) (UNLESS)		(8) MARK (S) (UNLESS)				
(9) PLACE OF DELIVERY: (Comb. Trans. only)		(10) MODE OF CARRIAGE: (Comb. Trans. only)				
(11) VESSEL & VTY. N°		(12) AGENTS AT PORT OF DISCHARGE / DELIVERY:				
(14) CARRIER'S RECEIPT (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)				(13) All details shown in Box 13 are furnished by the Shippers, being their Merchandise, Quantity, Condition, Contents and all other information shown in Box 13 are unknown to the Carrier, who has no means to verify their correctness and does not acknowledge them. The statements of the Shippers in Box 13 do not engage the Carrier contractually or in any other manner.		
Identify Marks of Case, or other packages and seal number(s)	Number of cases, or other packages	Size of or other marks, stamped by the owner	High Code	Cargo Description (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)	Cargo Gross weight	Measurement
(15) FREIGHT & CHARGES (-PAYABLE- signifies INTENTION. Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid)						
Specifications of Freight & Charges:				Basis	Rate	PAYABLE at F.O.B. F.W.B. C.O.D. & F.W.B.
Ad Valorem charges				TOTAL FREIGHT & CHARGES		
<small> IS CARRIER RESPONSIBLE FOR THE MERCHANDISE? The Merchant is responsible for the goods, conditions, packaging and destination, whether or not the goods are shipped in sealed containers and in full conformity with the terms of the contract. The Carrier is not responsible for the goods, conditions, packaging, marks, labels, marks, numbers or other marks, unless it is established that the goods are not in conformity with the terms of the contract. The Carrier is not responsible for the goods, conditions, packaging, marks, labels, marks, numbers or other marks, unless it is established that the goods are not in conformity with the terms of the contract. The Carrier is not responsible for the goods, conditions, packaging, marks, labels, marks, numbers or other marks, unless it is established that the goods are not in conformity with the terms of the contract. </small>						
PLACE AND DATE OF ISSUE				SHIPPED ON BOARD DATE		SIGNED ON BEHALF OF THE MASTER MSC AGENT



Zdroj: Investopedia (2014)

Příloha 3: Faktura

FAKTURA - DAŇOVÝ DOKLAD						
Dodavatel:		IČO:	Faktura číslo:			
		DIČ:	Druh dodávky (kód):			
			Konstantní symbol:			
			Forma úhrady:			
Peněžní ústav:		Odběratel:				
Číslo účtu:						
Příjemce:						
Způsob dopravy:						
Objednávka číslo (KS):		IČO:	DIČ:			
Dodací list číslo:		Datum splatnosti:				
		Datum UZP:				
		Datum vystavení:				
		Datum odeslání faktury:				
Název zboží (označení dodávky)	Množství	Cena za MJ bez DPH	Cena celkem bez DPH	Sazba DPH v %	DPH v Kč	Cena celkem
Zboží vč. faktury převzal:			razítko a podpis dodavatele:			

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Příloha 5: Form A certificate

CSC		ORIGINAL		4707875662	
1. Goods consigned from (Exporter's business name, address, country) SHENZHEN MAOXINGYUAN INDUSTRY LTD CHINA O/B: PACIFIC LINK INTERNATIONAL LTD			Reference No. ZC1995/07/8266 GENERALIZED SYSTEM OF PREFERENCES CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined declaration and certificate) FORM A Issued in THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (country) See Notes overleaf		
2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country) CYCLES LAMBERT 1000 RUE DES RIVEURS LEVIS, QC, G6V 9G3, CANADA TEL: +1 418 835 1685					
3. Means of transport and route (as far as known) FROM SHENZHEN TO HONGKONG BY TRUCK ON/AFTER 20 DEC 2007 THENCE TRANSHIPPED TO VANCOUVER, CANADA BY SEA			4. For official use		
5. Item number	6. Marks and numbers of packages	7. Number and kind of packages; description of goods	8. Origin criterion (see Notes overleaf)	9. Gross weight or other quantity	10. Number and date of invoices
1	ART. #: P. O. #: C/NO. : MADE IN CHINA	BICYCLE ACCESSORIES PO#19389; 19947 TOTAL: FORTY (40) CTNS ONLY *** **	"F"	4000PCS 332KGS	012716&0137 24 Dec. 20, 2007
11. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.  SHEN ZHEN Dec. 20, 2007 Place and date, signature and stamp of certifying authority.			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 and that they comply with the origin requirements specified for those goods in the Generalized System of Preferences for goods exported to CANADA  SHENZHEN Dec. 20, 2007 Place and date, signature of authorized signatory.		

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)

Příloha 6: Nákladní list CMR

1 Exemplář pro odesílatele
Exemplar für Absender

MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č.
INTERNATIONALER FRACHTBRIEF N. CZ X 0697281

Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přípravě a dopravě v mezinárodní silniční dopravě (CMR)
Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		16 Logista (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)	
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)			
3 Město vyhlásky zboží Ausgangsort des Gutes Město / Ort Země / Land		17 Další příjemci (jméno, adresa, země) Ergänzende Frachtführer (Name, Adresse, Land)	
4 Město a datum nabití zboží Entladeort des Gutes und Datum Město / Ort Země / Land		18 Výtahy a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers	
5 Přijevné doklady Belegende Dokumente			
6 Signo a číslo Zápisů a řad	7 Počet kusů Anzahl der Kisten	8 Druh zboží Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes
10 Dopravní číslo Transport-Nr.	11 Město, kudy je Beförderung	12 Ověření Verpackung	
13 Počet odesílatele (jméno a jeho funkce) Anzahl der Absender (Zuf. - und sonstige Formblätter)	14 Datum Datum	15 Počet odesílatele (jméno a jeho funkce) Anzahl der Absender (Zuf. - und sonstige Formblätter)	16 Datum Datum
17 Město a datum nabití zboží Entladeort des Gutes und Datum Město / Ort Země / Land	18 Výtahy a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers	19 a. číslo Zu zahlen von	b. město Ort
20 Druh zboží Art der Verpackung	21 Počet kusů Anzahl der Kisten	22 Druh zboží Art der Verpackung	23 Označení zboží Bezeichnung des Gutes
24 Dopravní číslo Transport-Nr.	25 Město, kudy je Beförderung	26 Ověření Verpackung	
27 Město a datum nabití zboží Entladeort des Gutes und Datum Město / Ort Země / Land	28 Výtahy a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers	29 a. číslo Zu zahlen von	b. město Ort
29 Město a datum nabití zboží Entladeort des Gutes und Datum Město / Ort Země / Land	30 Druh zboží Art der Verpackung	31 Počet kusů Anzahl der Kisten	32 Označení zboží Bezeichnung des Gutes
33 Dopravní číslo Transport-Nr.	34 Město, kudy je Beförderung	35 Ověření Verpackung	

ČESMAD BOHEMIA TRAFIC PRAHA

Zdroj: Formuláře ke stažení (2014)

Příloha 7: Packing list

PACKING LIST

SHIPPER: CONSIGNEE:

 NOTIFY:

VESSEL: P.O. NO. MARKS

DATE: INVOICE NO.

PKG NO. & TYPE	CONTENTS	NET WT. EACH	GROSS WT. EACH	TOTAL NET WEIGHT	TOTAL GROSS	DIMENSIONS Height X Width X Length	TOTAL CUBIC FEET

TOTAL GROSS WEIGHT: _____ NET WT: _____ CUBE: _____ NO. PCS: _____

Zdroj: Formuláře ke stažení (2014)

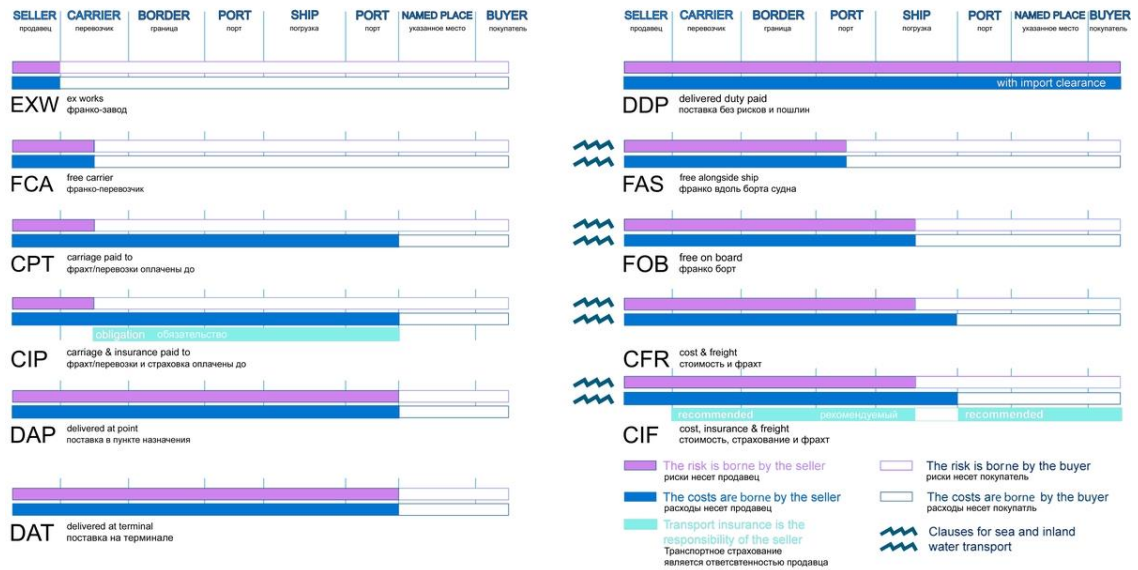
Příloha 8: Certificate of origin

CERTIFICATE OF ORIGIN

1. Goods consigned from (exporter's business name, address, country)			Reference No. SAARC PREFERENTIAL TRADING ARRANGEMENT (SAPTA) (Combined declaration and certificate)		
2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country)			Issued in _____ (country) see notes overleaf		
3. Means of Transport and route (as far as known)			4. For Official use		
5. Tariff item number	6. Marks and numbers of packages	7. Number and kind of packages: description of goods	8. Origin Criterion (see notes overleaf)	9. Gross weight or other quantity	10. Number and date of invoices
11. Declaration by the exporter: The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct; that all the goods were produced in _____ (country) and that they comply with the origin requirements specified for those goods in SAPTA for goods exported to _____ (importing country) _____ Place and date, signature of authorised signatory			12. Certificate It is hereby certified on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct _____ Place and date, signature and stamp of Certifying authority		

Zdroj: Quazell (2014)

INCOTERMS 2010



Zdroj: Sites (2014)

Příloha 10: Otázky pro vypracování bakalářské práce

Průběh přepravy kancelářských a školních potřeb z Čínské lidové republiky do České republiky

1. Co je nejvýznamnější položkou v sortimentu kancelářských a školních potřeb (vyjádřeno v Kč)?
2. Kdo je nejvýznamnějším obchodním partnerem pro import?
3. Kdo zajišťuje přepravu kancelářských a školních potřeb od producenta do přístavu či letiště?
4. V čem jsou kancelářské a školní potřeby přepravovány?
5. Jak jsou kancelářské a školní potřeby zabezpečeny během cesty?
6. Jaké množství kancelářských a školních je přepravováno a jak často?
7. Jsou kancelářské a školní potřeby převáženy ve stejné jednotce od místa výrobce do cílové destinace?
8. Mohou být kancelářské a školní potřeby převáženy s jiným zbožím?
9. Jak probíhá proclení tohoto zboží?
10. Jaké dokumenty jsou potřebné při přepravě tohoto nákladu?
11. Mohou se kancelářské a školní potřeby přepravovat pouze nákladními letadly nebo i letadly pro přepravu osob?
12. Jak dlouho trvá přeprava kancelářských a školních potřeb pro jednotlivé dopravy?
13. Jaký je proces přepravy tohoto zboží?
14. Dochází k poškození nákladu, a jaký druh dopravy je nejšetrnější?
15. Jaká je finanční stránka přepravy kancelářských a školních potřeb pro jednotlivé přepravy a cena celkem.

Průběh přepravy z České republiky do Ruské federace

1. Kdo je nejvýznamnějším obchodním partnerem pro export?
2. Je rozdíl v přepravě kancelářských a školních potřeb z Čínské lidové republiky při importu a při exportu z České republiky do Ruské federace?
3. Jaké množství se nejčastěji přepravuje a jak často?
4. Jaké možnosti přepravy jsou z České republiky do Ruské federace?
5. Jaká je nejvhodnější cesta? Kterou trasu společnost nejčastěji využívá?
6. Jaké dokumenty jsou zapotřebí při exportu?
7. Jaký je proces přepravy tohoto zboží?
8. Jak dlouho trvá přeprava jednotlivých druhů doprav?
9. Jaká je cena jednotlivých druhů doprav?

Zdroj: Vlastní zpracování (2014)

Příloha 11: Cenová nabídka doprava do Ruska



Cenová nabídka č.: P00337059		<i>Počet stran: 1 / 2</i>
Vystaveno dne: 23.01.2015 Telefon: +420387012216		Vystavil: Zuzana Ondráková E-mail: zuzana.ondrakova@schenker.cz
Pro : VOLF kancelářské potřeby spol. s r.o. Dubenská 512/1 37005 České Budějovice, CZ	Od : SCHENKER spol.s r.o. Schenker, RPC Č.Budějovice LTR Budějovická 430, Homole JXD, 370 01 České Budějovice, CZ	
Reference :	IČO : 61500780	
Kontakt : Padrtová Martina	DIČ : CZ61500780	
Mail: padrtova@volf-concorde.cz	internet: www.schenker.cz	

Vážení obchodní přátelé,

děkujeme za Váš zájem o naše služby a zasíláme Vám cenovou nabídku :

Položka CN: P00337059/1	Produkt: DB SCHENKERsystem
Nakládko: CZ 37001 České Budějovice	Vykładka: RU 190000 St.Petersburg
Balení / zboží: 18 COLLI / Bezpečné-kancelářské potřeby	Hmotnost: 261,000 kg
Stohovatelné: NE	Objem: 1,50 cbm / 0,00 ldm
Rozměry:	
ADR: NE	UN číslo:
Cargo pojištění: NE	Hodnota zboží:
Dodací podmínka (dle Incoterms): DAP St.Petersburg	

Specifikace služby	Cena	Měna	Celkem v Kč
Přeprava	17469,00	CZK	17469,00
Palivový příplatek	1922,00	CZK	1922,00
CELKEM			19391,00

Platnost cenové nabídky od/do: 23.01.2015 31.01.2015
Předpokládaná doba přepravy: cca 11 prac. dní po nakládce
Doba zaslání objednávky před přepravou: 1 prac. dní před nakládkou

Poznámka:
 Palivový příplatek se mění měsíčně. Jeho aktuální výši najdete na
<http://www.logistics.dbschenker.cz/log-cz-cz/produkty-sluzby/silnicni-preprava/palivovy-priplatek.html>

Cena: Uvedené ceny neobsahují DPH. DPH je uplatňováno v souladu s platným zákonem o DPH.

Předložená cena je kalkulována podle aktuálních kurzů a nákladů. Z těchto důvodů může dojít k její aktualizaci. Její výše závisí také na dodržení uvedené dodací podmínky a předpokládá platbu v rámci České republiky.

Dodací podmínka: Přeprava bude realizována na základě dodací podmínky uvedené v objednávce

Pojištění: Pokud není dohodnuto jinak, je Vaše zásilka pojištěna pro tuzemské přepravy do výše odpovědnosti dle zák. č. 89/2012 Sb., Občanského zákoníku, a pro mezinárodní přepravy dle příslušné mezinárodní úmluvy (viz <http://www.logistics.dbschenker.cz/log-cz-cz/spolecnost/db-schenker-ceska-republika/obchodni-podminky.html>). Pokud objednatel nesdělí dopravci hodnotu zboží, přesahující hodnotu 1 000 000,- Kč, je zásilka pojištěna pro případ poškození či ztráty max. do výše 1 000 000,- Kč.

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

Uvedená doba přepravy je obvyklá. Konkrétní dodací lhůty jsou k dispozici v aplikaci Jízdní řád / Scheduling (<http://www.logistics.dbschenker.cz/log-cz-cz/spolecnost/eservices.html>). Pro garantované dodání se zárukou vrácení přepravného nabízíme naše produkty z řady top.

V případě změny počtu či objemu nákladových kusů a hmotnosti oproti původní objednávce, nemůžeme garantovat včasný odjezd Vaší zásilky nejbližší sběrnou linkou ani vyšší sjednané ceny za přepravu zboží.

Věříme, že výše uvedená cena a podmínky zajištění přepravy splní Vaše požadavky. Případnou písemnou objednávku, prosíme, označte číslem cenové nabídky a zašlete kontaktní osobě uvedené v hlavičce této cenové nabídky.

Zdroj: VOLF kancelářské potřeby (2014)