

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra obchodu a financí



Diplomová práce

**Nové trendy mezinárodní dopravy při importu zboží z asijských
zemí do Evropské unie**

Bc. Jana Bečková

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA

V PRAZE Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Jana Bečková

Hospodářská poli ka a správa
Podnikání a administrativa

Název práce

Nové trendy mezinárodní dopravy při importu zboží z asijských zemí do Evropské unie

Název anglicky

New Trends in International Shipping in Importing Goods from Asian Countries into the European Union

Cíle práce

Cílem práce bude vyhodnocení nových logistických technologií a prostředků, které se mohou využívat při importu zboží z asijských destinací do zemí Evropské unie. Podstatou práce bude propoččet ekonomické efektivnosti inovačních technologií v logistice a prověření jejich reálného využití v praxi. Přínosem práce bude doporučení zkoumaných technologií pro střední i menší firmy z Evropské unie, které se mezinárodním obchodem zabývají.

Metodika

Hlavním metodickým postupem práce bude rámcová a strukturovaná situační analýza řešené problematiky. Teoretická východiska zadané problematiky budou zpracována metodami deskripce a citacemi odborných publikačních zdrojů. V aplikační části práce bude použita především analýza případových studií dopravních systémů importů z asijských zemí, především z Číny. Její vyhodnocení bude provedeno komparačními, statistickými a dedukčními metodami. Závěr a doporučení bude zpracováno pomocí syntézy a logiky.

Doporučený rozsah

práce 60 – 80 stran

Klíčová slova

logistika, inovace, kontejnerizace, import, doprava, mezinárodní obchod

Doporučené zdroje informací

BAZALA, J. *Logistika v praxi: praktická příručka manažera logistiky*. Praha: VERLAG DASHÖFER, 2003. ISBN 80-86229-71-8.

GESIARZ, Z. – TOBOLKOVÁ, A. *Kontejnerizace*. Praha: SNTL, 1980.

PERNICA, P. *Logistika (supply chain management) pro 21. stole. P r a h a* : Radix, 2005. ISBN 80-86031-59-4. SENJUK, I. *Základy dopravního inženýrství: logistika a marketing*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2001. ISBN

80-01-02338-9.

STEHLÍK, A. – KAPOUN, J. *Logistika pro manažery*. Praha: Ekopress, 2008.

VOŠTOVÁ, V. *Logistika odpadového hospodářství*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2009. ISBN 978-80-01-04426-1.

Předběžný termín

obhajoby 2018/19 LS – PEF

Vedoucí práce

doc. Ing. Aleš Hes, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra obchodu a financí

Elektronicky schváleno dne 13. 11. 2018

prof. Ing. Luboš Smutka, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 21. 11. 2018

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 23.01.2020

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci " Nové trendy mezinárodní dopravy při importu zboží z asijských zemí do Evropské unie " jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 3.3.2020

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu práce doc. Ing. Aleši Hesovi, CSc. za vedení diplomové práce, jeho vstřícnost při konzultování postupu a jeho věcné připomínky.

Nové trendy mezinárodní dopravy při importu zboží z asijských zemí do Evropské unie

Abstrakt

Cílem diplomové práce je vyhodnocení nových logistických technologií a prostředků, které mohou být využity při importu zboží z asijských zemí do Evropské Unie. Přínosem práce je pak vytvoření funkčního projektu přímého sběrného kontejneru ze Shenzhenu do České republiky pro společnost Dachser Česká republika a doporučení zkoumaných technologií pro střední i menší firmy z Evropské unie.

Diplomová práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a praktickou. Teoretická východiska zadané problematiky jsou zpracována metodami deskripce a citacemi odborných publikačních zdrojů. Cílem teoretické části je seznámení se zadanou problematikou, které poskytne základnu pro praktickou část práce.

V praktické části je použito především analýzy dopravních systémů s odkazem na ekonomiku a časovou náročnost. Analýza je dále vyhodnocena pomocí jednoduchých komparačních, statických a dedukčních metod.

Klíčová slova

Logistika, inovace, kontejnerizace, import, doprava, mezinárodní obchod.

New Trends in International Shipping in Importing Goods from Asian Countries into the European Union

Abstract

The aim of this Master's Thesis is to evaluate new logistics technologies and means that can be used for importing goods from Asian countries to the European Union. The benefit of this work is the creation of functional project of consolidated container ex Shenzhen port to Czech republic for Dachser Czech Republic and the recommendation of examined technologies for medium and small companies from the European Union.

The Thesis consists of two parts, theoretical and practical. The theoretical basis of the given problems is elaborated by methods of description and quotations of professional publication sources. The aim of the theoretical part is to get acquainted with the given problems, which provide a basis for the practical part of the Thesis.

In the practical part is used mainly analysis of transport systems with reference to economy and time demands. The analysis is further evaluated using simple comparative, statistical and deduction methods.

Keywords:

Logistics, innovation, containerization, import, transportation, international trade.

Obsah

1 Úvod.....	7
2 Cíl práce a metodika	8
2.1 Cíl práce	8
2.2 Metodika	9
Teoretická východiska.....	11
2.3 Logistika.....	11
2.4 Doprava.....	12
2.4.1 Dělení dopravy.....	13
2.4.2 Základní vlastnosti vybraných druhů dopravy.....	15
2.4.3 Přednosti a nedostatky jednotlivých druhů dopravy.....	15
2.4.4 Silniční automobilová doprava	17
2.4.5 Železniční doprava.....	18
2.4.6 Vodní doprava.....	19
2.4.7 Námořní doprava	19
2.4.7.1 Základní informace.....	19
2.4.7.2 Liniová, trampová námořní doprava	20
2.4.7.3 Kontejnerová přeprava	22
2.4.8 Letecká doprava.....	31
2.4.9 Potrubní doprava.....	31
2.4.10 Kombinovaná přeprava a spediční činnost	31
2.5 Dachser Česká republika.....	37
2.5.1 Historie.....	37
2.5.2 Základní informace	38
2.5.3 Základní ukazatele za rok 2017 – Dachser Česká republika	38
2.5.4 Dachser Air&Sea Logistics Praha	39
2.6 Základní pojmy	42
2.6.1 Konosament	42
2.6.2 Dopravce.....	44
2.6.3 Zasílatel (speditér)	44
2.6.4 Rejdař, rejdařství – plavební společnost.....	44
2.6.5 Dodací a platební podmínky	44

3 Vlastní práce	50
3.1 Zúčastněné strany	53
3.1.1 Odesílatel	55
3.1.2 Konsolidační středisko	55
3.1.3 Rejdař	59
3.1.3.1 20' kontejner	62
3.1.3.2 40' kontejner	63
3.1.4 Operátor v České republice	64
3.1.5 Celní deklarant v České republice	67
3.1.6 Dekonsolidační středisko	69
3.1.7 Subjekt zajišťující rozvoz z dekonsolidačního střediska k příjemci	71
3.1.7.1 Zásilky do 2 500 kg	72
3.1.7.2 Zásilky nad 2 500 kg	75
3.1.8 SOP v ČR	79
3.1.9 Příjemce	83
3.2 Výsledná kalkulace	83
3.2.1 Přímý sběrný kontejner 20'	85
3.2.2 Přímý sběrný kontejner 40'	86
3.2.3 Dachser Hamburg consol box	88
3.2.4 Austromar, a.s.	91
3.2.5 Výsledné srovnání	92
3.3 Propagace	94
4 Závěr	96
5 Seznam použitých zdrojů	98
6 Přílohy	101

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Univerzální kontejner (Standard)	24
Obrázek 2 - Chladírenský kontejner (Reefer)	25
Obrázek 3 - Open top kontejner	25
Obrázek 4 - Open side kontejner	26

Obrázek 5 - Bulk kontejner.....	26
Obrázek 6 - Flat kontejner	27
Obrázek 7 - Platform kontejner	27
Obrázek 8 - Tankový kontejner	28
Obrázek 9 - Organizační struktura pobočky Dachser Praha.....	40
Obrázek 10 - Základní ukazatele za rok 2017	41
Obrázek 11 - Přímé sběrné servisy spol. Dachser	41
Obrázek 12 - Převážní podmínky dle Incoterms 2010.....	49
Obrázek 13 - Vykládka lodí v Hamburku.....	62
Obrázek 14 - Trasa kontejneru.....	66

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Základní vlastnosti vybraných druhů dopravy	15
Tabulka 2 - Přednosti a nedostatky jednotlivých druhů dopravy	15
Tabulka 3 - Rozdělení kontejnerů dle rozměrů a kapacity	23
Tabulka 4 - 10 největších námořních přístavů na světě z hlediska množství přepravovaných TEU v letech 2014 až 2018.....	30
Tabulka 5 - Seznam přeprav zasílaný operátorovi.....	65
Tabulka 6 - Ceny za trasu Hamburk - Kladno	66
Tabulka 7 - Instrukce zasílané celnímu deklarantovi	69
Tabulka 8 - Časová náročnost jednotlivých variant.....	93

Seznam schémat

Schéma 1 - Výměna dokumentů a informací.....	54
Schéma 2 - Operace po vstupu zboží do EU (příplutí do přístavu Hamburk).....	68
Schéma 3 - Dekonsolidační středisko - fáze procesu	70

Seznam grafů

Graf 1 - Podíl rejdařů na trhu.....	60
Graf 2 - Cena za 20' kontejner.....	63
Graf 3 - Cena za 40' kontejner.....	63
Graf 4 - Ceny do 2 500 kg - Praha.....	72
Graf 5 - Ceny do 2 500 kg - Plzeň.....	73
Graf 6 - Ceny do 2 500 kg - Brno.....	73
Graf 7 - Ceny do 2 500 kg - Ostrava.....	74
Graf 8 - Ceny do 2 500 kg - výsledné shrnutí.....	75
Graf 9 - Ceny nad 2 500 kg - Praha.....	76
Graf 10 - Ceny nad 2 500 kg - Plzeň.....	76
Graf 11 - Ceny nad 2 500 kg - Brno.....	77
Graf 12 - Ceny nad 2 500 kg - Ostrava.....	77
Graf 13 - Ceny nad 2 500 kg - výsledné shrnutí.....	78
Graf 14 - Ceny - přímý sběrný kontejner 20'.....	86
Graf 15 - Ceny - přímý sběrný kontejner 40'.....	88
Graf 16 - Ceny - Dachser Hamburg consol box.....	90
Graf 17 - Ceny - Austromar, a.s.....	92
Graf 18 - Ceny - výsledné srovnání.....	93

1 Úvod

Trh je v současné době přesycen společnostmi zabývajícími se importem zboží z asijských zemí. Aby se tedy společnost na trhu udržela, je nutné držet krok s novými trendy. Mezi tyto trendy se řadí i námořní import za pomoci přímého sběrného kontejneru. Tato diplomová práce se zabývá konkrétně tvorbou přímého sběrného kontejneru z čínského přístavu Shenzhen. Přímým sběrným kontejnerem se rozumí takový, který obsahuje více zásilek pro různé cílové zákazníky pod kontrolou pouze jednoho speditéra/dopravce/společnosti.

Realizace přímého sběrného kontejneru je složitým, finančně i časově náročným projektem. Z tohoto důvodu je nutné před jeho realizací provést hned několik kroků. Kvalitní propagaci, detailní ekonomický průzkum trhu, prověření reálného využití v praxi a další.

Tomuto je věnována aplikační část této diplomové práce, kdy je na základě reálných informací vytvořen konkrétní projekt pro společnost Dachser.

Cílem diplomové práce je vytvořit funkční projekt pro společnost Dachser a rovněž být inspirací a doporučením pro ostatní malé a střední firmy, které mohou využít poznatků z této diplomové práce k tvorbě vlastních přímých sběrných kontejnerů.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem práce je vyhodnocení nových logistických technologií a prostředků, které se mohou využívat při importu zboží z asijských destinací do zemí Evropské unie. Podstatou práce je propočet ekonomické efektivnosti inovačních technologií v logistice, porovnání s dalšími variantami jak uvnitř, tak vně společnosti a prověření jejich reálného využití v praxi.

Díličními cíli práce jsou:

1. Analýza současného stavu technologií v logistice a její použitelnost pro čínský trh.
2. Vyhodnocení „novokontejnerizace“¹ v logistice obchodní činnosti s Čínou.
3. Ekonomické vyhodnocení zavedené „novokontejnerizace“.
4. Inovativní návrh konkrétních toků dokladů a informací.

Přínosem práce je odborné doporučení zkoumaných technologií v oblasti logistického prostředí zejména pro střední i menší firmy z Evropské unie.

¹ Novokontejnerizace je tvorba přímého sběrného kontejneru složeného z více zásilek pro různé cílové zákazníky pod kontrolou pouze jednoho speditéra/dopravce/společnosti

2.2 Metodika

Hlavním metodickým postupem práce je rámcová a strukturovaná situační analýza řešené problematiky. Teoretická východiska zadané problematiky jsou zpracována metodami deskripce a citacemi odborných publikačních zdrojů.

V aplikační části je použita především analýza dopravních systémů importů z čínského přístavu Shenzhen s odkazem na ekonomiku a časovou náročnost.

V kapitole 4.1., věnované analýze jednotlivých zúčastněných stran, je užito jednoduchých komparačních a dedukčních metod. Vstupní data jsou shromážděna prostřednictvím reálných cenových nabídek. U subjektů, kde není třeba cenové komparace, jsou navrženy přesné metodické postupy, schémata, případně přímo SOP². Výstupem této části je pak výběr jednotlivých nejvhodnějších subjektů.

V kapitole 4.2., věnované výsledným kalkulacím, je provedena kalkulace celkových reálných nákladů a komparace s dalšími variantami importu sběrných zásilek ze Shenzhen. Vstupní data opět vycházejí z reálných cenových nabídek, které jsou zpracovány dle potřeb kalkulace.

Nejprve je nutné zvolit vhodný rozsah kalkulace a objemovou základu. Dále pak relevantnost jednotlivých nákladů pro účely komparace a přístav doplutí. V této souvislosti je zvoleno rozdělení kalkulace celkových nákladů na kubické metry s tím, že rozsah je zvolen dle zjištěné maximální kapacity kontejneru, případně je na základě cenové komparace zvolena hranice, po kterou je zásilky výhodné přepravovat jako kusové. Jako nerelevantní jsou na základě dedukčních metod zvoleny náklady na svoz zásilek od odesílatelů do přístavu Shenzhen a náklady na rozvoz z dekonsolidačního střediska k cílovým zákazníkům. Za přístav doplutí je zvolen přístav Hamburk, vzhledem k jeho kapacitě, frekvenci nájezdu lodí i operátorů a v neposlední řadě je výhodou i spojení

² SOP neboli Standard Operating Procedures je dokument, ve kterém jsou jasně vymezeny informace o projektu a povinnosti jednotlivých stran

s přístavem prostřednictvím pobočky Dachser Hamburk, která má s personálem v přístavu velmi dobré vztahy.

Jednotlivé náklady, respektive vstupní data, je třeba nejprve převést na jednotnou měnu, v tomto případě na CZK a následně upravit dle propočítávaného množství. V kapitolách 4.2.1. až 4.2.4. jsou uvedeny konkrétní vzorce pro výpočet jednotlivých nákladů.

V kapitole 4.2.5. je užit komparace jednotlivých variant z kapitol 4.2.1. až 4.2.4. a to jak z hlediska celkových nákladů, tak i časové náročnosti, která je zpracována na základě získaných dat od jednotlivých poskytovatelů služeb.

V rámci kapitoly 4.3. je vypracována funkční prezentace přímého sběrného kontejneru.

Závěr a doporučení je zpracováno pomocí syntézy a logiky.

Teoretická východiska

2.3 Logistika

Dnešní význam pojmu logistika pochází z vojenské oblasti a postupně se vyvíjel k pojetí logistiky jakožto sladování činností. Historicky je starého, nejasného původu. Teoreticky lze též vycházet z principu „správného jednání ve správném čase“, který vede k převratné, zásadní změně a následně k synergickému efektu. Tento princip znali a individuálně prakticky ověřili duchovní vůdci již před 2500 lety.

V současné době lze z hlediska oblastí, v nichž je logistika široce uplatňována hovořit o oblasti vojenské a hospodářské.

O vojenské logistice je dle definice NATO možno hovořit jako o nauce o provádění přesunu, plánování a technickém zabezpečení sil. Je kladen praktický důraz na tvorbu a udržení normovaných zásob materiálu prostřednictvím dodávek od výrobců a na včasné a hospodárné doručení materiálu do příslušných míst užití. V rámci vojenské logistiky lze hovořit i o řadě dalších funkcí spojených s vojenskými zařízeními, jejich zřizováním, provozováním a rušením. Dále pak doprava materiálu a osob, funkce spojené s údržbou, opravami, službami a další. Vzhledem k danému oboru je nutné logistická řešení vždy navíc konfrontovat s širšími vojenskými hledisky. Ekonomická hlediska lákají do vojenské logistiky i další podnikatelské subjekty jako jsou např. dodavatelé a poskytovatelé logistických služeb. Zpětně jsou zde uplatňovány principy, metody a technologie, které se později osvědčily v hospodářské sféře.

Hospodářská logistika vznikla později, a to prostřednictvím přenosu zkušeností z vojenské logistiky v období po druhé světové válce. Postupně se však vyvíjí směrem ke komplexnímu, systémovému pojetí. Zahrnuje do svých aktivit rovněž všechny činnosti od vývoje výrobku, přes nákup, zásobování, výrobu, až po distribuci finálních výrobků konečným zákazníkům. Je kladen důraz na strategickou rovinu včasného umístění zdrojů. Zdroji se rozumí kapacity, zboží, informace a personál. Na strategickou rovinu pak navazuje rovinu procesní, tj. sladění veškerých toků v logistickém řetězci vedoucích od

dodavatelů až ke konečným zákazníkům. Postupem času se logistika zařadila mezi významné faktory konkurenceschopnosti podniku. V tomto ohledu lze hovořit o několika fázích vývoje. Mají-li být správně pochopeny, je nutné studovat i změny sociálního a tržního prostředí. Toto pochopení je zcela klíčové a nelze bez něj rozeznat již překonané a neúčinné koncepty logistiky.

Logistika je samozřejmě uplatňována i mimo vojenskou a tradiční hospodářskou sféru, a to konkrétně v průmyslové, v obchodní, v podnikové sféře. Jako příklad lze uvést peněžní nebo nemocniční logistiku. Při důkladném sledování zkušeností z těchto oblastí lze dojít k závěru, že i zde je nutno prosadit širší, systémový, komplexní přístup, mají-li být prostřednictvím logistiky přineseny plné efekty.

Finální výrobci nebo obchodní organizace bývají iniciátory logistických potřeb, souvisejících s umístěním zdrojů tak, aby byly na správném místě a ve správném okamžiku. Tyto potřeby vedou k organizování logistických řetězců. Aby mohly logistické řetězce správně fungovat, je nutná spoluúčast řady dalších subjektů logistiky, jakou jsou například dodavatelé nezbytných prvků, technologií a služeb, poskytovatele know-how a další.

Dalšími subjekty, které mohou mít významný vliv na rozvoj logistiky v národním, ale i v evropském měřítku jsou například asociace, svazy a podobné profesní a zájmové organizace. (Pernica, 2005)

2.4 Doprava

Na přelomu 70. a 80. let začala logistika nabývat významu v oblasti dopravy. V tomto období došlo k deregulaci dopravního průmyslu. Přišel nárůst konkurence u jednotlivých druhů doprav i mezi nimi navzájem. Přepravci se stali pružnějšími a konkurenceschopnějšími tím, že získali více možností dopravy.

Dopravou jako takovou je zajišťován přesun výrobků v rámci prostoru, a to z místa výroby do místa spotřeby. Tímto je zvyšována jejich hodnota. Mimo jiné ovlivňuje i rychlost a spolehlivost tohoto přesunu. Toto je důležité pro udržování a zvyšování kvality

zákaznického servisu. Přidanou hodnotu pro zákazníka lze totiž zvýšit zejména včasným a kvalitním dodáním výrobků či zboží. Přepravní servis musí být spolehlivý a včasný. Poskytované služby pak pružné a vyřizování ztrát či poškození promptní. Významnou roli hraje také pokrytí trhu. Zajištění cílové úrovně zákaznického servisu je významnou součástí logistického řízení a dopady přepravy na něj jsou jedny z nejdůležitějších.

Náklady spojené s přepravou se často ve významné míře projevují v ceně výrobku, jsou jedny z vůbec nejvyšších v logistice.

Na dopravní firmy, které mají zájem na poskytování logistických služeb, jsou ze strany obchodních organizací kladeny nemalé požadavky. Pro úspěšnosti firem na trhu je nezbytná orientace na logistické potřeby svých zákazníků, charakter vyráběné produkce, směnnost, výrobní proces apod.

Dopravou lze propojit jednotlivé části logistického řetězce. Tento úkol lze podstatně zjednodušit, pokud mohou přepravní prostředky plnit i jisté funkce manipulační, skladovací a obalové jednotky. (Sixta, Mačát, 2005)

2.4.1 Dělení dopravy

Dopravu lze dle různých hledisek členit následovně:

Podle používaných dopravních prostředků a druhu dopravní cesty na:

- železniční (kolejovou),
- leteckou,
- silniční a městskou hromadnou,
- kombinovanou (integrovanou),
- vodní (vnitrozemskou a námořní) a
- nekonvenční (pásovou, potrubní atd.).

Podle přemísťovaného objektu na:

- nákladní a

-osobní.

Podle vztahu dopravce a přepravce na:

- neveřejnou,

- veřejnou a

- individuální.

Podle místa jejich provozování na:

- vnější (mimopodnikovou) a

- vnitřní (vnitropodnikovou).

Podle obsluhovaného území na:

- mezinárodní a

- vnitrostátní.

Podle hromadnosti na:

- hromadnou a

- nehromadnou.

Podle velikosti zásilky na:

- kusovou a

- celovozovou.

Podle pravidelnosti na:

- nepravidelnou a

- pravidelnou

Podle prostředí, ve kterém je realizována na:

- podzemní,

- pozemní,

- vodní,
- vzdušnou a
- kosmickou. (Sixta, Mačát, 2005, str. 160-162)

2.4.2 Základní vlastnosti vybraných druhů dopravy

Tabulka 1 znázorňuje základní vlastnosti vybraných druhů dopravy.

Tabulka 1 - Základní vlastnosti vybraných druhů dopravy

Doprava	Rychlost	Nákladovost	Kvalita	Pružnost	Frekvence
Silniční	V	V	S	VV	VV
Železniční	S	N	VN	N	N
Vodní	VN	VN	S	N	N
Letecká	VV	VV	V	V	N
Potrubní	N	N	VV	VV	P

Vysvětlivky:	VV – velmi vysoká	S – střední	VN – velmi nízká
	V – vysoká	N – nízká	P - plynulá

Zdroj: vlastní zpracování dle Sixta, Mačát, 2005, str. 166

2.4.3 Přednosti a nedostatky jednotlivých druhů dopravy

V tabulce 2 jsou definovány přednosti a nedostatky jednotlivých druhů dopravy.

Tabulka 2 - Přednosti a nedostatky jednotlivých druhů dopravy

Doprava	Přednosti	Nedostatky
Silniční	- spolehlivost, - rychlost,	- značná závislost na počasí, - rychle rostoucí náklady s přepravní

	<ul style="list-style-type: none"> - různorodost vozového parku, - schopnost zabezpečit přímou přepravu, - lepší ochrana zboží, - vzájemná nezávislost jednotlivých přeprav, 	<ul style="list-style-type: none"> vzdáleností, - problémy se současnou přepravou velkého množství zboží, - dopravní kongesce, - velká nehodovost, - negativní vliv na životní prostředí (zvl. exhalace).
Železniční	<ul style="list-style-type: none"> - nízké náklady při větších přepravních vzdálenostech, - možnost současné přepravy většího množství zboží v ucelených vlacích, - možnosti rychlejšího průjezdu městskými a průmyslovými aglomeracemi a přes hranice, 	<ul style="list-style-type: none"> - menší pravidelnost a spolehlivost, - menší možnosti zabezpečení přímé dopravy, - značná ovlivnitelnost celé železniční sítě při nehodách a provozních poruchách, - menší přizpůsobivost měnícím se požadavkům.
Vodní	<ul style="list-style-type: none"> - velká kapacita dopravních prostředků, - velmi nízké náklady na přepravu, - schopnost zabezpečit přepravu těžkých předmětů, 	<ul style="list-style-type: none"> - nesoulad kapacit s dopravními prostředky navazujících doprav, - nutnost skladování zboží, - nutnost svozu a rozvozu jinými dopravními prostředky - závislost na počasí (mlha, vodní stavy, mráz).
Letecká	<ul style="list-style-type: none"> - jednodušší balení, - vysoká rychlost, 	<ul style="list-style-type: none"> - závislost na počasí, jeho změny mohou vyvolat nepravidelnost,

	- schopnost přepravovat zboží bez otřesů,	- vysoká cena, - nutnost zabezpečení pozemní dopravy, snižující rychlost, - omezená kapacita.
Potrubní	- šetrnost k životnímu prostředí, - vysoká spolehlivost a kapacita, - poměrně nízké náklady,	- nevhodná pro menší množství, - značné investiční náklady, - problémy spojené se změnou druhu přepravovaných substrátů.

Zdroj: vlastní zpracování dle Sixta, Mačát, 2005, str. 167-168

2.4.4 Silniční automobilová doprava

Dopravní soustava v České republice má základ tvořen silniční automobilovou a železniční dopravou. Zbytek pak připadá ostatním dopravám.

Jednoznačně nejrozšířenější u nás je silniční nákladní doprava, pomocí které je přepravováno nejvíce zboží v tunách a také z hlediska dosažených přepravních výkonů v tunových kilometrech dosahuje nejlepšího výsledku.

Pomocí silniční nákladní dopravy jsou přepravovány zvláště hodnotnější druhy zboží na krátké, střední a někdy i dlouhé přímé přepravní vzdálenosti. Z hlediska rychlosti a spolehlivosti je též nejvhodnější pro uplatnění v logistických systémech a umožňuje nejširší pokrytí trhu. Toto je umožněno do jisté míry hustotou silniční sítě. Vzhledem ke své univerzálnosti je také často vybírána zákazníky, jelikož nejlépe vyhovuje jejich požadavkům, a proto se objem přepravovaného zboží autodopravci stále zvyšuje.

Do výčtu základních předností lze zařadit zejména značnou flexibilitu v oblasti vyhovování požadavkům zákazníků. Schopnost až na malé výjimky uskutečnit přepravu mezi jakýmkoliv místy nakládky a vykládky. Škála dopravních prostředků je značně široká, je tedy možné velmi těsně přizpůsobit výběr povaze zásilky a požadavkům zákazníka. Je však nutné brát v potaz poměrně rychle rostoucí náklady v závislosti na

vzdálenosti. Na výběr je přeprava tzv. překládková a přímá. Přímou dopravu je výhodné zvolit zejména u rychle se kazícího a cennějšího zboží, a to i na delší vzdálenosti. Vzhledem ke schopnosti splňovat nejdůležitější požadavky v oblasti rychlosti a pravidelnosti je prosazována čím dál více.

Silniční automobilová doprava skýtá samozřejmě i nevýhody, a to zejména s ohledem na její náročnost na počasí, omezené možnosti přepravy hmotnostně a prostorově náročnějších zásilek a zejména pak snižování rychlosti a spolehlivosti v důsledku existence dopravních kongescí v okolí velkých měst a průmyslových aglomerací, ke kterým dochází v důsledku přetížení silniční sítě způsobené rozvojem automobilismu. (Sixta, Mačát, 2005)

2.4.5 Železniční doprava

Jednu z nevýhod silniční automobilové dopravy lze vyřešit pomocí železniční dopravy, která se z hlediska významnosti řadí na druhou pozici a která je vhodná zejména pro přepravy hromadných a rozměrných dodávek na střední a dlouhé vzdálenosti. Pomocí železniční dopravy lze přepravit i tzv. ostatní druhy zboží, zvláště pak stavebniny, hutní a strojírenské výrobky, dřevo, i některé zemědělské produkty a potravinářské výrobky v celovozových zásilkách. Optimálně se jeví pak přeprava tzv. z vlečky na vlečku.

Ve většině případů nelze zboží přepravit z místa nakládky do místa vykládky pouze za použití železniční dopravy. Pro svoz a rozvoz zboží se pak využívá silniční automobilové dopravy, která však spolu s vícenáklady na překládku celkovou cenu za přepravu značně navýší. Mezi další přednosti železniční dopravy pak patří například její minimální závislost na počasí, je schopna zvládnout i silné zátěžové proudy, jelikož není závislá na kongescích v silniční dopravě, pokud má ovšem dostatečnou kapacitu. V porovnání se silniční automobilovou dopravou je v oblasti přepravy jednotlivých vozových zásilek na delší vzdálenosti levnější, avšak pomalejší.

I u železniční přepravy v České republice lze spatřit nedostatky. Mezi hlavní patří její nízká rychlost a skutečnost, že nákladní vlaky nejezdí pravidelně, není tak možné

přesně určit dobu dodání zásilek. Termín dodání je pro zákazníka mnohdy klíčový a znemožňuje tak poskytnout kvalitní zákaznický servis. Řešení lze spatřit v zavádění rychlých, pravidelných nákladních vlaků. (Sixta, Mačát, 2005)

2.4.6 Vodní doprava

Vodní doprava se člení na říční a námořní dopravu. V našich podmínkách není tak významná jako v přímořských státech, kde lze pomocí říční dopravy přepravit zboží do námořních přístavů, kde je dále využíváno námořní dopravy. V České republice je říční doprava omezena na labskou a vltavskou vodní cestu a v omezené míře i na splavné vnitrozemské vodní cesty v Německu. Využívá se zejména pro přepravu hromadných, těžkých, objemných substrátů a pro přepravu většího množství zboží, u kterého není kladen důraz na rychlost přepravy.

Mezi nesporné výhody vodní dopravy patří její nízké náklady, vysoká kapacita dopravních prostředků a vzhledem ke snaze podniků zanechávat co nejmenší uhlíkovou stopu i její šetrnosti k životnímu prostředí. Mezi nevýhody se pak řadí její závislost na počasí, vodních stavech, nízká rychlost a v některých případech i vyšší finanční náročnost překládky a náklady na skladování zboží.

V porovnání s leteckou dopravou je vodní doprava využívána zejména pro zboží s nižší hodnotou, o vyšším objemu nebo u zásilek, kde není rozhodující rychlost dopravy, ale je kladen důraz na její finanční náročnost, jelikož je ze všech druhů dopravy patrně nejlevnější. (Sixta, Mačát, 2005)

2.4.7 Námořní doprava

2.4.7.1 Základní informace

Jak již bylo řečeno výše, námořní doprava není v našich podmínkách tak významná jako v přímořských státech, avšak má značný význam pro náš zahraniční obchod. Pod naší vlajkou také plulo v minulosti několik nákladních námořních lodí. Námořní přeprava je z ohledu finanční náročnosti nejšetrnější, umožňuje přepravu na velmi velkou vzdálenost,

avšak vyžaduje speciální dopravní prostředky tzv. kontejnery a speciální obalovou techniku. (Sixta, Mačát, 2005)

Výše dopravních nákladů je ze značné míry ovlivněna naší zeměpisnou polohou. Česká republika nedisponuje námořním přístavem, je tedy nutné vybrat evropský námořní přístav tak, aby celkové náklady obchodního případu byly co nejpříznivější. V kalkulaci celkových nákladů je nutné zohlednit:

- náklady tzv. kontinentální dopravy do a z námořního přístavu,
- náklady na veškeré služby v přístavu spojené s překládkou, případně se skladným,
- námořné (námořní dopravné),
- v případě celolodních zásilek i náklady na zdržné lodi, případně na urychlené odbavení,
- případné pojištění,
- odměny agentům, speditérům či zprostředkovatelům námořní dopravy. (Cempírek, Kampf, Široký, 2009)

2.4.7.2 Liniová, trampová námořní doprava

Námořní dopravu lze dále dělit na tzv. liniovou a trampovou námořní dopravu. Trampové námořní dopravy je využíváno při přepravě hromadných substrátů, kdy jsou najímány celé lodě a přeprava se provádí v tzv. celolodních nákladových prostorech. Liniová námořní doprava se pak využívá u malých a středních kusových zásilek.

Velikost přepravovaných zásilek však není jediným rozdílem. Liší se i způsobem provozu, formou práce a organizačního uspořádání a dále pak i smluvními a právními podmínkami.

Liniová přeprava je uskutečňována na konkrétní relaci mezi dvěma konkrétními přístavy. Kvalita poskytované služby je pak posuzována zejména podle rychlosti, pravidelnosti, spolehlivosti v dodržování plavebního řádu a technického vybavení lodí. Z plavebního řádu lze před vyplutím lodi vyčíst jak nejpozdější termín příjmu zboží, tak i

přístavy, ve kterých budou liniové plavební společnosti ochotny převzít pouze náklad, který bude mít dostatečné množství nebo hodnotu na to, aby pokryl výdaje spojené s obsluhou daného přístavu. Za uzavření smlouvy je považováno vystavení konosamentu (Bill of Lading, B/L). Konosamentu je pak věnována další část diplomové práce. Ve zkratce jde o cenný papír, se kterým může být obchodováno, má více druhů a potvrzuje v podstatě dvě skutečnosti. Jednak převzetí zboží ze strany dopravce a dále jeho závazek zboží v přístavu vykládky osobě oprávněné z titulu konosamentu předat.

Liniovou námořní dopravu dále dělíme na:

- tzv. kusovou/konvenční liniovou dopravu,
- tzv. kontejnerovou liniovou dopravu.

Provozovatele námořní dopravy se setkávají se silným konkurenčním prostředím a vysokými investičními náklady, což je často vede ke sdružování s ostatními provozovateli a vznikají tak tzv. liniové konference a monopoly. V současné době vévodí trhu námořní dopravy velké společnosti, které si chtějí udržet dominantní postavení na trhu a snaží se tak maximálně omezit konkurenci.

Cena za přepravu zásilky z přístavu odplutí/odeslání do přístavu doplutí/určení je označována jako námořní dopravné neboli námořné. Námořné je určováno pomocí námořních tarifů, které vydávají jednotliví provozovatelé nebo konference. Námořní tarify nejsou veřejně dostupné, k dispozici je mají pouze agenti liniových společností. Zpravidla se skládají ze tří částí, všeobecných podmínek, abecedního seznamu zboží včetně udání sazeb a zvláštního ustanovení. Při propočtu ceny námořného pro konvenční kusové zásilky je užíváno jednotky freight ton = 1 cbm, příp. 1 tuna nebo ad valorem nebo obojí. Pro kontejnerové zásilky je pak udávána cena za box, za jeden 20' kontejner = 1 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit)

Na rozdíl od liniové je trampová doprava provozována bez předem stanoveného programu či jízdního řádu, bez vymezení přepravní oblasti a námořné není stanovováno

tarifem, nýbrž je sjednáváno případ od případu. Namísto konosamentu je pak používáno dokladu o provozu nebo nájmu lodi tzv. „Charter party“.

Ceny na trampovém trhu se odvíjejí od aktuálního stavu nabídky a poptávky, situace v přístavech, živelných pohrom, vojenských nebo válečných událostí, prognóz týkajících se neúrody, výstavby rozsáhlých projektů atd.

U trampových doprav v závislosti na způsobu provozu lodi rozeznáváme:

- trampy na jednu jízdu, okružní jízdu, dvě nebo více konsektivních jízd,
- trampy na čas (time – charter – T/C).

I v rámci trampové dopravy vytváří provozovatelé organizace na ochranu svých zájmů, avšak není to tak obvyklé jako u liniové dopravy. (Cempírek, Kampf, Široký, 2009)

2.4.7.3 Kontejnerová přeprava

Při kontejnerové přepravě, jak již název napovídá, se k přepravě využívají přepravní jednotky – kontejnery, což je výhodné obzvláště z hlediska manipulace a využití prostoru. Kontejnery jsou přepravovány na tzv. kontejnerových lodích.

V tabulce 3 lze nalézt rozdělení kontejnerů dle rozměrů a kapacity.

Tabulka 3 - Rozdělení kontejnerů dle rozměrů a kapacity

ISO rozdělení kontejnerů	Označení kontejnerů	Vnější rozměry (v cm)			Max. nosnost nákladu vč. Váhy prázdného kontejneru (v kg)
		Délka	Výška	Šířka	
1 A	40'	12 192	2 438	2 438	30 480
1 AA	40'Standard	12 192	2 591	2 438	30 480
1 AAA	40'High Cube	12 192	2 896	2 438	30 480
1 B	30'	9 125	2 438	2 438	30 480
1 BB	30'Standard	9 125	2 591	2 438	30 480
1 BBB	30'High Cube	9 125	2 896	2 438	30 480
1 C	20'	6 058	2 438	2 438	25 400
1 CC	20'Standard	6 058	2 591	2 438	25 400

Zdroj: vlastní zpracování dle Mezinárodní organizace pro standardizaci, 2015

Při kombinaci s mezinárodní kamionovou dopravou je při vytěžování kontejnerů třeba brát zřetel i na nosnost náprav silničních vozidel. V praxi se tak maximální nosnost nevyužije.

Dle vnitřních rozměrů dělíme kontejnery na 20', 40' a 45' (ty se však v praxi příliš nevyužívají). Objem se vyjadřuje v TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) pro 20' a FEU (Forty-foot Equivalent Unit) pro 40'. V praxi však spíše využíváme 1TEU pro 20' a 2TEU

pro 40'. Toto označování je praktičtější obzvláště v případech, kdy se bavíme o větším množství kontejnerů. TEU se tak sčítají a rejdař má lepší přehled.

Při výběru kontejneru je třeba brát zřetel na rozměr a profil přepravovaného zboží. Dále pak i na manipulační možnosti v místě nakládky a vykládky. Škála kontejnerů je široká, je tedy možné přepravit v podstatě jakýkoliv druh zboží. (Tobolková, Gesiarz, 1980)

Univerzální kontejnery (Standard)

Vyrábí se ve velikostech 20'a 40'. Jedná se o nejvíce využívané typy kontejnerů. Zboží můžeme nakládat na paletách i volně. Jsou nákladově nejúspornější.

Obrázek 1 - Univerzální kontejner (Standard)



Zdroj: propagační materiály spol. DHL Global Forwarding

Chladírenské kontejnery (Reefer)

Vyrábí se ve velikostech 20'a 40'. Vzhledově jsou velmi podobné univerzálním kontejnerům, jsou však opatřeny silnější tepelně izolační vrstvou a chladírenským či tepelným zařízením. Toto zařízení může fungovat soběstačně či je nutné jej připojit k dalšímu zařízení na lodi či posléze na silničním vozidle.

Obrázek 2 - Chladírenský kontejner (Reefer)



Zdroj: propagační materiály spol. DHL Global Forwarding

Open top kontejnery

Vyrábí se ve velikostech 20' a 40'. Oproti univerzálním kontejnerům jim chybí střecha, která je zpravidla nahrazena plachtou. Používají se pro zboží, které přesahuje výškou, sypké a chemické materiály (kvůli odvětrávání).

Obrázek 3 - Open top kontejner



Zdroj: propagační materiály spol. DHL Global Forwarding

Open side kontejnery

Vyrábí se ve velikosti 20'. Výhodou je možnost naložení z boku. Nepříliš často využívaný typ kontejneru.

Obrázek 4 - Open side kontejner



Zdroj: propagační materiály spol. DHL Global Forwarding

Bulk kontejnery

Vyrábí se pouze ve velikosti 20'. Oproti univerzálním kontejnerům mají ve střeše vyříznuty tři otvory pro snadnější manipulaci. Zpravidla se využívají pro sypké materiály.

Obrázek 5 - Bulk kontejner



Zdroj: propagační materiály spol. DHL Global Forwarding

Flat kontejnery

Vyrábí se ve velikostech 20'a 40'. Jsou charakteristické sklápěcími bočními stranami, které můžeme libovolně zvedat. Využívá se pro převoz objemnějšího zboží či zboží, které není možno vzhledem k hmotnosti naložit standardní skladovou manipulační technikou. Je tedy třeba použít např. jeřáby (např. stroje). Další výhodou je možnost nenáročného skladování.

Obrázek 6 - Flat kontejner

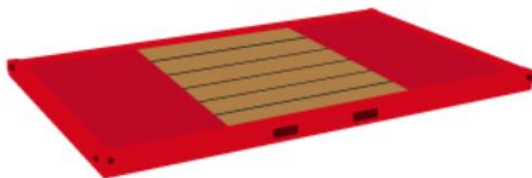


Zdroj: propagační materiály spol. DHL Global Forwarding

Platform kontejnery

Vyrábí se ve velikosti 20' a 40'. V podstatě stejný jako Flat kontejner bez zvednutých postranic. Využití podobné jako u Flat kontejneru.

Obrázek 7 - Platform kontejner

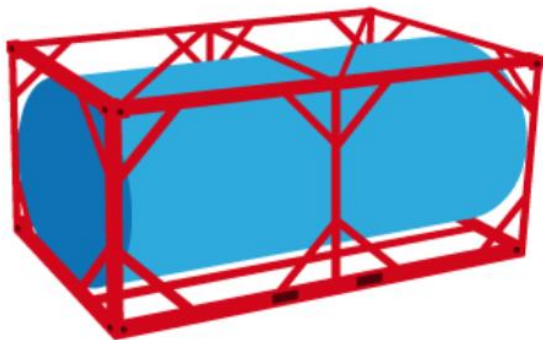


Zdroj: propagační materiály spol. DHL Global Forwarding

Tankové kontejnery

Vyrábí se ve velikosti 20'. Základem je válcová tanková nádoba, která je osazena v kovové konstrukci. Jsou vhodné pro převoz kapalného, plynného či sypkého materiálu.

Obrázek 8 - Tankový kontejner



Zdroj: propagační materiály spol. DHL Global Forwarding

Uhelné kontejnery

Vyrábí se ve velikosti 20'. Nemají střechu. Boční stěny jsou vyztuženy. Slouží k převozu a skladování sypkých materiálů. (<http://dopravaplus.cz/o-kontejnerech-a-druhy-kontejneru/>)

Zvenčí se na kontejner poznamenává řada informací. Například schválení konstrukce, označení kontejneru, schválení pro přepravu, pro celní uzávěrku, jednoznačná identifikace (BIC Code – 3 písmena označující vlastníka, 1 písmeno pro typ kontejneru, 6 čísel značících registrační číslo a 1 číslo, které slouží pro kontrolu údajů a správnost dat). V případě, že kontejner obsahuje nebezpečné zboží, musí nést i toto označení (např. nebezpečí pro životní prostředí apod.) Každý kontejner také musí být opatřen plombou s jedinečným číslem, které je uvedeno i na konosamentu a slouží jako kontrola, že se zbožím nebylo během přepravy manipulováno. (Tobolková, Gesiarz, 1980)

Kontejnerový námořní přístav

Kontejnerový námořní přístav lze charakterizovat jako přístav sloužící k odbavení kontejnerových lodí. Musí být vybaven odpovídající manipulační technikou a napojen na silniční a železniční infrastrukturu.

Vzhledem ke snaze rejdářských společností snižovat náklady a stavět tak větší a větší kontejnerové lodě nejsou všechny přístavy schopny tyto lodě odbavit. Z důvodu

vysokého ponoru či šířky lodí. Tím, že lodě nemohou naploutvat všechny přístavy, tak jsou velmi omezeny a nebývají plně využity. V současné době při současném stavu trhu a množství kontejnerových lodí nejsou rejdari schopni plně kapacitně využít, což může finálně cenu zvýšit. Z tohoto hlediska se pak jeví snaha rejdaru jako kontraproduktivní. (<http://dopravaplus.cz>)

Jelikož nemá Česká republika přímý přístup k moři, jsme nuceni využívat zahraniční námořní přístavy. Historicky je nejhojněji využíván přístav Hamburk, který byl i nejlépe vybaven. V posledních letech je vzhledem k růstu námořní přepravy a tím přetížení přístavů čím dál citelnější snaha využívat dalších přístavů, např. Bremerhaven, Koper, Rotterdam nebo Antverpy a přepravní toky tak rozložit. Možno také využít Trest či Rijeku, avšak zde nutno brát zřetel na komplikovanější i finančně náročnější pozemní dopravu. Do přístavů se zboží dostává nejčastěji pomocí železniční a silniční dopravy. Výjimečně pak i říční dopravou.

Klasifikace přístavů

Kontejnerové námořní přístavy lze rozdělit do tří skupin:

- dovozní a vývozní – využívají se pro celokontejnerové lodě, vyznačují se velkou vzdáleností od sebe a kapacitou v řádech tisíců TEU (např. Hamburk, Šanghaj),
- regionální – využívají se na krátké vzdálenosti, kapacita se pohybuje ve stovkách TEU (např. Klajpeda)
- překládkové kontejnerové námořní přístavy (např. Singapur). (Novák, Kolář, 2015)

Tabulka 4 zahrnuje 10 největších námořních přístavů na světě z hlediska množství přepravovaných TEU v letech 2014 až 2018.

Tabulka 4 - 10 největších námořních přístavů na světě z hlediska množství přepravovaných TEU v letech 2014 až 2018

Pořadí	Název přístavu	Rok 2018 (Objem v mil. TEU)	Rok 2017 (Objem v mil. TEU)	Rok 2016 (Objem v mil. TEU)	Rok 2015 (Objem v mil. TEU)	Rok 2014 (Objem v mil. TEU)
1	Shanghai, Čína	42.01	40.23	37.13	36.54	35.29
2	Singapore	36.60	33.67	30.90	30.92	33.87
3	Shenzhen, Čína	27.74	25.21	23.97	24.20	24.03
4	Ningbo- Zhoushan,CN	26.35	24.61	21.60	20.63	19.45
5	Guangzhou Harbor, Čína	21.87	20.37	18.85	17.22	16.16
6	Busan, Jižní Korea	21.66	20.49	19.85	19.45	18.65
7	Hong Kong, S.A.R, Čína	19.60	20.76	19.81	20.07	22.23
8	Qingdao, Čína	18.26	18.30	18.01	17.47	16.62
9	Tianjin, Čína	16.00	15.07	14.49	14.11	14.05
10	Jebel Ali, Dubai, UAE	14.95	15.37	15.73	15.60	15.25

Zdroj:<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

2.4.8 Letecká doprava

Letecká doprava je stále ještě vnímána jako jakýsi nadstandardní způsob přepravy. Pomocí letecké dopravy je možno zabezpečit rychlou dopravu na střední a dlouhé vzdálenosti. U přeprav na střední vzdálenosti je stále větší hrozbou rychlá železniční, případně kombinovaná doprava, u kterých je většinou nižší riziko ztráty času svozem, rozvozem i shromažďováním zásilek. Nevýhodou letecké přepravy je nesporně vysoká cena. Využívá se zejména pro přepravu malých, lehkých, ale cenných zásilek, u kterých je kladen vysoký důraz na rychlost přepravy. I vzhledem ke krátké době přepravy je poskytovaný servis relativně spolehlivý. (Sixta, Mačát, 2005)

2.4.9 Potrubní doprava

Potrubní doprava se řadí mezi spolehlivé a z hlediska nákladů výhodné způsoby přepravy. Pomocí potrubní dopravy jsou přepravovány látky kapalné, plynné, případně takové, které lze zkapalnit. Je tedy hojně využívána například na přepravu zemního plynu, ropných produktů, chemikálií či vody. Výhodami potrubní dopravy je její minimální citlivost na vliv klimatických podmínek, tok uvnitř potrubí je řízen a sledován počítači a fakt, že v podstatě nedochází k poškození a ztrátám. (Sixta, Mačát, 2005)

2.4.10 Kombinovaná přeprava a spediční činnost

Aby byla kompletně zabezpečena dopravní obsluha, je nezbytné vytvářet tzv. síť, tedy takové podmínky, které umožní přemístění zásilky z místa nakládky do místa vykládky. V některých případech nebylo možné tuto podmínku splnit za použití pouze jednoho dopravního prostředku, bylo tedy nutné zvolit takovou kombinaci dvou nebo více druhů dopravy, která by umožnila optimální využití mechanismů pro manipulaci se zásilkami i využití vlastních dopravních prostředků. Vznikly tak systémy tzv. kombinované dopravy.

Výhodou kombinované dopravy je možnost využití předností více druhů dopravy a možnost optimálního kombinování jejich nasazení k dosažení požadovaného přemístění zboží. Nejčastějším spojením je pak využití silniční dopravy pro svoz a rozvoz zásilek

s doplněním železniční nebo vodní dopravy. Nevýhodu kombinované dopravy lze spatřit ve vysokých nákladech na překládku a shromažďování zásilek a mnohdy i delší tranzitní čas oproti přímé silniční dopravě způsobený jak překládkou zásilky, tak samotným zvoleným způsobem dopravy. I přesto je kombinovaná přeprava považována za perspektivní, ve světě slibně se rozvíjející produkt, který při správné organizaci a řízení vede ke zvýšení kvality a současně ke snížení celkových nákladů za přepravu.

Cíloví zákazníci jakožto i dopravci či přepravci si mohou zajistit realizaci přepravy u zasílatelských (spedičních) společností, které zabezpečí kompletní přepravu v zájmu a na účet příkazce. Celosvětově zaznamenávají tyto služby velmi rychlý rozmach a i v České republice probíhá po roce 1989 jejich renesance. (Sixta, Mačát, 2005)

Zasílatelské (spediční) služby tak patří bezesporu k těžišti logistiky. Zasílatelé mají skutečně široké možnosti v oblasti logistického řízení. Jak již bylo řečeno výše spedice neboli zasílatelství, představuje v současné době jakýsi spojovací článek mezi dodavatelem, odběratelem, případně i dopravcem. Jedná se v podstatě o organizaci, řízení a koordinaci celého průběhu dopravy. Cílem je dopravit zboží ve správný čas na správné místo.

Zasílatel využívá logistických principů pro organizaci dopravy zboží pro obchod a průmysl tak, aby minimalizoval dopravní náklady a rizika. Dále poskytuje příkazci zákaznický servis, tzn., že zajišťuje přepravu, radí ve všech dopravních otázkách a provádí taková opatření, aby byla zásilka doručena do místa dodání řádně a včas. K tomu využívá nejvýhodnějších tras a dopravních prostředků.

Jakožto i ostatní druhy doprav, musí být i kombinovaná přeprava upravena hned několika právními normami. Patří mezi ně například právní normy regulující přístup k trhu nebo právní předpisy upravující podmínky závazkového charakteru. K právním normám se řadí především živnostenský zákon či zákon o silniční dopravě. Závazkové vztahy, tedy smlouvy se pak řídí Obchodním zákoníkem a Občanským zákoníkem.

V oblasti závazkových vztahů je těžištěm zasílatelská smlouva. V rámci ní se zasílatel zavazuje příkazci, že na jeho účet zprostředkuje pod vlastním jménem přepravu

věci z místa nakládky do místa vykládky a příkazce se na oplátku zavazuje zaplatit zasílateli úplatu. Aby byla zasílatelská smlouva platná, musí obsahovat určité náležitosti jako je určení smluvních stran, určení přepravy, určení zásilky, určení místa odeslání a určení zásilky, úplata, pojištění, pokyny příkazce apod. Mezi povinnosti zasílatele pak patří s vynaložením odborné péče zabezpečit přepravu, provést inkasní úkon, plnit pokyny příkazce, jednat v zájmu příkazce, pokud je tak dáno ve smlouvě tak i pojištění zásilky, informovat příkazce o škodě, která by mohla zásilce hrozit a hrozí. Mezi povinnosti příkazce se pak řadí předat pokyny zasílateli a poskytnout mu potřebnou součinnost a uhradit úplatu a náklady. V neposlední řadě musí být srozuměn s tím, že pokud toto smlouva ani jeho pokyny nevyloučí, je zasílatel oprávněn uskutečnit přepravu sám a rovněž, že má zasílatel k zásilce zástavné právo k zajištění svých nároků.

Zasílatel je odpovědný za zásilku od okamžiku jejího převzetí až po předání dopravci. Jediným způsobem, jak se zprostit odpovědnosti je prokázat, že způsobenou škodu nemohl odvrátit ani přes vynaložení odborné péče. Zasílatel nese odpovědnost v případě, že vznikla v důsledku nedodržení povinnosti, informovat příkazce o vzniklé či hrozící škodě. Oproti tomu příkazce je odpovědný za škodu, která vznikla zasílateli na základě poskytnutí neúplných či nesprávných údajů o povaze a obsahu zásilky.

Zasílatelská smlouva zaniká dohodou stran, uplynutím lhůty, splněním tzn. uskutečněním či obstaráním přepravy, prodejem zásilky, odstoupením od smlouvy nebo následnou nemožností plnění (ztráta zásilky apod.).

Zavedená základní práva a povinnosti zasílatele a příkazce jsou obsaženy ve Všeobecných zasílatelských podmínkách. Ty vydává Svaz spedice a logistiky. Ačkoliv nejsou závaznou právní normou, stávají se závaznými, pokud se na ně odvoláme ve smlouvě.

Zasílatel nenesení odpovědnost za případné zpoždění zásilky ani není povinen doplňovat či přezkoumávat údaje příkazce, pokud tak ovšem není dohodnuto ve smlouvě nebo pokud to není zavedenou zvyklostí.

Dalšími dokumenty, které souvisejí se spediční činností, jsou smlouva o nájmu dopravního prostředku, smlouva o skladování, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku nebo smlouva o uložené věci. (Drahotský, Řezníček, 2003)

Zasílatel je tedy povinen:

- vykonávat svoji činnost s nejvyšší odbornou péčí tak, aby kvalitně, pečlivě a hospodárně uspokojil zájmy příkazce,
- sjednat podmínky a způsob odborné přepravy s vynaložením odborné péče tak, aby se řídil pokyny příkazce, smlouvou nebo pokyny, které jsou zasílateli jinak známy,
- za škodu na převzaté zásilce, která vznikla při obstarávání přepravy, odpovídá zasílatel,
- dle okamžitých informací známých zasílateli postupuje při nebezpečí z prodlení v zájmu ochrany zásilky i bez pokynu příkazce tak, aby byly co nejvíce chráněny zájmy příkazce,
- zjišťovat hmotnost zboží může zasílatel pouze tehdy, pokud tak bylo s příkazcem dohodnuto, v případě, že vzniknou pochybnosti, platí vždy údaj vystavený zasílatelem na obsah, druh, hmotnost, cenu a případně obal,
- zasílatel je povinen přezkoumat oprávnění příkazce, pokud se jím prokáže,
- zasílatel vyhledává a zkoumá co nejvhodnější postup přepravy, pokud nebylo písemně dohodnuto jinak, v rámci obchodních zvyklostí,
- zasílatel se musí v případě celního odbavení řídit přesně pokyny příkazce, pokud není možné celní odbavení provést, je povinen okamžitě příkazce informovat.

Příkazce je povinen:

- pokud není písemná smlouva a zasílatel si to žádá, je příkazce povinen dát zasílateli písemný příkaz k obstarání přepravy,
- v případě, že zásilce hrozí bezprostřední škoda, je povinen bezodkladně po vyžádání zasílatelem předat další pokyny,

- jakmile zasílatel uzavřel smlouvu s dopravcem, případně podle jiné dohody, je příkazce povinen zaplatit zasílateli smlouvenou odměnu popřípadě přiměřenou zálohu,
- uhradit zasílateli odměnu, která je uvedena ve smlouvě, případně pokud nebyla smlouvena, uhradit odměnu dle sazeb zasílatele,
- pokud není příkaz k obstarání přepravy akceptován, je jej příkazce povinen odvolat vždy a bez odkladu,
- poskytnout zasílateli veškeré informace o obsahu a povaze zásilky,
- zasílatel odpovídá za důsledky opomenutí veřejně právních případně celně právních povinností pouze v případě, že jsou mu známy, tzn., že jej na ně příkazce včas obvyklým způsobem upozornil, v opačném případě za ně odpovídá příkazce,
- v případě storna příkazu k obstarání přepravy, je příkazce povinen poskytnout zasílateli smlouvenou odměnu po odečtení ušetřených nákladů, avšak pokud příkazce prokáže, že zrušil příkaz z oprávněných důvodů, za které nese odpovědnost zasílatel, má ten nárok pouze na úhradu vlastních výloh,
- mimo smlouvené odměny je příkazce povinen poskytnout zasílateli i náhrady užitečných a nutných nákladů či nákladů, které zasílatel prokazatelně vynaložil při plnění svých závazků,
- v případě, že příjemce odmítne převzít jemu dovezenou zásilku, je příkazce povinen uhradit zasílateli náklady případně i příslušnou odměnu spojené se zpětnou dopravou zboží, o odměně lze hovořit tehdy, pokud částka není zaplácena, zásilka je na dobírku nebo je podle jiného způsobu dodatečně odvolána,
- pokud zasílatel hradil cla, daně, dopravné a jiné poplatky, je mu je příkazce povinen uhradit. (Drahotský, Řezníček, 2003)

Spediční (zasílatelská činnost) je zaměřena především na:

- uzavírání smluv souvisejících se spediční činností,

- zajišťování přepravních a dopravních aktivit prostřednictvím vlastních i pronajatých dopravních a přepravních prostředků,
- optimalizací podmínek a způsobu dodání zboží,
- nakládku, vykládku, překládku, vlastní svoz a rozvoz zboží,
- konsolidaci a dekonsolidaci zásilek,
- činnosti související se skladováním zásilek
- organizaci a případnou realizaci veškerých logistických činností,
- služby spojené s balením zboží, celním odbavením, obstaráváním všech dokladů aj.,
- poradenskou činnost,
- kontrolu přepravních procesů i případnou reklamaci apod.

U kombinované přepravy jsou základním prvkem tzv. unifikované přepravní jednotky. V našich podmínkách jsou používány zejména kontejnery a výměnné nástavby.

Jak již bylo řečeno výše, je podstatou kombinované dopravy přeprava zboží v jedné nákladové jednotce případně vozidle za použití různých druhů dopravy a to bez potřebné manipulace se samotným zbožím.

Kombinovanou přepravu lze dle použité ložné jednotky dělit na:

- přepravu v kontejnerech,
- přepravu ve výměnných nástavbách,
- přepravu na paletách,
- přepravu celých silničních návěsů na železničních vozech,
- přepravu celých silničních souprav na železničním voze,
- přepravu pomocí podvojných návěsů.

Z určitého úhlu pohledu lze říci, že kombinovaná doprava tvoří základ dopravní logistiky, jelikož nabízí řešení komplexního dopravně-logistického problému a představuje posun v oblasti uspokojování požadavků zákazníků. (Sixta, Mačát, 2005)

I přesto, že Česká republika nemá přímý přístup k moři, je u nás námořní logistika resp. kombinovaná doprava hojně rozšířena obzvláště díky relativně nízké finanční náročnosti. Na stále se zvyšující nárůst poptávky trh samozřejmě reaguje a vytváří se tak vysoce konkurenční prostředí, ve kterém uspějí jen ti nejlepší. Aby se společnost na trhu udržela, je nezbytné, aby dokázala klientům nabídnout nižší cenu, tzv. přidanou hodnotu v podobě kvalitnějšího klientského servisu a dále aby držela krok s novými trendy. V současné době mezi tyto trendy jednoznačně řadíme přímou železniční dopravu z Číny, tzv. „shortsea“ přepravy a přímé sběrné kontejnery z Čínských přístavů, kterým je také věnována kapitola 4.

I společnost Dachser si je velmi dobře vědoma, že bez rozvoje a nabídky nových, pro klienta výhodných možností se nebude schopna na trhu dlouhodobě udržet.

2.5 Dachser Česká republika

Následující část je věnována přímo společnosti Dachser Česká republika.

2.5.1 Historie

Historie společnosti Dachser Czech Republic, a.s. se začíná psát roku 1992 při příležitosti založení společnosti E.S.T., a.s., zabývající se službami v oblasti mezinárodní a vnitrostátní kamionové spedice, skladování a celních služeb. Portfolio společnosti v průběhu několika dalších let rostlo a bylo rozšířeno i o služby námořní a letecké dopravy. Díky svým úspěchům se v roce 2004 stala společnost E.S.T., a.s. exkluzivním partnerem skupiny Dachser pro Českou republiku a v roce 2006 s ní dokonce uzavřela smlouvu o joint venture. V roce 2010 byl pak celkový proces integrace do skupiny Dachser s korporátním sídlem v německém Kemptenu dokončen přejmenováním na Dachser Czech Republic, a.s. (www.dachser.com)

2.5.2 Základní informace

Společnost Dachser v České republice tvoří společnosti Dachser Czech Republic, a.s. a společnost Dachser, s.r.o., obě se sídlem v Kladně.

V současné době disponuje společnost v České republice osmi pobočkami a to pěti pobočkami European Logistics jinými slovy pobočkami zabývajícími se automobilovou silniční logistikou v Kladně, Brně, Hradci Králové, Českých Budějovicích a Ostravě, jednou pobočkou Air & Sea Logistics v Praze, která se zabývá námořní, leteckou a železniční logistikou, pobočkou Cargoplus v Brně, která se zabývá zejména většími logistickými projekty a dálkovými jízdami a v neposlední řadě pobočkou kontraktní logistiky v Břeclavi a k ní přidružené provozovny ve Frenštátě pod Radhoštěm a v Letohradu.

Společnost Dachser v České republice zaměstnává více než 550 lidí, kteří e podílí na úspěšném vývoji a růstu společnosti.

Společnost Dachser v České republice disponuje 83 přímými linkami do 37 destinací ve 13 zemích světa. Tyto přímé linky míří kromě cílových destinací i do tří logistických Eurohubů³ ve Francii, Německu a na Slovensku odkud pak již konsolidované pokračují dále do Evropy. Výhodou je možnost využít konceptu dvou výměnných nástaveb, které je možno libovolně přetáhnout a zboží pak dodat bez nutnosti překládky.(<http://mynet.dach041.dachser.com>)

2.5.3 Základní ukazatele za rok 2017 – Dachser Česká republika

Společnost Dachser v České republice dosáhla v roce 2017 následujících hodnot:

Celkový obrat: 2,6 mld. CZK

Skladovací kapacita: 56 400 m²

³ Eurohub je místo, kde jsou shromažďovány zásilky z Evropy, které jsou dále konsolidovány a přepravovány do cílové destinace

Počet zásilek: 1 053 200

Tonáž zásilek: 556 900 t

Počet zaměstnanců: 541. (<http://mynet.dach041.dachser.com>)

2.5.4 Dachser Air&Sea Logistics Praha

Pobočka Air&Sea Logistics v Praze se nachází přímo na Letišti Václava Havla, pouze několik minut pěšky od terminálu v budově Airport Business Center (ABC).

V kancelářích se nachází kromě operativních pracovníků také management a obchodní oddělení.

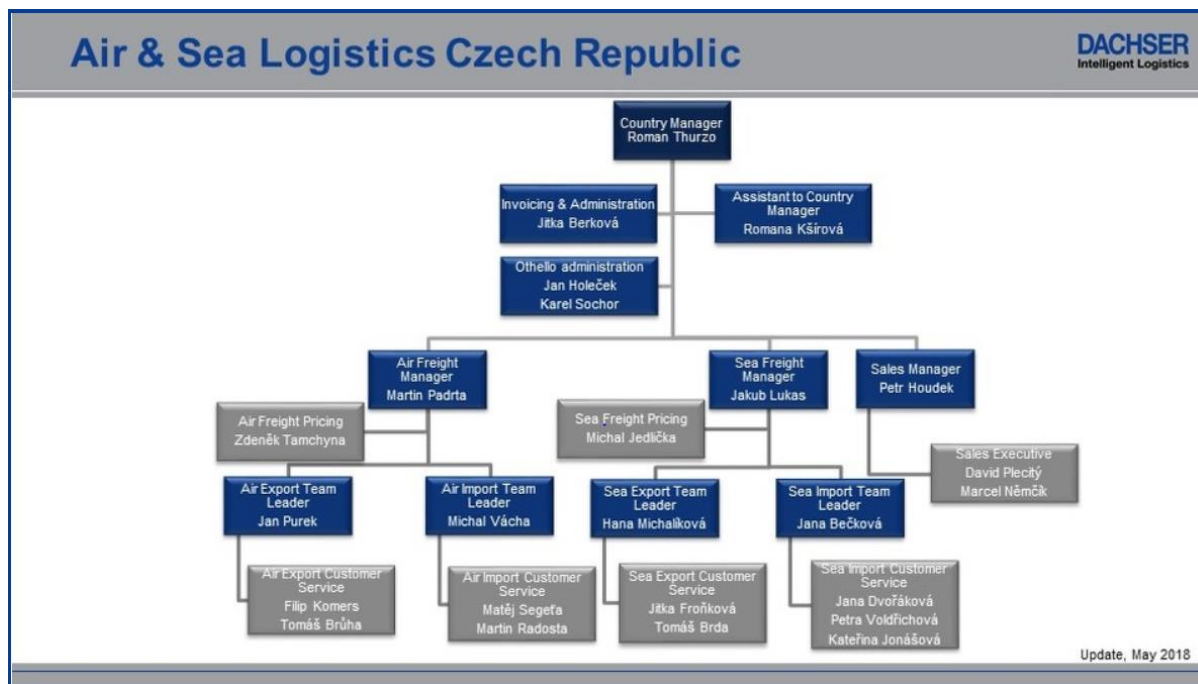
Paleta produktů a služeb divize DACHSER Air&Sea Logistics zahrnuje kromě osvědčených logistických řešení pro běžné průmyslové a spotřební zboží i celou řadu specializovaných a na specifická odvětví zaměřených služeb.

Zárukou trvale vysoké kvality všech globálních logistických služeb v oblasti námořní dopravy mezi kontinenty jsou přísná kritéria výběru přepravců. Mezi tyto služby patří:

- služby konsolidované přepravy (dále jen LCL),
- služby kontejnerové přepravy (dále jen FCL),
- projektové zásilky,
- odbavovací terminály společnosti pro kontejnerovou přepravu/kontejnerové služby,
- vlastní, celosvětově standardizované podmínky v souladu s NVOCC pro námořní kontejnerovou přepravu společnosti DACHSER. (<http://mynet.dach041.dachser.com>)

Obrázek 9 znázorňuje organizační strukturu pobočky Dachser Air&Sea Logistics Praha:

Obrázek 9 - Organizační struktura pobočky Dachser Praha



Zdroj: <http://mynet.dach041.dachser.com>

V obrázku 10 jsou zachyceny základní ukazatele a informace o hlavních produktech pobočky Dachser Air&Sea Logistics Praha:

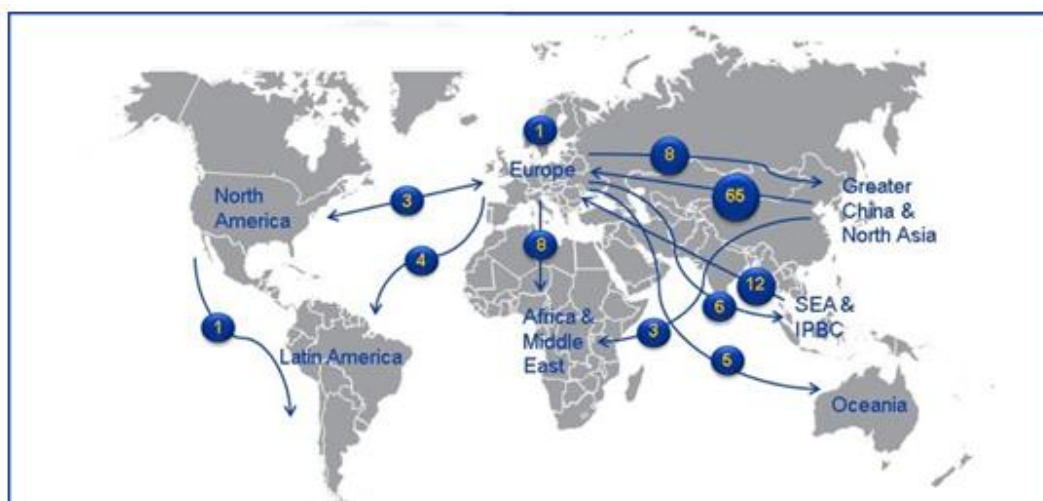
Obrázek 10 - Základní ukazatele za rok 2017



Zdroj: <http://mynet.dach041.dachser.com>

Jak již bylo řečeno výše, mezi základní cíle, co se týče rozvoje v oblasti Air&Sea Logistics patří stavba nových přímých sběrných kontejnerů do Evropy. V současné době disponuje společnost Dachser servisy, které jsou znázorněny v obrázku 11.

Obrázek 11 - Přímé sběrné servisy spol. Dachser



Zdroj: <http://mynet.dach041.dachser.com>

2.6 Základní pojmy

K pochopení problematiky přímých sběrných kontejnerů z Čínských přístavů je nutné se v první řadě seznámit s několika základními pojmy.

2.6.1 Konosament

Konosament jinak náložný list je cenný papír a dopravní dokument, používaný při přepravě nákladu po moři. Pro majitele představuje přepravní doklad i dispoziční právo (právo disponovat s nákladem) ke zboží, které je v konosamentu uvedeno. Konosament vydává dopravce (nebo přepravce, rejdař, agent, příp. i kapitán lodi), který dopravu po moři provádí.

Na přední straně BL nalezneme informace o zboží (počet kusů, typ balení, hmotnost, objem, popis zboží), odesílatele, příjemce, přístav odplutí, doplutí, místo doručení, dodací podmínku, informaci, o jaký typ dokumentu se jedná (originál, kopie, telex release, BL surrendered, express BL), hlavičku vystavitele BL, jméno přepravce a kontakt, u kontejnerové přepravy pak i číslo kontejneru a plomby. Výše vyjmenované údaje nemusíme najít na všech verzích BL a naopak můžeme nalézt i další. Každý vystavovatel si BL uzpůsobuje dle sebe a požadavků odesílatele (ten je povinen je vystavovateli písemně dodat), nicméně musí obsahovat povinné náležitosti ve správné formě. V opačném případě by nemusel být konosament akceptován bankou.

Aby mohlo být zboží vydáno příjemci, musí vystavovateli dodat akceptovatelný typ dokumentu. Tím se rozumí všechny 3 výtisky originálu BL (plná sada dokumentů, „full set“), příp. jeden originál, který bude ze zadní strany orazítkován a podepsán osobou uvedenou jako příjemce na přední straně BL, příp. elektronickou verzí patřičně označenou jako „telex BL“, „express BL“, BL surrendered“ a jiné. Tyto elektronické verze jsou označovány jako „Seawaybill“, již nejsou cenným papírem, lze je tedy použít pouze za předpokladu, že se zbožím nebude na cestě nijak obchodováno a pouze mezi spolehlivými obchodními partnery. Pokud není příjemce schopen dodat akceptovatelný typ dokumenty (pokud se například originál BL ztratí), je příjemce nejprve povinen splnit požadavky

vystavovatele (zpravidla to znamená uložit několikanásobek hodnoty zboží vystavovatelem zvolené bance na předem určenou dobu) až pak je mu zboží vydáno.

Na zadní straně BL nalezneme další informace o přepravě (např. informace o případném vypořádání v případě ztráty, poškození lodě a další).

Dělení BL:

- Dle převoditelnosti
 - na jméno
 - nepřevoditelný, zboží je vydáno osobě uvedené na dokumentu.
 - na řad
 - dnes nejčastěji, převoditelný tzv. rubopisem, na kterém může i nemusí být uvedena konkrétní osoba. Tato osoba (poslední v řadě držitelů uvedená na rubopise) je oprávněna požadovat, aby mu dopravce vydal náklad v přístavu určení,
 - na doručitele
 - dnes výjimečně, zboží je vydáno každé osobě, která se jím prokáže, převod lze osobním předáním.
- Dle hlediska nalodění
 - nalodovací neboli palubní konosament (On board/Shipped/Shipped on Board)
 - osvědčuje nalodění zboží na palubu lodi, v praxi se používá častěji,
 - přijímací konosament (Receipt for carriage/Received for Shipment)
 - vystavuje dopravce po převzetí nákladu k přepravě, ale ještě před jeho naložením na loď,
 - průběžný konosament (Through B/L)
 - používá se nejčastěji u kontejnerové přepravy, kdy je většina přepravy tvořena přepravou po moři.
- Další dělení
 - námořní konosament (port to port)
 - kryje pouze přepravu po moři,
 - multimodální konosament (multimodal transport document)
 - kryje přepravu po moři i dále, až do konečného místa určení (final destination). (Novák, 2005)

2.6.2 Dopravce

Dopravce je definován jako subjekt, který vykonává dopravu na vlastní jméno, vlastními dopravními prostředky, na vlastní riziko i účet.

Vztah mezi dopravcem a příkazcem je upraven prostřednictvím Smlouvy o přepravě věci. V rámci této smlouvy se dopravce zavazuje příkazci, že za předem stanovených podmínek a úplaty přepraví konkrétní zásilku z místa odeslání do místa určení. Dopravce odpovídá pouze za takovou škodu, která nebyla způsobena vlastníkem, špatně zvoleným obalem, na který příkazce/odesílatele předem upozornil či přirozenou vadou. Předem stanovená úplata je splatná buď předem, nebo po provedení smluveného úkonu. (Machková, Černošlávková, 2010)

2.6.3 Zasílatel (speditér)

Zasílatelem se rozumí subjekt, který pod svým jménem avšak na účet příkazce a tudíž i v jeho zájmu obstará přepravu zásilky z místa odeslání do místa určení. Zasílatel tedy hájí zájmy příkazce, jinými slovy hájí zájmy zboží.

Vztah mezi zasílatelem a objednavatelem/příkazcem je upraven prostřednictvím Zasílatelské smlouvy. Zasílatelská smlouva je smlouva komisionářského typu, která dle obchodního zákoníku může, ale nemusí mít písemnou formu. (Novák, 2011)

Může zboží přepravovat i vlastními dopravními prostředky, pak uzavírá Smlouvu o přepravě věci a má stejné podmínky jako dopravce.

2.6.4 Rejdař, rejdařství – plavební společnost

Rejdařem se rozumí právnická nebo fyzická osoba provozující na svůj účet, svým jménem přepravu zásilek vlastními nebo najatými plavidly.

2.6.5 Dodací a platební podmínky

Dodací a platební podmínky ovlivňují výši ceny a rizikovost exportní operace, proto jsou nedílnou součástí smluv v mezinárodním obchodě.

Dodací podmínka neboli parita určuje odkud, kam a jaké náklady hradí exportér a v jakém místě přepravy přecházejí náklady na přepravu a rizika s ní spojené na kupujícího/příjemce. Při volbě dodací podmínky se exportérům obecně doporučuje řídit se pravidly, které vydává Mezinárodní obchodní komora v Paříži již od roku 1936 pod názvem Incoterms. Poslední verze byla publikována v roce 2010 a obsahuje celkem jedenáct doložek, řazených podle způsobu přepravy. Další verze je plánována na rok 2020.

Níže je uveden přehled všech dodacích podmínek včetně krátkých definic:

- EXW – Ex Works
 - prodávající splní svou povinnost v okamžiku předání zboží k dispozici kupujícímu a to buď v objektu prodávajícího, nebo v jiném smluveném místě (závod, továrna, skladiště aj.),
 - prodávající není povinen zboží celně odbavit pro vývoz ani jej naložit na dopravní prostředek obstaraný kupujícím,
- FCA – Free Carrier
 - na rozdíl od předchozí dodací podmínky je prodávající povinen zařídit celní odbavení zásilky,
 - je odpovědný za provedení nakládky, pokud k ní dochází v jeho objektu, pokud k nakládce dochází v jakémkoliv jiném místě, není již za ni prodávající odpovědný, zvolené místo dodání je tedy rozhodující pro určení odpovědnosti za nakládku zboží v ujednaném místě,
- CPT – Carriage Paid to
 - prodávající vybírá dopravce a také hradí výlohy spojené se zbožím až do místa určení,
 - rizika přecházejí již v okamžiku předání zboží prvnímu dopravci, tzn., že kupující nese nebezpečí ztráty, poškození zboží a jakékoliv dodatečné náklady vzniklé po dodání zboží dopravci,

- CIP – Carriage and Insurance Paid to
 - prodávající splní svou povinnost předáním zboží dopravci, je povinen hradit náklady potřebné k přepravě zboží do místa předání,
 - v okamžiku předání zboží do péče dopravce přechází nebezpečí ztráty, poškození i jakékoliv náklady vzniklé po tomto dodání na kupujícího,
 - prodávající je povinen obstarat pojištění, uzavřít pojistnou smlouvu a zaplatit pojistné tak aby kryl kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození během přepravy,

- DAT – Delivered at Terminal
 - prodávající splní povinnost, jakmile je zboží vyloženo v místě určení a dáno k dispozici kupujícímu,
 - prodávající má povinnost zboží celně odbavit pro vývoz,
 - prodávající nese veškeré výlohy a rizika spojená s dodáním zboží včetně jeho vykládky až do ujednaného přístavu či místa určení,

- DAP – Delivered at Place
 - prodávající splní svou povinnost, jakmile je zboží dáno k dispozici kupujícímu na dopravním prostředku připravené k vykládce v místě určení,
 - prodávající nese veškerá rizika spojená s dodáním zboží do určeného místa,
 - prodávající je povinen zboží celně odbavit pro vývoz,
 - kupující nese náklady spojené s vykládkou,

- DDP – Delivered Duty Paid
 - maximální povinnosti pro prodávajícího,
 - prodávající nese veškeré výlohy a rizika až do místa určení,

- prodávající je povinen zboží celně odbavit pro dovoz včetně vyřizování a placení formalit, hrazení cla a daně a případně i dalších poplatků spojených s dovozem do země určení,
- FOB – Free on Board
 - prodávající splní svou povinnost, jakmile je zboží dodáno na palubu smluvené lodi v ujednaném přístavu nalodění,
 - v okamžiku dodání na palubu přechází riziko ztráty nebo poškození zboží jakožto i veškeré další náklady z prodávajícího na kupujícího,
 - prodávající je povinen celně odbavit zboží pro vývoz,
- FAS – Free Alongside Ship
 - prodávající splní svou povinnost, jakmile je zboží dodáno k boku lodi v ujednaném přístavu nalodění,
 - od tohoto okamžiku přechází riziko ztráty nebo poškození zboží jakožto i veškeré další náklady z prodávajícího na kupujícího,
 - prodávající je povinen zboží celně odbavit pro vývoz,
- CFR – Cost and Freight
 - prodávající splní svou povinnost, jakmile zboží dodá na palubu lodi v přístavu nalodění,
 - prodávající je povinen uhradit veškeré náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do přístavu určení, avšak nebezpečí ztráty a poškození zboží včetně jakýchkoliv dodatečných nákladů vzniklých po dodání zboží, přechází z prodávajícího na kupujícího,
- CIF – Cost, Insurance, Freight
 - prodávající splní svou povinnost v okamžiku dodání zboží na palubu lodi v přístavu nalodění,

- prodávající je povinen uhradit veškeré náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do přístavu určení, avšak nebezpečí ztráty a poškození zboží včetně jakýchkoliv dodatečných nákladů vzniklých po dodání zboží, přechází z prodávajícího na kupujícího,
- prodávající je povinen zajistit námořní pojištění kryjícího kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození zboží a to včetně uzavření pojišťovací smlouvy a zaplacení pojistného.

Aby byla dodací podmínka jasná a nezpochybnitelná, je nutné uvést název dodací podmínky včetně místa, kde přechází povinnosti a rizika z prodávajícího na kupujícího např. FOB Shanghai, EXW Zhongshan apod. Takto je ji nutné i uvést do objednávky, smlouvy, konosamentu aj. (Incoterms 2010)

V obrázku 12 je znázorněn jednoduchý přehled dodacích podmínek včetně nákladů, rizik a povinností prodávajícího a kupujícího:

Obrázek 12 - Přepravní podmínky dle Incoterms 2010



Zdroj: propagační materiály spol. DHL Global Forwarding

3 Vlastní práce

Následující část práce se zabývá ekonomickou analýzou trhu a případovou studií, v rámci níž je navrhnout kompletní postup tvorby přímého sběrného kontejneru ze Shenzhenu do České republiky a taktéž komparace s dalšími varianty importu LCL zásilek.

K pochopení kalkulace přímých sběrných kontejnerů je vhodné nejprve rozebrat způsob kalkulace u FCL a LCL zásilek.

Před samotnou kalkulací je nutné mít od klienta k dispozici následující informace:

- místo nakládky, vykládky (přesnou adresu),
- typ přepravy – FCL/LCL,
- dodací podmínku (dle Incoterms),
- množství zboží,
- u FCL velikost kontejneru,
- u LCL hlavně objem zásilky, od které se odvíjí námořné,
- způsob celního odbavení (zda si bude klient odbavovat zásilku sám, či bude chtít zásilku celně odbavit),
 - o v případě, že bude chtít klient zajistit i celní odbavení zásilky, je třeba zajistit podepsání komisionářské smlouvy, plné moci a ostatních dokumentů nutných k registraci na celním úřadu (výpis z OR, z DIČ, EORI a EKOKOM),
 - o v případě, že si bude zákazník celně odbavovat zásilku sám, postačí kód celního úřadu,
- v případě, že bude chtít klient zásilku pojistit i hodnotu zboží.

Přepřavu lze pro lepší přehlednost rozfázovat do několika částí

FCL přeprava

- zahraniční část (v místě odeslání)
 - vyzvednutí zboží, celní odbavení zásilky, manipulace,
- námořní část
 - závisí na ceně rejdaře, která se utváří působením nabídky a poptávky na dané relaci a působení dalších vlivů (politické rozhodnutí, snaha o vytížení lodí apod.). Tato část dává objednavateli největší prostor k vyjednávání. Rejdař dává zákazníkovi slevu/zvýhodnění pokud garantuje jisté objemy, jedná se o velkou firmu, s rejdařem spolupracuje i zahraniční pobočka zákazníka apod. Bývá zcela běžné, že cena je s rejdařem vyjednávána celosvětově. Tento způsob bývá nejvýhodnější vzhledem k faktu, že tak může poptávající spojit objemy všech poboček, což mu dává lepší vyjednávací pozici. Tato část ve většině případů rozhoduje o získání/nezískání zásilky,
- přeprava z přístavu doplutí do místa určení
 - manipulace, doručení zásilky, celní odbavení zásilky,
 - tuto část je schopen zabezpečit rejdař případně se doprava objedná u jiné specializované společnosti a to buď formou kombinované dopravy (železniční + silniční doprava) nebo pomocí silniční dopravy přímo z přístavu.

LCL přeprava

- zahraniční část (v místě odeslání)
 - vyzvednutí zboží, paletizace, celní odbavení zásilky, manipulace v přístavu odplutí,
- námořní část

- odvíjí se od ceny na trhu. Je kalkulována dle objemu zásilky. Vyjednávání tu není zdaleka tak silné jako u FCL. Cenu lze ovlivnit zejména pomocí přímých sběrných kontejnerů,
- poplatky v přístavu doplutí
 - manipulace, vystavení celních dokumentů,
- přeprava z přístavu doplutí do místa určení
 - doručení zásilky, celní odbavení,
 - v této části přepravy lze cenu nejvíce ovlivnit pomocí např. konsolidace zásilek. V přístavu doplutí se mohou skladovat zásilky, dokud jich nebude dost na plné vytížení vozidel. Musí se však zohlednit skladovací náklady, které v přístavu nebývají zanedbatelné.

Rámcově lze říci, že cenu u FCL lze ovlivňovat zejména výběrem vhodného rejdaře a vyjednáváním s ním. U LCL je daleko více možností, zejména v části přepravy z přístavu doplutí do místa určení.

Přímý sběrný kontejner

Jak již bylo řečeno výše kalkulace cen u LCL zásilek realizovaných jako součást přímého sběrného kontejneru je jakousi kombinací ceny FCL a LCL zásilek.

Pro lepší přehlednost je opět vhodné rozdělit cenu do několika částí

- zahraniční část (v místě odeslání)
 - zde jsou zásilky brány jako LCL, poplatky tedy stejné jako u LCL (samozřejmě za každou zásilku zvlášť) a dále pak nutno počítat s poplatkem za konsolidaci kontejneru. V této části se z jednotlivých LCL stává jedna FCL zásilka,
- námořní část
 - zde je kalkulována stejně jako u FCL,

- přeprava z přístavu doplutí do dekonsolidačního střediska
 - o zde bráno jako FCL,
- poplatek za dekonsolidaci kontejneru
 - o zde bráno jako FCL,
- poplatek za paletizaci, doručení jednotlivých zásilek do míst určení, celní odbavení jednotlivých zásilek
 - o zde bráno jako LCL.

3.1 Zúčastněné strany

Následující část práce je věnována jednotlivým účastníkům celého procesu přípravy a realizace přímého sběrného kontejneru. Vysvětlení jejich role, toku informací a dokumentů a komparaci nákladů.

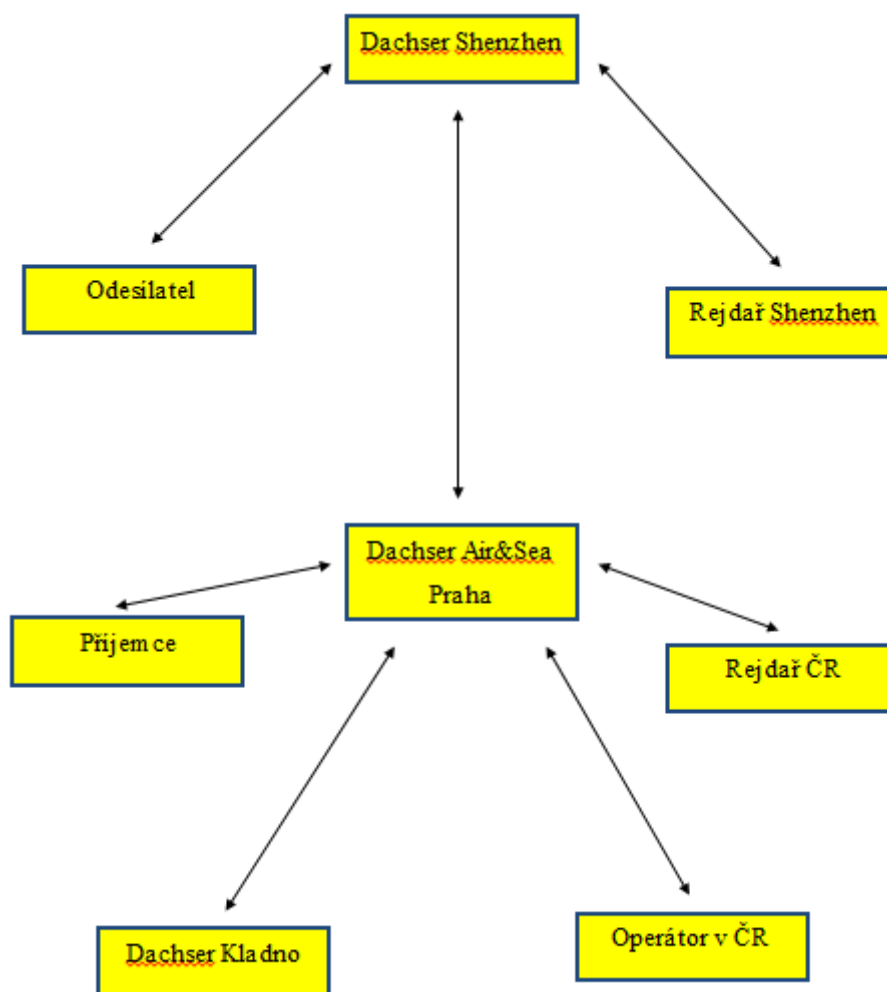
Mezi zúčastněné strany řadíme:

- odesílatele,
- konsolidační středisko/Dachser agent v Shenzhenu,
- zastoupení rejdaře v Shenzhenu,
- zastoupení rejdaře v České republice,
- operátora v České republice,
- celního deklaranta v České republice,
- dekonsolidační středisko,
- subjekt zajišťující rozvoz z dekonsolidačního střediska k příjemci,
- Dachser agent v České republice, pobočka Air&Sea Logistics Praha,
- příjemce.

Mezi výše uvedenými stranami fungují navzájem provázané vztahy, v rámci nichž je nutné předat veškeré potřebné informace a dokumenty.

Schéma 1 znázorňuje zjednodušený proces této výměny:

Schéma 1 - Výměna dokumentů a informací



Zdroj: vlastní zpracování

Jak je ze schématu 1 patrné, komunikace je rozdělena na dvě pomyslné části, zahraniční a tuzemskou. Za komunikaci se zahraničními subjekty je zodpovědná pobočka Dachser Shenzhen. Za komunikaci s tuzemskem pak pobočka Dachser Air&Sea Logistics Praha. Následně vše konzultují pobočky mezi sebou.

3.1.1 Odesílatel

V souvislosti s odesílatelem je nutno vzpomenout i pojem „Notify party“. Ten je též uveden na přední straně konosamentu, je důležitou součástí, a ne vždy musí být shodný s odesílatelem. Notify party se rozumí osoba/společnost/agent, který je zodpovědný za přípravu zboží. V závislosti na dodací podmínce se může, ale nemusí jednat zároveň o osobu, která přepravu objednává. Nemusí se nutně jednat o výrobce, resp. vlastníka zboží. Ten je následně uveden na konosamentu jako „Odesílatel“. Notify party je povinen poskytnout Dachser agentovi v Shenzhenu veškeré informace a dokumenty ke zboží tak, jak si je agent vyžádá. Má také právo být informován o průběhu přepravy.

3.1.2 Konsolidační středisko

Konsolidačním střediskem se rozumí sklad, kde jsou jednotlivé zásilky sdružovány a následně nakládány do kontejnerů. V tomto případě se jedná přímo o sklad Dachser agenta v Shenzhenu. Tento sklad je vybrán zejména kvůli politice společnosti Dachser, která upřednostňuje využívání vlastních skladových kapacit před externími společnostmi a dále pak kvůli zjednodušení komunikace/dokumentace, kdy se do procesu již nezačleňuje další „cizí“ článek, ale vše je komunikováno mezi pracovníky jednotlivých oddělení v rámci jedné společnosti a není tak potřeba vyplňovat další dokumenty.

Stejným způsobem je vybírán i samotný agent, kdy je zvolen agent společnosti Dachser (pobočka Air&Sea společnosti Dachser v Shenzhenu) a ne konkurenční společnost.

Dachser agent v Shenzhenu je zodpovědný za komunikaci s odesílatelem a řekněme „papírovou přípravu zásilky“, tzn. sběr všech dokumentů potřebných k přepravě, zařízení celního odbavení, pokud si jej odesílatel vyžádá atd. Za fyzickou přípravu zásilky je pak zodpovědný přímo sklad.

I přesto, že komunikace probíhá v rámci jedné společnosti, je nutné sepsat tzv. SOP (Standard Operating Procedures), kde jsou jasně vymezeny informace o projektu a povinnosti jednotlivých stran.

SOP může mít více podob, níže je uvedena jedna z nich v českém jazyce, v příloze 1 je pak uvedena verze v anglickém jazyce.

Projekt konsolidovaného přímého kontejneru ze Shenzhenu do České republiky (CCCZ) - únor, r. 2020

Zúčastněné strany:

Shenzhen

DACHSER Far East, Shenzhen = CN

Vedoucí projektu: Caroline Fong

Kontaktní osoba č. 1: Vivian Guan

Kontaktní osoba č. 2: Gary Gou

Česká republika

DACHSER Air&Sea Logistics, Praha = CZ

Vedoucí projektu: Ilona Nováková

Kontaktní osoba č. 1: Dagmar Brněnská

Kontaktní osoba č. 2: Adéla Pauly

Podmínky

- jedná se o přímý kontejner ze Shenzhenu do Kladna/Česká republika,
- předpokládaný objem v prvních týdnech je okolo 30 cbm,
- všechny zásilky ze Shenzhenu s cílovou destinací v České republice musí být naloženy do CCCZ,
- hlavním zákazníkem s prioritou nalodění je AB Automotive,
 - o odesílatel - Intermoto – stohovatelné palety,

- odesílatel - Coute – nestohovatelné palety,
- CCCZ bude loděn⁴ jako 20'kontejner, zbylé zásilky budou loděny jako LCL,
- pokud budou mít zbylé zásilky celkový objem vyšší než 15 cbm, budou všechny zásilky loděny jako 40'kontejner, případně 40'HC kontejner,
- pokud budou mít zásilky celkový objem nižší než 15 cbm, zásilky budou loděny jednotlivě jako LCL,
- veškeré rozhodnutí/změny musí být potvrzeny pobočkou Dachser Praha,
- všechny palety musí být fumigovány a musí být opatřeny fumigačním certifikátem.

Povinnosti zúčastněných stran:

Dachser Shenzhen

- zabezpečuje kompletaci zásilky včetně dokumentace,
- je zodpovědná za nastohování a označení zásilek,
- zasílá konsolidační list pobočce Dachser Praha nejpozději každý čtvrtek,
- zasílá kompletní dokumentaci včetně kopií konosamentů během jednoho týdne bezprostředně následujícího po odplutí,
- zabezpečuje fotodokumentaci zásilek, kterou zašle ještě před odplutím.

Dachser Praha

- musí potvrdit konsolidační list nejpozději v pátek dopoledne

Dokumentace a Reference

- konosament
 - EMC FAK DE000890E

⁴ Lodění je proces, v rámci nějž je zásilka odpovídajícím způsobem připravena k odjezdu z přístavu odplutí

- na konosamentu bude jako zákazník a „notify party“ uveden:

DACHSER Czech Republic a.s.
Airport Business Center
Aviatická 12/1048
CZ-160 08 Praha 6/ Czechia

- Kontaktní osoba:

Ilona Nováková
tel: +420 277 020 898
mobile: +420 775 443 656
fax: +420 277 020 878
e-mail: ilona.novakova@dachser.com

Standardní tranzitní čas s rejdařem Evergreen

- uzávěrka dokumentace a zboží každé pondělí ráno,
- odplutí každý pátek.

Fakturace

- rejdař, operátor > Dachser Praha
 - námořné, poplatky v přístavu aj.,
- Dachser Kladno > Dachser Praha
 - manipulace, doručení k zákazníkovi,
- Dachser Praha > Dachser Shenzhen
 - celkové náklady vztahující se k předplaceným zásilkám,
- Dachser Shenzhen > Dachser Praha
 - manipulace – 35 USD/20'kontejner, 60 USD/40'kontejner, 40'HC kontejner,
- zásilky pod dodací podmínkou CIF/CFR
 - Dachser Praha fakturuje pouze námořné pobočce Dachser Shenzhen ,

- 78 USD/ w/m platné do 30. 6. 2021.

Konsolidační list

Příjemce	Odesílatel	Zásilka	Dodací podmínka	Přímý kontejner/ LCL
AB Automoto	Intermoto	10 plt, 1950 kg, 15 cbm	DAP	Přímý kontejner
TRW Automoto	Coute	150 ctn, 2000 kg, 15,6 cbm	EXW	Přímý kontejner
Celkem		30,6 cbm		20'GP
Gelard	Gelard	1 plt, 250 kg, 5,5 cbm	FOB	LCL
Celkem		5,5 cbm		

Zdroj: vlastní zpracování

3.1.3 Rejdař

Rejdař zabezpečuje naložení kontejneru na loď, doručení do cílového přístavu a vyložení z lodi do prostoru přístavu.

V současné době je na trhu relativně široká škála rejdařů nabízejících lodění ze Shenzhenu do Evropy.

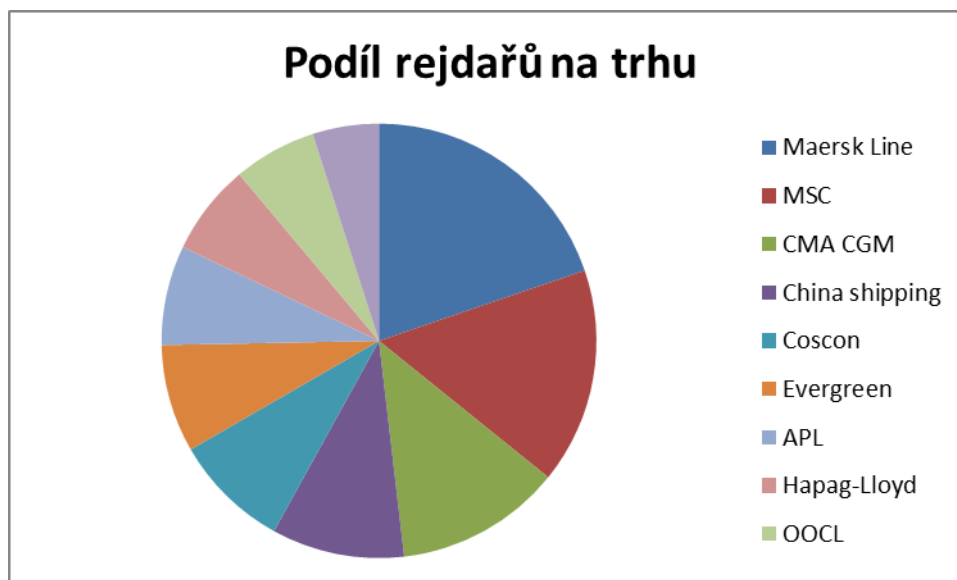
Při výběru je nutno brát v potaz následující:

- cenové podmínky,
- úroveň servisu,
- historii/postavení na trhu,
- politiku společnosti.

Cenové podmínky jsou samozřejmě jedním z nejhlavnějších faktorů. Je žádoucí na přímém kontejneru co nejvíce vydělat. Nicméně je nutné brát v potaz i další faktory. Úspěšný start projektu vyžaduje maximální úroveň spolupráce všech zúčastněných stran, poskytovatel s vyšší úrovní zákaznického servisu je tedy při výběru zvýhodněn. Dalším faktorem je také historie a postavení jednotlivých rejdářů na trhu. V roce 2016 došlo ke krachu jednoho z největších rejdářů – Hanjin, kdy zůstalo na moři uvězněno sedmdesát lodí se zbožím za více jak 14,5 miliardy dolarů. I toto je jeden z důvodů, proč je nutné se zabývat i touto stránkou. V neposlední řadě se musí respektovat i politika společnosti. Každá společnost, která má pobočky ve více zemích světa má daný žebříček rejdářů, který je nutné respektovat nebo brát minimálně na zřetel při výběru.

Jak již bylo zmíněno výše, na trhu je široká škála rejdářských společností. V grafu 1 je zachycen procentuální podíl na trhu deseti vybraných společností:

Graf 1 - Podíl rejdářů na trhu



Zdroj: vlastní zpracování dle www.dnoviny.cz

Z grafu 1 je patrné, že trhu vévodí Maersk Line. Ostatní společnosti pak svádí konkurenční boj.

Z těchto společností se do užšího výběru dostalo na základě zkušenosti a úrovně zákaznického servisu pět rejdářů. Maersk Line, Evergreen, OOCL, Hapag Lloyd a Hamburg Sued. U těchto byla provedena cenová komparace v rozdělení na 20'kontejner a 40'kontejner. Cena zahrnuje jak námožné⁵, tak i veškeré ostatní poplatky, které jsou fakturovány. Celková suma je uvedena v CZK.

Ještě před samotnou kalkulací je třeba zvolit přístav doplutí, který má na finální cenu značný vliv. Opět je několik variant. V tomto případě je zvolen přístav Hamburk vzhledem k jeho kapacitě, frekvenci nájezdu lodí i operátorů a v neposlední řadě je výhodou i spojení s přístavem prostřednictvím pobočky Dachser Hamburk, která má s personálem v přístavu velmi dobré vztahy.

Obrázek 13 znázorňuje vykládku loď rejdáře Cosco Shipping v přístavu Hamburk:

⁵ Námožné je cena za přepravu zásilky z přístavu odeslání do přístavu určení

Obrázek 13 - Vykládka lodi v Hamburku

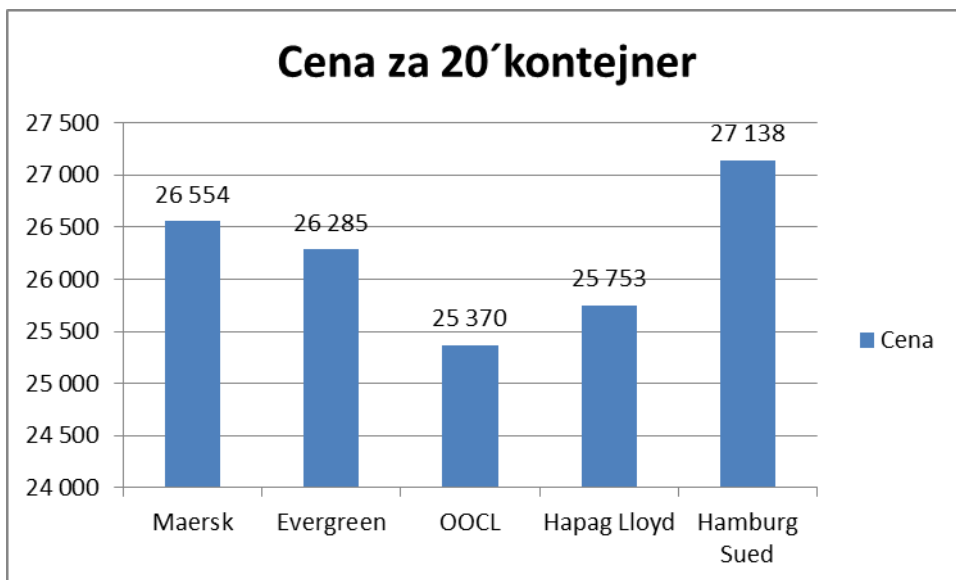


Zdroj: <https://www.hafen-hamburg.de/>

3.1.3.1 20'kontejner

V grafu 2 jsou zachyceny ceny jednotlivých vybraných rejdařů za 20'kontejner v CZK:

Graf 2 - Cena za 20'kontejner

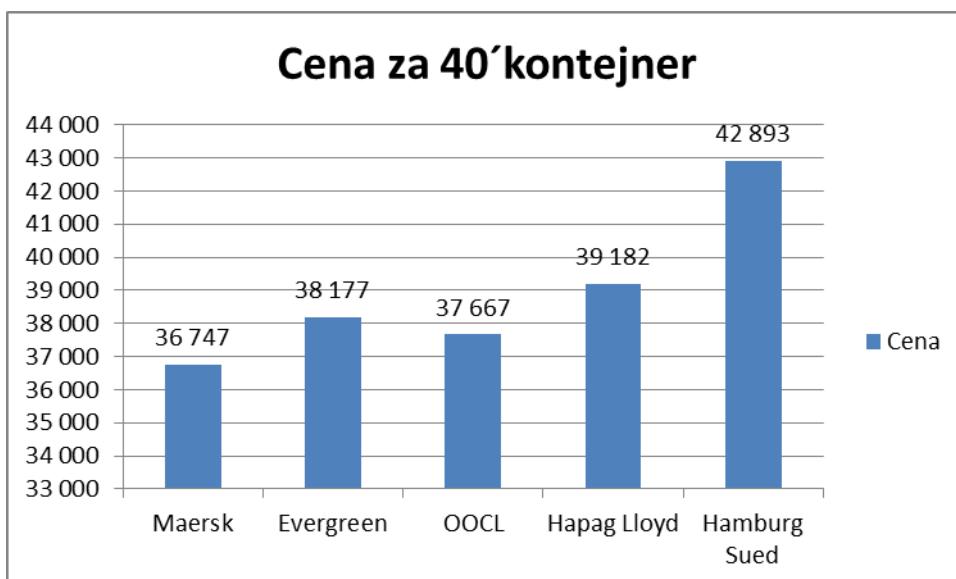


Zdroj: vlastní zpracování

3.1.3.2 40'kontejner

Graf 3 znázorňuje ceny za 40'kontejner v CZK.

Graf 3 - Cena za 40'kontejner



Zdroj: vlastní zpracování

U 20'kontejneru poskytuje největší cenovou výhodu rejdař OOCL, nejhůře naopak vychází rejdař Hamburg Sued. U 40'kontejneru je pak na prvním místě Maersk Line, na posledním opět Hamburg Sued.

Je patrné, že rozdělení kalkulace na 20'kontejner a 40'kontejner je správnou cestou, jelikož pořadí rejdařů není u obou variant shodné.

I přesto, že se rejdař Evergreen neumístil ani v jednom případě na prvním místě, je po zvážení ostatních faktorů vybrán jako preferovaný rejdař. Společnost Dachser s ním má mnoholeté zkušenosti, nabízí uspokojující tranzitní čas a též se nachází na vrcholu žebříčku celosvětově preferovaných rejdařů. Jako náhradní varianta je zvolen Maersk Line.

3.1.4 Operátor v České republice

Operátorem v České republice se rozumí společnost, která dopraví kontejner z přístavu do České republiky. Nejrychlejší, avšak současně i nejnákladnější variantou je převoz kontejneru pomocí speciálně upravených vozů, které naloží kontejner přímo v přístavu a bez dalších překládek doručí do cílové destinace na pobočku Dachser Kladno.

Další variantou je využití vlakové přepravy, kdy jsou kontejnery v přístavu naloženy na speciálně upravené vagony a prostřednictvím několika překládek na depech dopraveny až na cílové depo, kde je konkrétní kontejner naložen na vůz, který jej dopraví do cílové destinace. Z výše uvedeného vyplývá, že je tato varianta pomalejší, avšak díky využití hromadné přepravy na vagonech i cenově výhodnější.

Ať už je vybrána jakákoliv varianta, společnost, která kontejner v přístavu vyzvedne, vystaví i první celní dokument ke zboží, který je povinnost vystavit při vstupu zboží do EU. Tento hromadný celní dokument se vztahuje ke všemu zboží najednou s tím, že jsou jednotlivé zásilky rozděleny v popisu dokumentu. K tomu, aby mohla společnost tento dokument vystavit, musí mít k dispozici potřebné informace, které je mu povinná objedávající společnost zaslat. Pro přehlednost je využívána tabulka 5:

Tabulka 5 - Seznam přeprav zasílaný operátorovi

Příjemce	Zásilka	Celní nomenklatura	Informace o clení zásilky
AB Automoto	10 plt, 1950 kg, 15 cbm	39095090	CZ610203
Gelard	1 plt, 250 kg, 5,5 cbm	39171090	CZ520000

Zdroj: vlastní zpracování

Spolu s tabulkou 5 jsou pak zasílány veškeré dokumenty ke zboží, tzn. konosament, faktura za zboží, balící list, případně další dokumenty ke zboží.

Opět je na trhu více společností, které tuto službu poskytují. Vzhledem k vysokým nákladům není ve výběru počítáno s přímou přepravou z přístavu pomocí vozů.

Dva největší poskytovatelé mají na danou destinaci velmi vyrovnané ceny, rozhodnutí tedy závisí na poskytnutém servisu. Z tohoto důvodu je vybrána společnost Rail Cargo Group.

Společnost Rail Cargo Group relativně nově využívá i depa v Mělníku, jak je znázorněno na obrázku 14:

Obrázek 14 - Trasa kontejneru



Zdroj: <https://www.railcargo.com/cs/sit/namorni-transfer/melnik-hamburg-bremerhaven>

Kontejnery budou tedy v přístavu Hamburk přeloženy na vlaky, které je dopraví na depo Mělník, kde budou přeloženy na vozy a doručeny na pobočku Dachser Kladno. Cestou je také třeba najet na vybraný celní úřad. Tomuto je věnována kapitola 4.1.5.

Ceny za 20' a 40' kontejner jsou uvedeny v tabulce 6 (v CZK):

Tabulka 6 - Ceny za trasu Hamburk - Kladno

Typ kontejneru	Cena Hamburk – Dachser Kladno
20'	10214
40'	14868

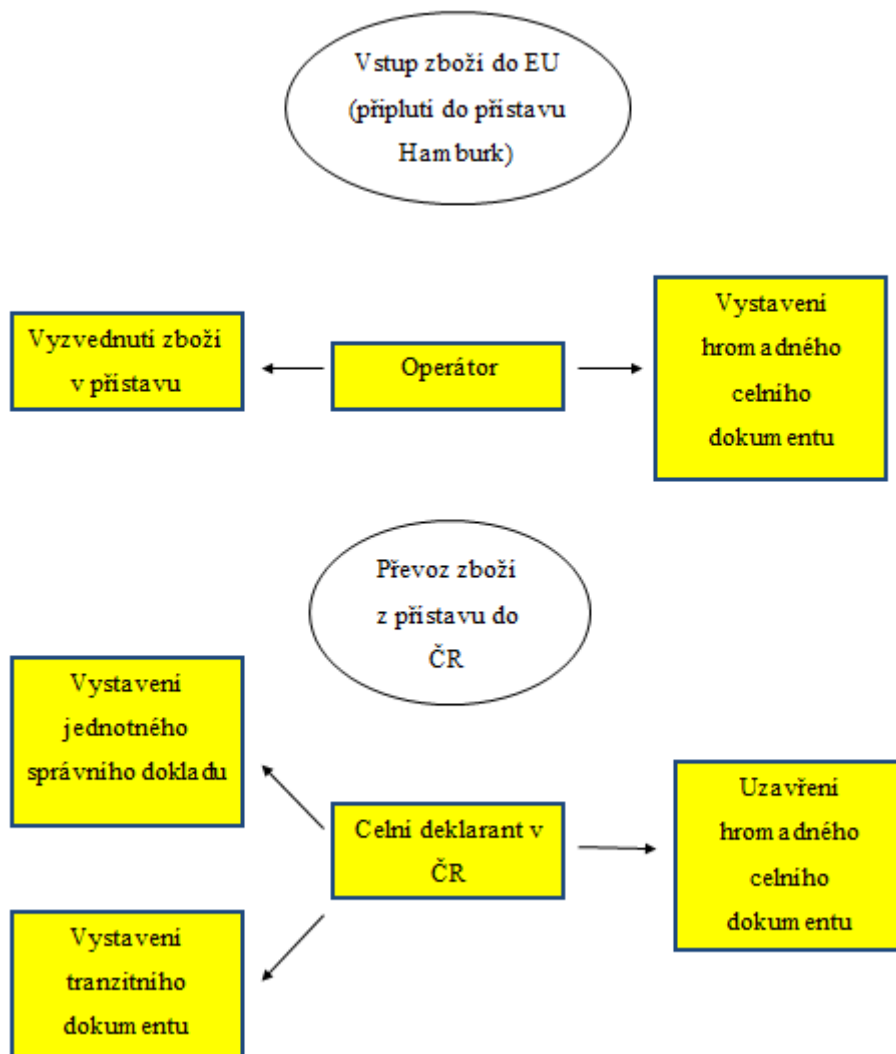
Zdroj: vlastní zpracování

3.1.5 Celní deklarant v České republice

Celní deklarant v České republice je osoba zastřešující na základě smlouvy uzavřené se společností Dachser celní náležitosti. V případě přímého sběrného kontejneru se jedná hned o dvě operace. V první řadě je nutné uzavřít hromadný celní dokument vystavený operátorem a následně musí celně odbavit jednotlivé zásilky. Na základě instrukcí od jednotlivých zákazníků se jedná buď o finální celní odbavení a vystavení jednotného správního dokladu tzn. propuštění zboží do volného oběhu, kdy může zákazník po doručení se zbožím volně nakládat nebo celní deklarant vystaví tranzitní dokument, na základě kterého si pak zákazník za pomoci jím zvoleného celního deklaranta zásilku odbaví sám.

Pro názornost přiložené schéma 2:

Schéma 2 - Operace po vstupu zboží do EU (příplutí do přístavu Hamburk)



Zdroj: vlastní zpracování

Jako v předchozích případech i zde je možno vybírat z široké škály celních deklarací, které nabízejí výše zmíněné služby za srovnatelné ceny. I v tomto případě je třeba vzít v potaz další faktory. Společnost Dachser disponuje vlastní celní deklarací, která sídlí přímo nad celním úřadem v Kladně. Jelikož je v současné době nutné mít zboží v době celních operací na celních úřadech fyzicky přítomno, je využití celního úřadu na Kladně výhodné, jelikož neznamená navýšení nákladů za přepravu z důvodu zajištění. Rovněž je tak vyhověno politice společnosti.

Celní deklarant musí mít přesné instrukce ke zboží, aby věděl, o jaké zboží se jedná a do jakého celního režimu bude zboží propuštěno. Tyto instrukce jsou poskytnuty prostřednictvím tabulky 7:

Tabulka 7 - Instrukce zasílané celnímu deklarantovi

Příjemce	Zásilka	Celní nomenklatura	Informace o clení zásilky
AB Automoto	10 plt, 1950 kg, 15 cbm	39095090	Propuštění do volného oběhu
Gelard	1 plt, 250 kg, 5,5 cbm	39171090	Vystavení tranzitního dokumentu, celní úřad CZ520000

Zdroj: vlastní zpracování

Spolu s tabulkou 7 obdrží celní deklarant rovněž veškeré dokumenty ke zboží a hromadný celní dokument. Vystavené originály tranzitních dokumentů jsou přiloženy ke zboží a doručeny spolu se zásilkou zákazníkovi, aby si mohl zásilku celně odbavit a propustit do volného oběhu. Jednotné správní doklady jsou spolu s případnou fakturou za celní dluh zaslány zákazníkům.

3.1.6 Dekonsolidační středisko

Dekonsolidačním střediskem se rozumí sklad, který zabezpečí hned několik operací. Zásilky vyloží z kontejneru, roztřídí, napaletizují, označí a převezou na pozice určené k expedici zásilek. Celý proces je nutné dokumentovat (foto) kvůli případné reklamaci. Tento krok nesmí být nikdy vynechán, ač se může zdát pracovníkům skladu zbytečným. Sběrné zásilky jsou koncovými zákazníky velmi často reklamovány ať už z důvodu poškození zboží či obalu. V tomto případě je stěžejní vypátrat, v jaké fázi přepravy k poškození došlo.

Ve schématu 3 jsou navrženy jednotlivé fáze procesu:

Schéma 3 - Dekonsolidační středisko - fáze procesu

Příjezd kontejneru, fotografie
plomby, fotografie plného kontejneru

Fotografie plomby



Fotografie plného kontejneru



Vyložení kontejneru, rozřídění,
paletizace, označení

Fotografie prázdného kontejneru



Převoz zásilek na pozice

Zdroj: vlastní zpracování, fotografie pořízeny spol. Dachser

Dalším požadavkem na dekonsolidační středisko je disponování celním skladem. Pokud celní úřad rozhodne o nutnosti celní kontroly některé ze zásilek, musí se tato nacházet v celním skladu.

Výše vyjmenované úkony mohou být velmi nákladné a celkovou cenu za sběrný kontejner tak velmi navýšit. Zásilky nebývají paletizované, může se jednat o velké množství kartonů, které je nutno jednotlivě polepit, rovněž nebývají dobře značené, proces roztřídění může být tedy náročný na čas i počet pracovníků, kteří se na vykládce podílejí, při větších zásilkách je nutná speciální technika, je potřeba pořídit velké množství fotografií a další.

Kromě finanční náročnosti je třeba myslet i na důležitost tohoto článku. Pokud budou zásilky chybně roztříděny, budou i chybně celně odbaveny a chybně doručeny, což může způsobit velké potíže s celním úřadem i komplikace u cílového zákazníka.

Je tedy nezbytná důvěra a bezchybná komunikace.

Z důvodů výše jmenovaných je vybrána pobočka Dachser Kladno a to hned z několika důvodů. Pobočky společnosti Dachser podporují navzájem nově vznikající projekty prostřednictvím výrazně nižších cen za poskytnuté služby. Rovněž komunikace mezi pobočkami funguje vždy lépe než mezi firmami.

3.1.7 Subjekt zajišťující rozvoz z dekonsolidačního střediska k příjemci

Subjektem zajišťujícím rozvoz se rozumí společnost, která jednotlivé zásilky dopraví na základě přesných instrukcí z dekonsolidačního střediska k cílovým zákazníkům.

K docílení smysluplné komparace nákladů je třeba ji rozdělit do dvou kategorií a několika oblastí.

Jednak rozdělit zásilky do 2 500 kg a nad 2 500 kg. Zásilky do 2 500 kg mohou být doručovány pomocí tzv. sběrné služby. Tzn., že jsou na vozy nakládány zásilky spadající do určité oblasti. Zásilky se pak dělí dle velikosti o celkové náklady na vozidlo. Tento způsob doručení je cenově nejpříjemnější. Zásilky nad 2 500 kg se již nemohou doručovat prostřednictvím sběrné služby a jsou na vozy nakládány jednotlivě případně lze využít tzv.

dokládky, kdy je na vůz naloženo i více zásilek. S touto variantou však není možno při kalkulaci počítat, žádný dopravce nemůže ani nechce dokládku dopředu cenově zkalkulovat.

V druhé řadě je nutné rozdělit ceny do několika oblastí. Není možné počítat při rozvozu z Kladna se stejnou cenou pro jednu zásilku, když bude doručována např. do Prahy nebo do Brna.

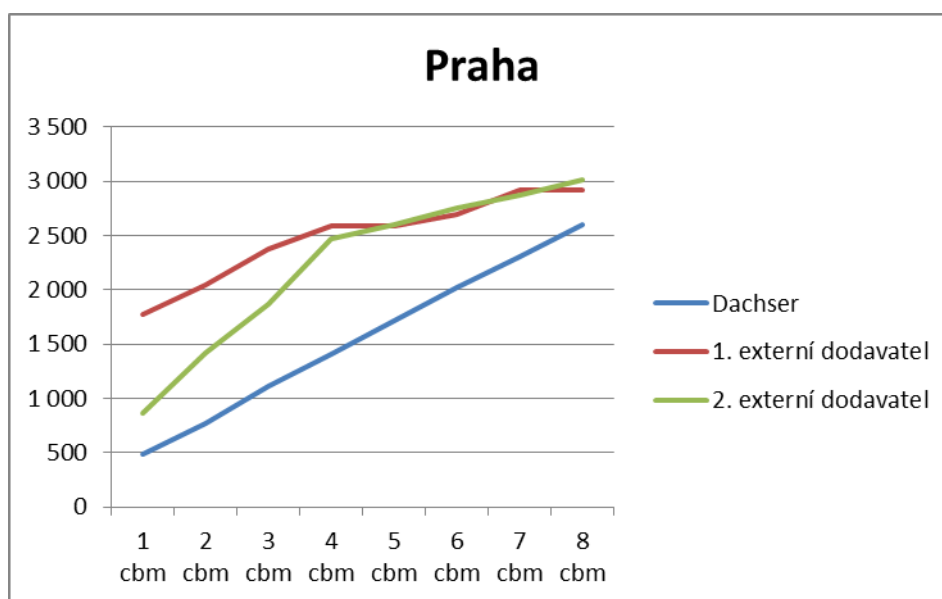
Kapitoly 4.1.7.1. a 4.1.7.2. reflektují toto rozdělení. Vždy jsou porovnávány reálné ceny pobočky Dachser Kladno a cenových nabídek od dvou externích dodavatelů.

3.1.7.1 Zásilky do 2 500 kg

První část je věnována sběrným zásilkám do 2 500 kg. Ceny jsou uváděny v CZK v rozdělení na kubické metry. Při kalkulaci je počítáno s hmotností 300 kg na 1 kubický metr. Oblasti jsou rozděleny na Prahu, Plzeň, Brno a Ostravu.

3.1.7.1.1 Praha

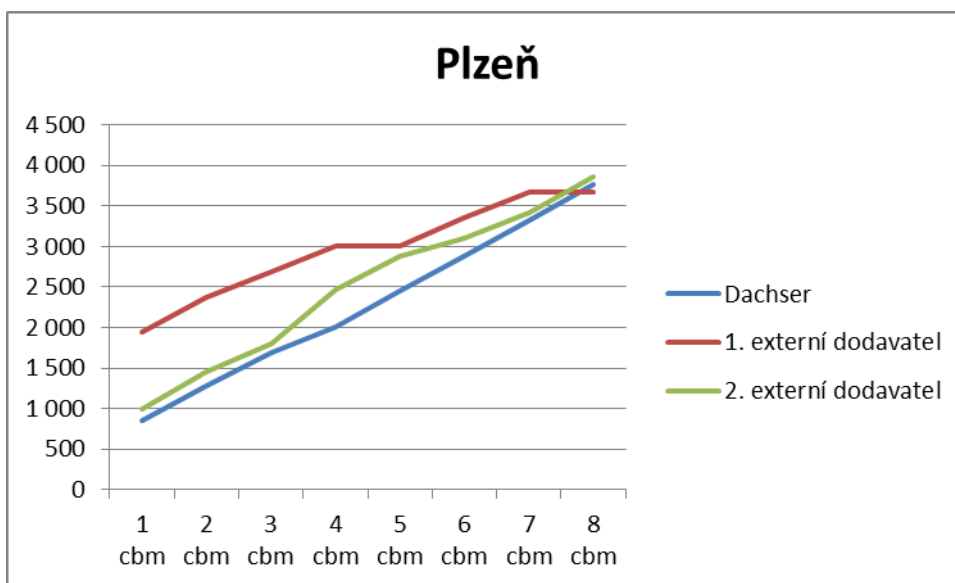
Graf 4 - Ceny do 2 500 kg - Praha



Zdroj: vlastní zpracování

3.1.7.1.2 Plzeň

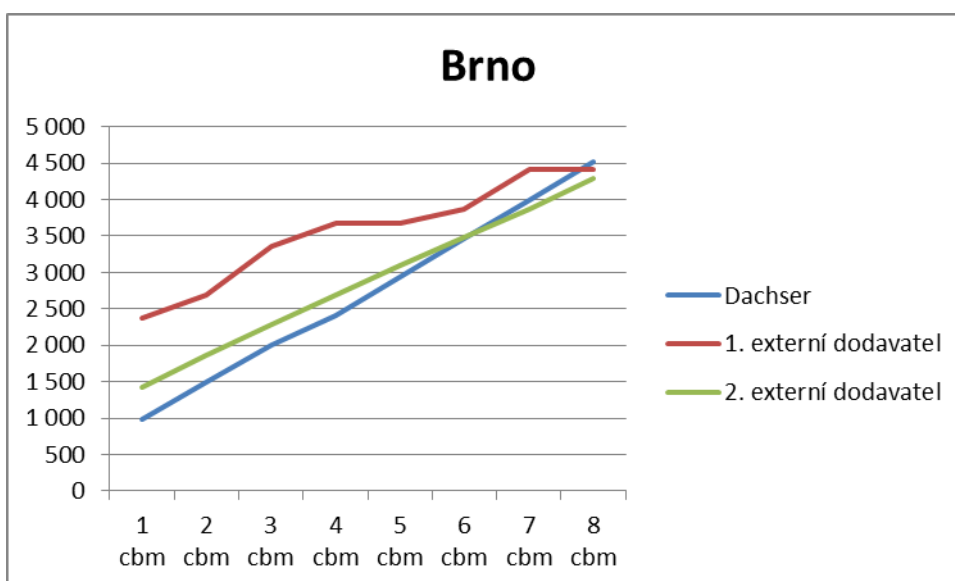
Graf 5 - Ceny do 2 500 kg - Plzeň



Zdroj: vlastní zpracování

3.1.7.1.3 Brno

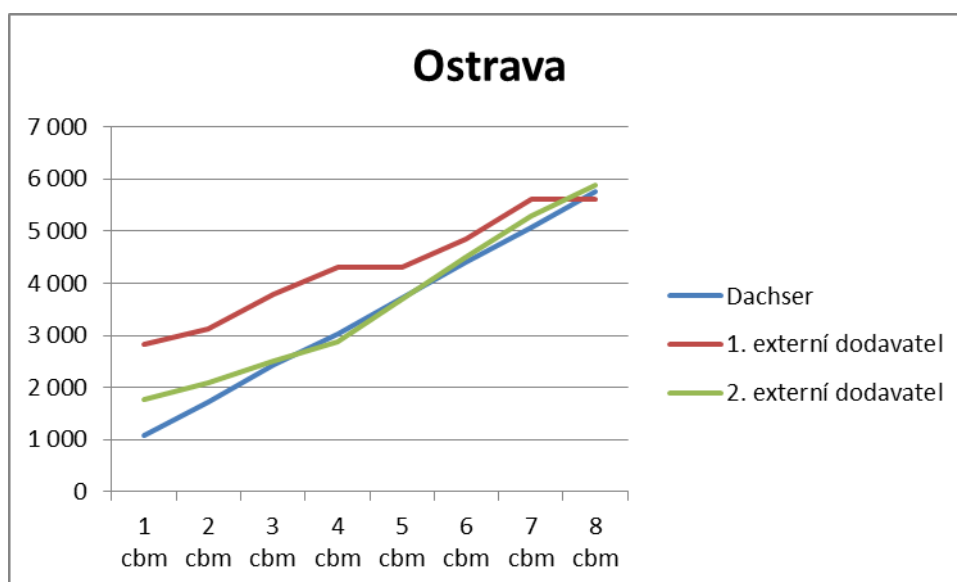
Graf 6 - Ceny do 2 500 kg - Brno



Zdroj: vlastní zpracování

3.1.7.1.4 Ostrava

Graf 7 - Ceny do 2 500 kg - Ostrava



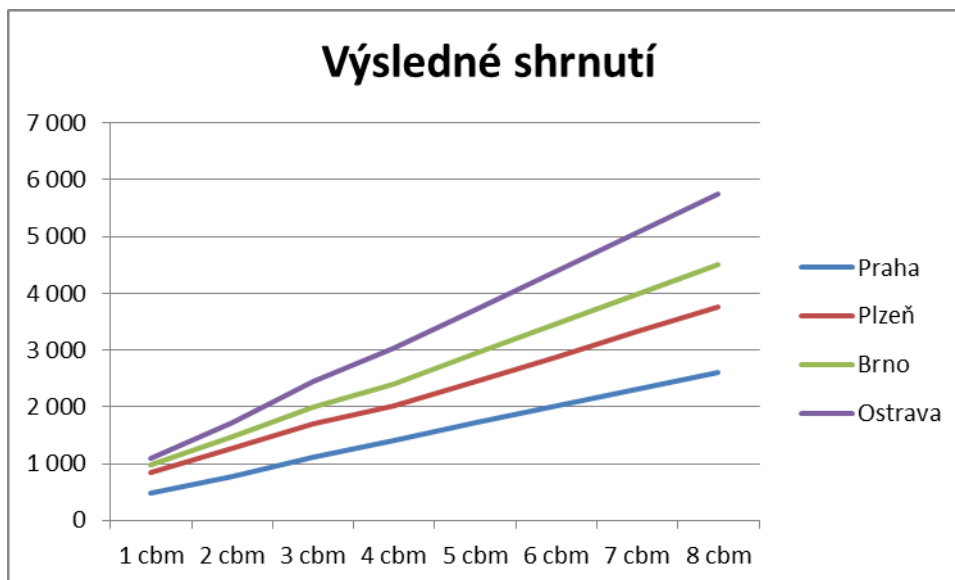
Zdroj: vlastní zpracování

Tabulky s konkrétními čísly jsou k nahlédnutí v příloze 2.

Z grafů 4 až 7 vyplývá jednak cenová výhoda pobočky Dachser Kladno a rovněž jistá lineárnost růstu nákladů, která je výhodná především pro následné kalkulace a tvorby ceníků pro jednotlivé zákazníky. Pro zásilky do 2 500 kg bude tedy využíváno služeb pobočky Dachser Kladno.

V grafu 8 je znázorněno shrnutí cen pro jednotlivé lokality pobočky Dachser Kladno.

Graf 8 - Ceny do 2 500 kg - výsledné shrnutí



Zdroj: vlastní zpracování

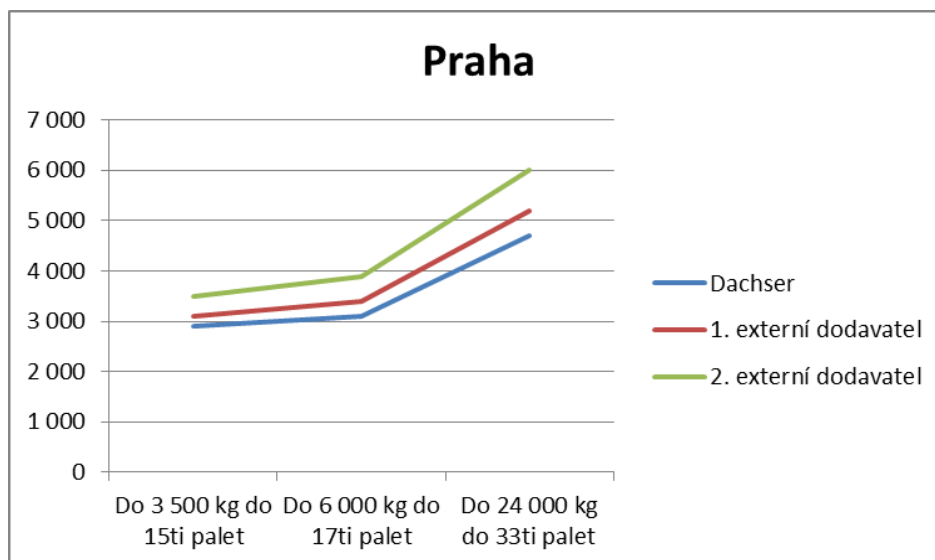
Z grafu 8 lze vyčíst dva jevy. Ceny rostou úměrně vzdálenosti cílové destinace od pobočky Dachser Kladno. Rozdíly cen pro jednotlivé lokality se s vyšším objemem zásilky zvětšují. Tento jev lze vysvětlit větší náročností objemnějších zásilek na místo a manipulaci.

3.1.7.2 Zásilky nad 2 500 kg

Druhá část je věnována celovozovým zásilkám, tzn. zásilkám nad 2 500 kg. Ceny jsou uváděny v CZK v rozdělení na 3 kategorie dle kapacity vozu, tzn. na zásilky do 3 500 kg (15 ti paletových míst), do 6 000 kg (do 17 ti paletových míst) a do 24 000 kg (do 33 paletových míst). Oblasti jsou opět rozděleny na Prahu, Plzeň, Brno a Ostravu.

3.1.7.2.1 Praha

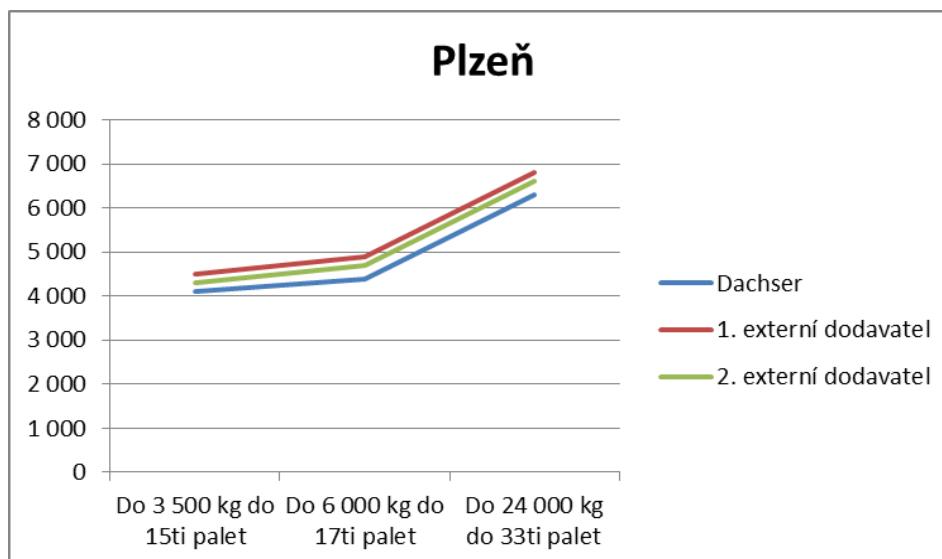
Graf 9 - Ceny nad 2 500 kg - Praha



Zdroj: vlastní zpracování

3.1.7.2.2 Plzeň

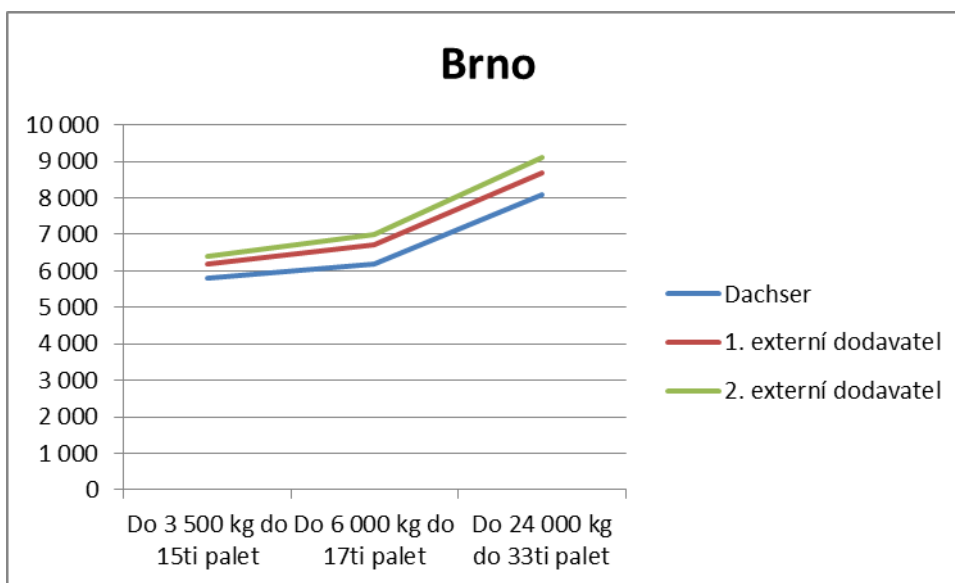
Graf 10 - Ceny nad 2 500 kg - Plzeň



Zdroj: vlastní zpracování

3.1.7.2.3 Brno

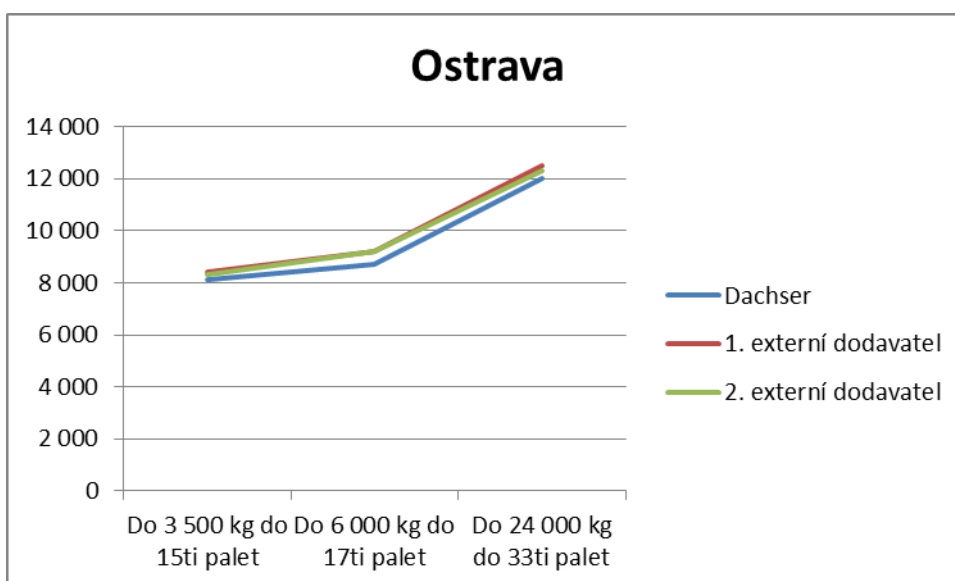
Graf 11 - Ceny nad 2 500 kg - Brno



Zdroj: vlastní zpracování

3.1.7.2.4 Ostrava

Graf 12 - Ceny nad 2 500 kg - Ostrava



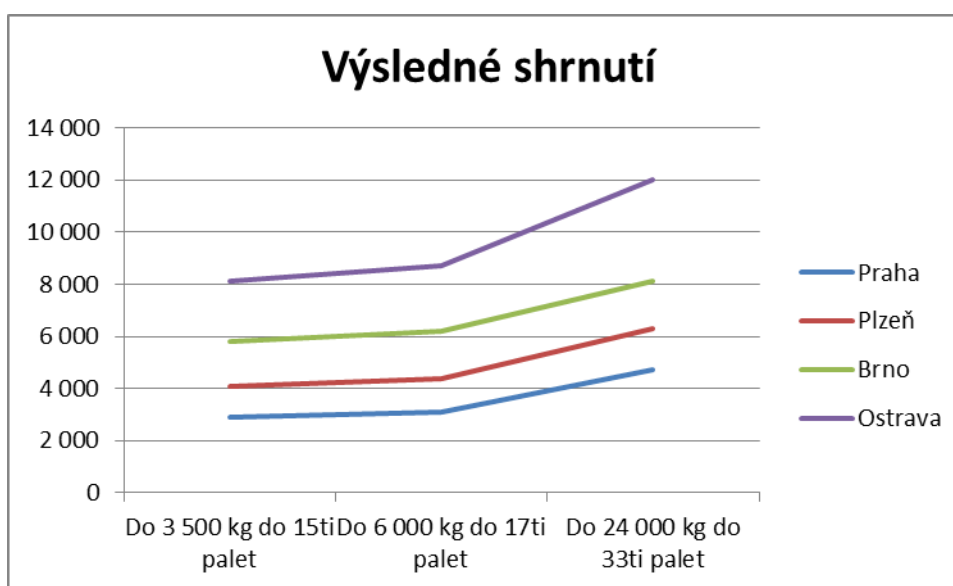
Zdroj: vlastní zpracování

Tabulky s konkrétními čísly jsou k nahlédnutí v příloze 3.

Jak vyplývá z grafů 9 až 12 i pro zásilky nad 2 500 kg je cenově nejvýhodnější variantou využití pobočky Dachser Kladno.

V grafu 13 shrnutí cen pro jednotlivé lokality vybrané pobočky Dachser Kladno.

Graf 13 - Ceny nad 2 500 kg - výsledné shrnutí



Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 13 lze opět vyčíst dva jevy. Jednak že cena opět roste úměrně vzdálenosti cílové destinace od pobočky Dachser Kladno a že je patrný značný cenový skok mezi druhou a třetí kategorií. V kalkulaci je možné počítat pouze s existující kapacitou vozidel, která je bohužel pro účely kalkulace nedostatečná. Mezi 6 000 kg a 24 000 kg neexistují další kategorie. Pokud má tedy zásilka hmotnost např. 6 100 kg je ji nutné zařadit do třetí kategorie, čímž se cena značně navýší. Pro tyto zásilky je pak velmi vhodné pokusit se sehnat další zásilky mířící do dané lokality a využít dokládky. Toto je však plně v kompetenci pracovníka dispečinku. Toto je další argument vhodnosti využití pobočky Dachseru namísto externí společnosti.

3.1.8 SOP v ČR

Z předchozích kapitol 4.1.2. až 4.1.7. vyplývá, že bude do procesu začleněno hned několik poboček společnosti Dachser a to Dachser Air&Sea Logistics Praha, celní deklarace Dachser a pobočka Dachser Kladno, v rámci které se procesu účastní hned několik oddělení – sklad neboli kontraktní logistika se kterým úzce souvisí tzv. U lager oddělení, které se zabývá polepením zásilek, oddělení sběrných přeprav, oddělení celovozových přeprav a s nimi související oddělení zákaznického servisu. Pobočka Dachser Air&Sea Logistics Praha musí být v procesu vnímána jako zákazník. Z tohoto důvodu je využíváno také tzv. e-logistiky, což je počítačový systém využívaný zákazníky spol. Dachser k objednávání zásilek a následnému sledování pohybu zásilek.

Vzhledem k počtu zúčastněných oddělení a osob je více než žádoucí přesně vymezit jaké oddělení je přesně za co a v jakém časovém horizontu odpovědno, abychom zajistili plynulý a včasný proces odbavení zásilek.

Stejně jako u komunikace s pobočkou Dachser v Shenzhenu je vhodné k tomuto účelu vytvořit tzv. SOP.

Níže je tedy přiloženo:

Projekt konsolidovaného přímého kontejneru ze Shenzhenu do České republiky (CCCZ) - únor, r. 2020

Zúčastněné strany

Dachser Air&Sea Logistics Praha (ASL)

vedoucí projektu: Ilona Nováková

kontaktní osoba č. 1: Dagmar Brněnská

kontaktní osoba č. 2: Adéla Pauly

celní deklarace

kontaktní osoba č. 1: Vladimír Beneš

kontaktní osoba č. 2: Jana Volfová

kontraktní logistika

kontaktní osoba č. 1: Veronika Slabá

kontaktní osoba č. 2: Hana Červená

U lager

kontaktní osoba: Adam Krůta

oddělení sběrných přeprav

kontaktní osoba č. 1: Klára Beznosková

kontaktní osoba č. 2: Lukáš Osvald

oddělení celovozových přeprav

kontaktní osoba č. 1: Tomáš Braun

kontaktní osoba č. 2: Andrea Okounová

zákaznický servis

kontaktní osoba č. 1: Vladislava Voráčková

kontaktní osoba č. 2: Nikola Plekancová

Podmínky

- jedná se o přímý kontejner ze Shenzhenu do Kladna/Česká republika,
- předpokládaný objem v prvních týdnech je okolo 30 cbm,
- veškeré zásilky musí být v rámci pobočky Dachser Kladno napaletizovány.

Činnosti a povinnosti

Činnost	Detailní popis činnosti	Oddělení	Kdy/Do kdy
Předběžná avizace ⁶ příjezdu zásilek	Zasílání aktualizovaného přehledu přeprav 1x týdně	ASL	1x týdně v pátek
Avizace přesného termínu a času příjezdu kontejneru	Zaslání termínu včetně aktualizovaného přehledu a dokladů	ASL	1 den před příjezdem
Informace z celního oddělení ohledně celního odbavení zásilek	Ukončení hromadného celního dokladu, pokyn k uložení do celního skladu, informace o případné celní kontrole, vystavení a zaslání jednotných správních dokladů a tranzitních dokladů	Celní oddělení	Den příjezdu
Vyložení zásilek z kontejneru a převoz na určené	Informace o ukončení vykládky, třídění, paletizace a	Kontraktní logistika	Den příjezdu

⁶ Avizace neboli nahlášení příjezdu zásilek, poskytnutí informace o příjezdu zásilek

místo	hlášení počtu palet pobočce ASL, nahlášení škodních událostí, fotodokumentace		
Zadání zásilek do e- logistiky	Zadání jednotlivých zásilek do e- logistiky, zaslání vygenerovaných čísel zásilek oddělení U lager	ASL	Den příjezdu
Rozdělení zásilek patřících do sběrné služby a do celovozových přeprav		Oddělení celovozových ⁷ přeprav	Den příjezdu
Zajištění celovozových přeprav	Zajištění vhodných vozů, zaslání informace ohledně termínu doručení pobočce ASL, odsouhlasení případné změny ceny (dokládka)	Oddělení celovozových přeprav	Den příjezdu

⁷ Celovozové zásilky jsou takové, které objemově či hmotnostně překračují kapacitu systému sběrných zásilek a musí tak být přepravovány samostatně

Zajištění sběrných zásilek	Zařazení sběrných zásilek na sběrné vozy, zajištění doručení do druhého dne	Oddělení sběrných přeprav	Den příjezdu
Tisk přepravních štítků, polepení zásilek, převoz na finální skladové pozice		U lager	Den příjezdu
Informace ohledně zpoždění doručení a jiných neočekávaných situací		Zákaznický servis	Neprodleně

Všichni účastníci jsou si vědomi svých povinností, což stvrzují svými podpisy.

3.1.9 Příjemce

Stejně jako u odesílatele i zde je nutné zmínit pojem „Notify party“. Význam tohoto pojmu je shodný jako u odesílatele s rozdílem, že je povinen dodat dokumenty a informace agentovi v České republice, v tomto případě pobočce Dachser Air&Sea Logistics v Praze a má taktéž právo být o zásilce informován.

3.2 Výsledná kalkulace

Předchozí kapitola 4.1. byla věnována jednotlivým zúčastněným stranám a výběru nejvhodnější varianty. Následující část je věnována kalkulaci celkových nákladů.

Kalkulace vznikly na základě reálných cenových nabídek jednotlivých zúčastněných stran, které byly následně zpracovány.

Při samotném propočtu je třeba zohlednit fakt, že část nákladů je variabilních, část fixních. V každé kapitole je uveden jeden konkrétní propočet a výsledky shrnuty pro přehlednost ve formě grafů. Kompletní tabulky jsou pak uvedeny v přílohách.

Každý nový projekt pro společnost znamená značné vstupní náklady ať už z hlediska času, který je stráven kalkulací a tvorbou návrhu na což je nutné vyčlenit zaměstnance případně zadat projekt externí společnosti, či přijmout zaměstnance nového. V neposlední řadě je také třeba počítat s počáteční ztrátovostí nového projektu.

Z výše jmenovaných důvodů je vhodné porovnat projekt přímého sběrného kontejneru s dalšími variantami importu sběrných zásilek ze Shenzhenu tak, aby byla potvrzena oprávněnost nutnosti nového projektu. V tomto případě bude porovnán s využitím externí společnosti Austromar, a.s. a využitím již existujícího sběrného importního systému společnosti Dachser tzv. Dachser Hamburg consol box.

Následující čtyři kapitoly 4.2.1. až 4.2.4. jsou věnovány jednotlivým kalkulacím celkových nákladů v rozdělení na kubické metry tak, aby byly jednoduše porovnatelné.

První dvě kapitoly 4.2.1. a 4.2.2. jsou věnovány kalkulaci přímého sběrného kontejneru v rozdělení na 20' a 40' kontejner.

Další dvě kapitoly 4.2.3. a 4.2.4. pak kalkulaci konkurenčních možností.

V žádné z následujících kalkulací nejsou zahrnuty náklady na svoz zásilek od odesílatelů do přístavu Shenzhen a rovněž náklady na rozvoz zásilek z dekonsolidačního střediska tzn. pobočky Dachser Kladno k cílovým zákazníkům. Taková kalkulace by byla opravdu značně obsáhlá a pro potřeby komparace nejsou tyto náklady rozhodující, jelikož jsou ve všech variantách totožné.

3.2.1 Přímý sběrný kontejner 20'

Graf 14 zobrazuje celkové náklady na zásilku v rozdělení 1 až 33 kubických metrů, což je maximální kapacita 20'kontejneru.

Celkové náklady zahrnují poplatky za manipulaci v přístavu Shenzhen, námořné, poplatky rejdaře, poplatky za doručení do dekonsolidačního střediska a za samotný proces dekonsolidace. Při propočtu jednotlivých nákladů na kubické metry je počítáno s optimálním vytížením kontejneru tzn. 30 cbm.

Konkrétní propočet pro 10 cbm:

- manipulace v přístavu Shenzhen je nabízena za celý kontejner a v USD tzn.

$$\frac{\text{poplatek za manipulaci v přístavu*aktuální kurz Kč/USD}}{\text{optimální vytížení kontejneru*10 (10 cbm)}} \quad [\text{II}]$$

$$= 264,25 \text{ Kč}$$

- námořné nabídnuté v USD

$$\frac{\text{celkové námořné za celý kontejner*aktuální kurz Kč/USD}}{\text{optimální vytížení kontejneru*10}} \quad [\text{II}]$$

$$= 5\,473,75 \text{ Kč}$$

- poplatky rejdaře nabídnuté v EUR

$$\frac{\text{celkové poplatky rejdaře v EUR*aktuální kurz Kč/EUR}}{\text{optimální vytížení kontejneru*10}} \quad [\text{III}]$$

$$= 3\,288,02 \text{ Kč}$$

- doručení do dekonsolidačního střediska nabídnuté v EUR

$$\frac{\text{celkový poplatek za doručení* aktuální kurz Kč/EUR}}{\text{optimální vytížení kontejneru*10}} \quad [\text{IV}]$$

$$= 3\,404,37 \text{ Kč}$$

- dekonsolidace celého kontejneru

celkový poplatek za dekonsolidaci

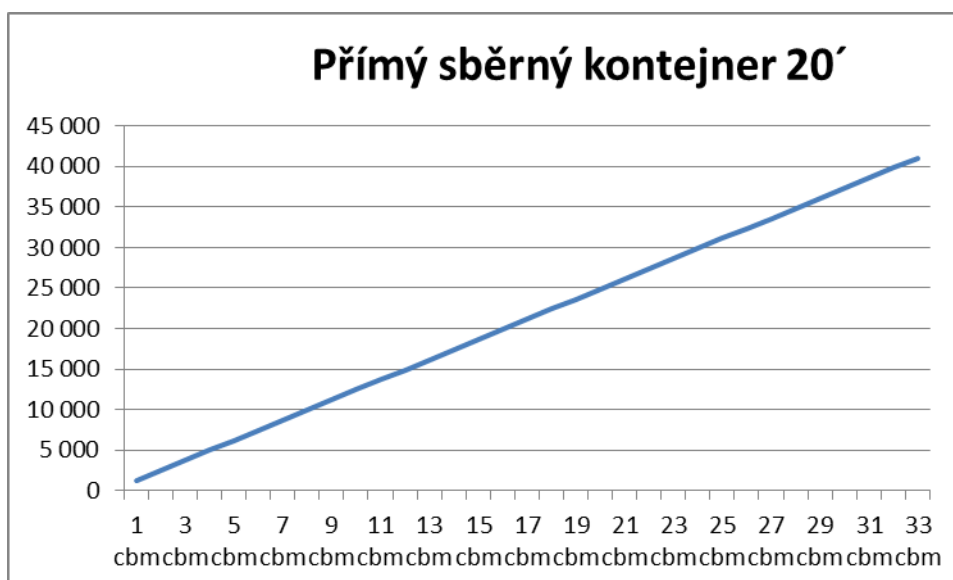
optimální vyřízení kontejneru*10

[V]

= 600,- Kč

= celková suma pak činí 13 030,- Kč

Graf 14 - Ceny - přímý sběrný kontejner 20'



Zdroj: vlastní zpracování

V příloze 4 je k nahlédnutí kompletní kalkulace s konkrétními čísly.

3.2.2 Přímý sběrný kontejner 40'

Graf 15 zobrazuje celkové náklady na zásilku v rozdělení 1 až 39 kubických metrů, což je stanovená hranice, do které je cenově výhodné přepravovat zásilku jako LCL. Nad 39 kubických metrů je již výhodnější zvolit pro zásilku FCL způsob přepravy.

Celkové náklady zahrnují stejné poplatky, jako předcházející varianta tzn. poplatky za manipulaci v přístavu Shenzhen, námořné, poplatky rejdaře, poplatky za doručení do

dekonsolidačního střediska a za samotný proces dekonsolidace. Při propočtu jednotlivých nákladů na kubické metry je počítáno s optimálním vytížením kontejneru tzn. 60 cbm.

Konkrétní propočet pro 10 cbm:

- manipulace v přístavu Shenzhen je nabízena za celý kontejner a v USD tzn.

poplatek za manipulaci v přístavu*aktuální kurz Kč/USD

optimální vytížení kontejneru*10 (10 cbm) [VI]

= 226,50 Kč

- námořné nabídnuté v USD

celkové námořné za celý kontejner*aktuální kurz Kč/USD

optimální vytížení kontejneru*10 [VII]

= 4 718,75 Kč

- poplatky rejdaře nabídnuté v EUR

celkové poplatky rejdaře v EUR*aktuální kurz Kč/EUR

optimální vytížení kontejneru*10 [VIII]

= 1 644,01 Kč

- doručení do dekonsolidačního střediska nabídnuté v EUR

celkový poplatek za doručení* aktuální kurz Kč/EUR

optimální vytížení kontejneru*10 [IX]

= 2 477,87 Kč

- dekonsolidace celého kontejneru

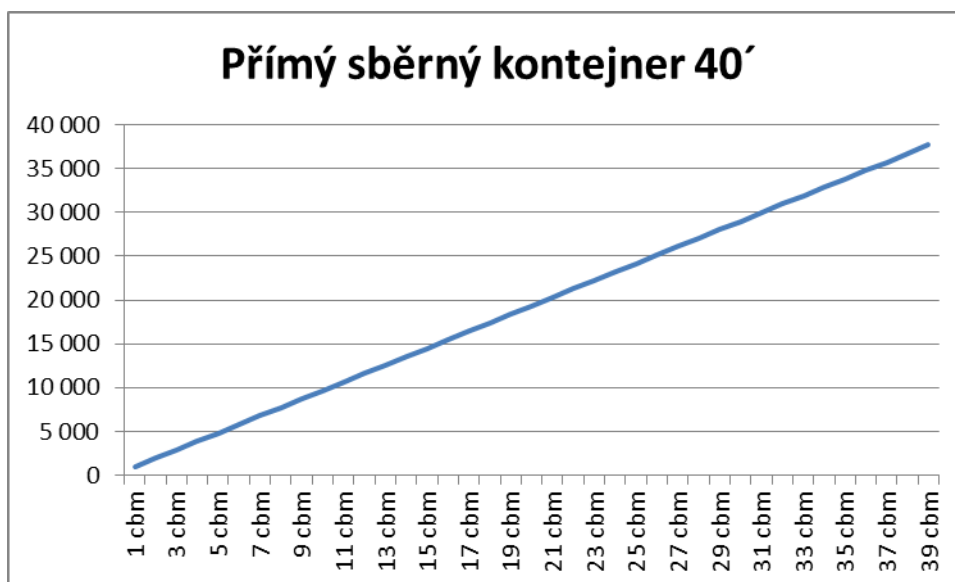
celkový poplatek za dekonsolidaci

optimální vytížení kontejneru*10 [X]

= 600,- Kč

= celková suma pak činí 9 667,- Kč

Graf 15 - Ceny - přímý sběrný kontejner 40'



Zdroj: vlastní zpracování

V příloze 5 je k nahlédnutí kompletní kalkulace s konkrétními čísly.

Z grafů 14 a 15 vyplývá, že rozdělení na 20' a 40' kontejner mělo svoje opodstatnění. Např. cena za 10 cbm je u 20' kontejneru 13 030,- Kč a u 40' kontejneru 9 667,- Kč. Tento jev lze snadno vysvětlit. Celkové náklady na 40' kontejner nejsou dvojnásobné oproti 20' kontejneru, rostou tedy nerovnoměrně. Vzhledem k vyšší kapacitě 40' kontejneru jsou pak tyto celkové náklady děleny vyšším číslem. Na jednotlivé zásilky pak tedy připadají nižší náklady. Je tedy žádoucí využívat 40' kontejneru a ten optimálně naplnit. K tomuto slouží zejména propagace, které je věnována kapitola 4.3. Riziko za nevytíženost kontejneru nese totiž vždy subjekt, který jej tvoří. V tomto případě tedy společnost Dachser. Tyto náklady se mohou vyšplhat velmi vysoko a uvést projekt do ztráty.

3.2.3 Dachser Hamburg consol box

Dachser Hamburg consol box je tvořen na základě stejné myšlenky jako výše zmiňovaný přímý sběrný kontejner s tím rozdílem, že je realizován pobočkou Dachser

v Hamburku, která nad ním má plnou kontrolu. Do tohoto kontejneru/kontejnerů jsou pak loženy veškeré sběrné zásilky z přístavu Shenzhen spadající pod kontrolu poboček v Německu, České republice, Slovenské republice, Maďarsku a Polsku. Výhodou je, že Dachser CZ nenese žádné riziko spojené s nevytížeností kontejneru. Nevýhodou je, že nemá ani žádnou kontrolu nad náklady spojenými s přepravou. Tzn., že veškeré poskytovatele služeb, zejména rejdaře vybírá pouze pobočka Dachser v Hamburku a pobočce Dachser CZ je pouze „oznámena“ konečná cena. Další riziko představuje měnový kurz. Jeho změna, zejména pak u Eura může opět způsobit ztrátu.

Poplatky, které jsou zahrnuty v celkové ceně znázorňující graf níže, se od poplatků u přímého sběrného kontejneru liší. Zahrnují tedy námořné, poplatky za manipulaci v přístavu, ISPS poplatek, poplatek za vystavení tranzitního dokumentu, poplatek za doručení do dekonsolidačního střediska Dachser Kladno. Poslední ze zmíněných je zařazen pouze z důvodu možnosti komparace s ostatními variantami. V praxi by byly jednotlivé zásilky vyzvednuty individuálně v přístavu a doručeny přímo k cílovému zákazníkovi.

U této varianty není počítáno s rozdělením na 20' a 40' kontejner. Vzhledem ke složení kontejneru několika pobočkami se nepředpokládá ložení menších kontejnerů než 40'. Jako u předchozí varianty je tedy rozdělení 1 až 39 kubických metrů s optimálním využitím kapacity kontejneru tzn. 60 kubických metrů.

Konkrétní propočet pro 10 cbm:

- námořné v USD

$$\text{námořné za 1 cbm} \cdot 10 \text{ (10 cbm)} \cdot \text{aktuální kurz Kč/USD} \quad [\text{XI}]$$

$$= 6\,795,- \text{ Kč}$$

- manipulace v přístavu Hamburk c EUR

$$\text{poplatek za manipulaci za 1 cbm} \cdot 10 \cdot \text{aktuální kurz Kč/EUR} \quad [\text{XII}]$$

$$= 5\,171,20 \text{ Kč}$$

- ISPS za 1 zásilku v EUR

ISPS poplatek*aktuální kurz Kč/EUR [XIII]

= 103,42 Kč

- poplatek za vystavení T1 v EUR za 1 zásilku

poplatek za vystavení T1*aktuální kurz Kč/EUR [XIV]

= 904,96 Kč

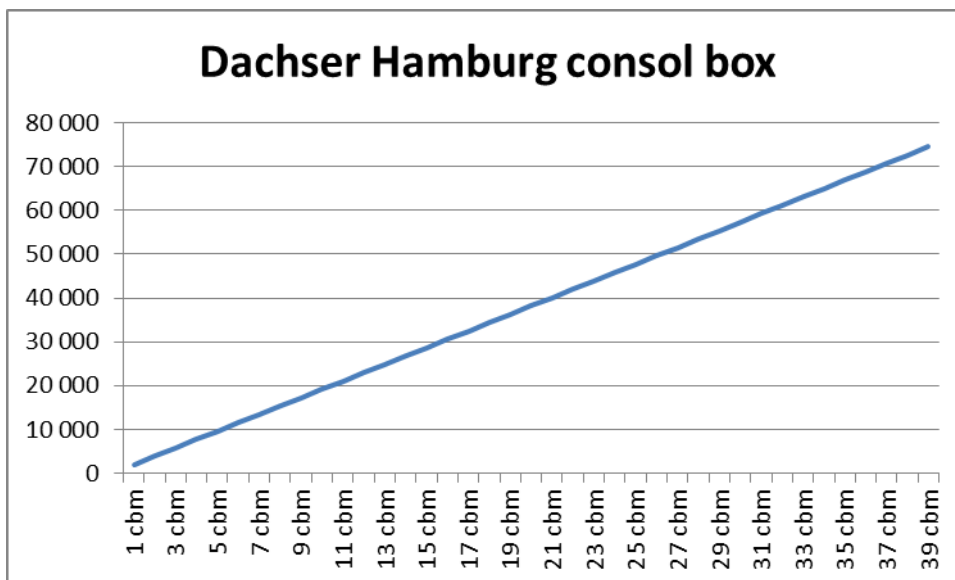
- doručení do dekonsolidačního střediska

cena dle aktuálního platného ceníku od externího poskytovatele [XV]

= 8 500 Kč

= celková suma pak činí 21 475 Kč

Graf 16 - Ceny - Dachser Hamburg consol box



Zdroj: vlastní zpracování

V příloze 6 je k nahlédnutí kompletní kalkulace s konkrétními čísly.

3.2.4 Austromar, a.s.

Austromar, a.s. patří mezi společnosti zabývající se zejména tvorbou vlastních přímých sběrných kontejnerů. Společnost Dachser s ním má mnoholeté zkušenosti na celosvětové úrovni. Je využíván zejména u destinací, kde Dachser prozatím nemá vybudovanou vlastní síť přímých sběrných kontejnerů nebo u destinací, kde je to vzhledem k nákladům výhodné. Výhodou této varianty je tedy dlouhodobá zkušenost společnosti s přímými sběrnými kontejnery. Nevýhodou je opět fakt, že proces nemá společnost Dachser CZ pod svojí kontrolou.

Celková cena je složena z námořného, poplatku za manipulaci, poplatku za vystavení tranzitního dokumentu a poplatku za doručení do dekonsolidačního střediska Dachser Kladno. Poslední zmiňovaný poplatek je opět uveden pouze pro potřeby komparace. I v tomto případě by probíhalo doručení individuálně přímo k zákazníkovi.

Graf 17 zobrazuje rozdělení na 1 až 39 kubických metrů při optimálním vytížení 60 kubických metrů.

Konkrétní propočet pro 10 cbm:

- námořné v USD

námořné za 1 cbm*10 (10 cbm)*aktuální kurz Kč/USD [XVI]

= 13 816,50 Kč

- poplatek za manipulaci za zásilku v USD

poplatek za manipulaci*aktuální kurz Kč/USD [XVII]

= 906 Kč

- poplatek za vystavení T1 za zásilku v USD

poplatek za vystavení T1*aktuální kurz Kč/USD [XVIII]

= 906 Kč

- doručení do dekonsolidačního střediska

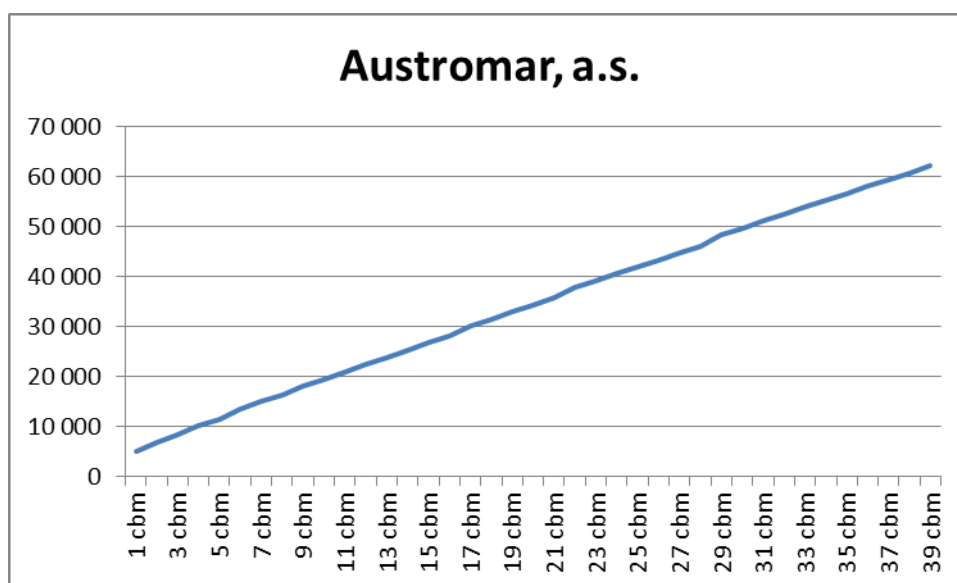
cena dle aktuální platného ceníku za rozvoz

[XIX]

= 3 782,55 Kč

= celková suma pak činí 19 411,- Kč

Graf 17 - Ceny - Austromar, a.s.



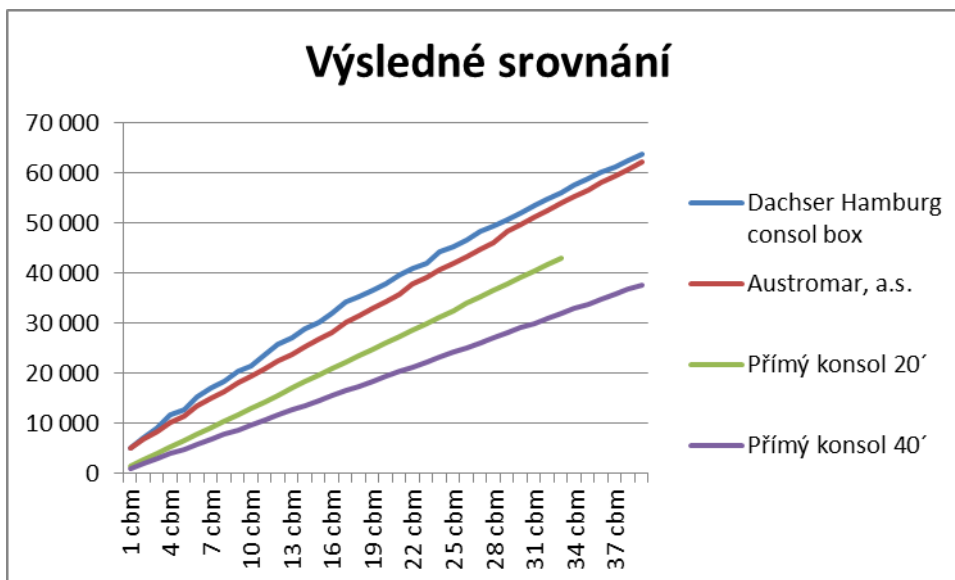
Zdroj: vlastní zpracování

V příloze 7 je k nahlédnutí kompletní kalkulace s konkrétními čísly.

3.2.5 Výsledné srovnání

Předcházející čtyři kapitoly 4.2.1. až 4.2.4. byly věnovány kalkulaci celkových nákladů pro jednotlivé varianty. V grafu 18 jsou tyto varianty navzájem porovnány.

Graf 18 - Ceny - výsledné srovnání



Zdroj: vlastní zpracování

Pro nastínění celkového přehledu výhodnosti jednotlivých variant je v tabulce 8 znázorněna i časová náročnost:

Tabulka 8 - Časová náročnost jednotlivých variant

Varianta	Tranzitní čas přístav - přístav	Tranzitní čas přístav – pobočka Dachser Kladno	Celkový tranzitní čas
Přímý sběrný kontejner	30 dní	3-5 dní	33 – 35 dní
Dachser Hamburg consol box	30 dní	5-7 dní	35 – 37 dní
Austromar, a.s.	33 dní	5-7 dní	38 – 40 dní

Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 18 vyplývá pro projekt velmi pozitivní jev. Obě varianty přímého sběrného kontejneru tzn. jak varianta s 20 kontejnerem, tak varianta se 40 kontejnerem vychází cenově nejvýhodněji. Na prvním místě se umístila varianta se 40 kontejnerem, na druhém místě varianta s 20 kontejnerem, na třetím varianta s využitím externího poskytovatele Austromar, a.s. a na posledním místě pak varianta s využitím Dachser Hamburg consol boxu. Porovnání časové náročnosti jednotlivých variant výhodnost využití přímého sběrného kontejneru jen potvrzuje. Toto srovnání poskytuje jistou dávku jistoty, se kterou se může společnost vrhnout do rozjezdu nového projektu přímého sběrného kontejneru ze Shenzhenu.

3.3 Propagace

Ještě než bude projekt spuštěn, je třeba začít se získáváním zákazníků. Ideální situací je získat zákazníka s pravidelnými týdenními objemy a celý kontejner na něm tak postavit (tzv. base load). Lze mu nabídnout např. slevu, pokud zaručí týdenní objem. Například, pokud bude mít každý týden 10 cbm, bude mít cenu s 5% slevou, pokud bude mít 15 cbm, bude mít cenu s 10% slevou a pokud 30 cbm bude mít 20% slevu. Pod 10 cbm pak platí cenu standardní. V případě, že se podaří takového zákazníka získat, je možné spustit projekt ihned. Pokud ne, bude riziko nenaplnění kontejneru vyšší. V tomto případě pak padá do úvahy např. spojení se zahraničními pobočkami, kterým může být nabídnuto opět cenové zvýhodnění, pokud s naplněním sběrného kontejneru pomohou. Tento způsob bohužel nebývá akceptovatelný. Pobočce se sice sníží náklady, avšak prodlouží celkový přepravní čas (transit time), což je pro většinu zákazníků využívajících námořní dopravu základní požadavek. Pokud se nepovede získat zákazníka s pravidelnými objemy ani spojit objemy se zahraniční pobočkou, musí se plně spolehnout na propagaci.

Pro propagaci sběrného kontejneru je vhodné použít jak přímé, tak nepřímé formy propagace. Za přímou formu propagace jsou voleni obchodní zástupci. U nich je stěžejní důkladné proškolení vedené v ideálním případě osobou, která je operativně za celý proces zodpovědná. Jako podpůrný materiál pak lze využít prezentaci, případně leták. Prezentace je k nahlédnutí v příloze 8. Jako zdroj potenciálních zákazníků lze využít již existující

databázi pobočky, ze které jsou vytipováni zákazníci s již existujícími LCL objemy ze Shenzhenu, případně blízkých přístavu a zákazníky, o kterých je známo, že mají FCL objemy ze Shenzhenu. Ty lze přesvědčit o změně FCL na LCL s příslibem, že jeho zboží nebude ohroženo, tzn., že se k jeho zboží nebude přikládat zboží, které by je mohlo poškodit (chemikálie, barvy apod.)

K nepřímé propagaci bude využito PR oddělení. To pak formou článků v odborných časopisech, na webových stránkách společnosti a formou letáků celou akci zpropaguje.

4 Závěr

Tato diplomová práce se zabývá novými trendy v oblasti importu zboží z asijských zemí. Toto téma je velmi specifické, je tedy nutné nejprve osvětlit základní pojmy, k čemuž byly využity citace odborných publikačních zdrojů v teoretické části práce.

Od základního pojmu logistiky se tak postupně dopracovává přes dopravu, námořní dopravu až k novým trendům v oblasti námořní dopravy, mezi něž patří například přímá železniční doprava z Číny, tzv. „shortsea“ přepravy a přímé sběrné kontejnery.

Pro detailní rozpracování jsou vybrány přímé sběrné kontejnery. Jelikož se stále jedná o relativně široký pojem, je nutná konkretizace. Finálně se tedy jedná o námořní import přímých sběrných kontejnerů z přístavu Shenzhen zpracovaný pro podmínky společnosti Dachser.

Aplikační část je pak věnována ekonomické analýze trhu a případové studii, v rámci níž je navrhnout kompletní postup tvorby přímého sběrného kontejneru ze Shenzhenu do České republiky a taktéž komparace projektu s dalšími variantami.

První část je věnována jednotlivým zúčastněným stranám. Vysvětlení jejich role, toku informací a dokumentů a komparaci nákladů, v rámci které je vybrána nejvhodnější varianta.

Další práce je pak věnována kalkulaci celkových nákladů a komparaci s dalšími variantami importu sběrných zásilek z přístavu Shenzhen.

Na základě komparace celkových nákladů se podařilo prokázat, že varianta stavby přímého sběrného kontejneru vychází cenově nejvýhodněji. Optimální variantou se pak jeví vytižení 40'kontejneru. Varianta s využitím 20'kontejneru se umístila na druhém místě, což lze považovat za velmi pozitivní. Další dvě kalkulované varianty se umístili na třetím a čtvrtém místě.

Porovnání časové náročnosti jednotlivých variant výhodnost využití přímého sběrného kontejneru jen potvrzuje. Toto srovnání poskytuje jistou dávku jistoty, se kterou

se může společnost vrhnout do rozjezdu nového projektu přímého sběrného kontejneru ze Shenzhenu.

Jelikož byla na základě propočtu celkových nákladů zvolena jako optimální varianta počítající s vytížením 40 kontejneru je potřeba plného využití přímé i nepřímé formy propagace k získání nových zákazníků. V případě nevyužití plné kapacity kontejneru hrozí společnosti Dachser jednak finanční ztráta, případně fakt, že nebude možné kontejner vůbec odbavit, což by mohlo vést až ke ztrátě důvěryhodnosti nového projektu v očích zákazníků.

Po zohlednění konkrétních podmínek a politiky společnosti je pak skutečně možné aplikovat projekt i na ostatní malé a střední logistické společnosti.

5 Seznam použitých zdrojů

1. BAZALA, J. *Logistika v praxi: praktická příručka manažera logistiky*. Praha: VERLAG DASHÖFER, 2003, ISBN 80-86229-71-8.
2. BÍNOVÁ, H. *Návrh logistického centra*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2016, ISBN 978-80-01-06003-2.
3. CEMPÍREK, V., KAMPF, R., ŠIROKÝ, J. *Logistické a přepravní technologie*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2009, ISBN 978-80-86530-57-4.
4. DANĚK, J. *Logistické systémy*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita, 2006, ISBN 80-248-1017-4.
5. DRAHOTSKÝ, I., ŘEZNÍČEK, B. *Logistika a procesy a jejich řízení*. Brno: Computer Press, 2003, ISBN 80-7226-521-0.
6. *Incoterms 2010*. Praha: ICC ČR, 2010.
7. JANATKA, F., HÁNDL, J., NOVÁK, R. A KOLEKTIV *Obchodní operace ve vývozu a v dovozu*. Praha: Codex Bohemia, 1999, ISBN 80-85963-94-9.
8. MACUROVÁ, P., KLABUSAYOVÁ, N., TVRDOŇ, L. *Logistika*. Ostrava: VSB-TU Ostrava, 2018, ISBN 978-80-248-4158-8.
9. MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ, E., SATO, A. a kol. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: Grada, 2010, ISBN 978-80-247-3237-4.
10. NOVÁK, J. *Kombinovaná přeprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2015, ISBN 978-80-7395-948-7.
11. NOVÁK, R. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství*. Praha: C.H.Beck, 2018, ISBN 978-80-7400-041-6.

12. NOVÁK, R. *Námořní přeprava*. Praha: ASPI, 2005, ISBN 80-7357-070-X.
13. NOVÁK, R., KOLÁŘ, P., *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C.H. Beck, 2015, ISBN 978-80-7400-601-2.
14. NOVÁK, R., ZELENÝ, L., PERNICA, P. a KOLÁŘ, P., *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, ISBN 978-80-7357-735-3.
15. PERNICA, P. *Logistika (supply chain management) pro 21. století*. Praha: Radix, 2005, ISBN 80-86031-59-4.
16. PERNICA, Petr. *Logistický management*. Praha:Radix, 1998, ISBN 80-86031-13-6.
17. SENJUK, I. *Základy dopravního inženýrství: logistika a marketing*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2001, ISBN 80-01-02338-9.
18. SCHULTE, CH. *Logistika*. Praha: Victoria Publishing, 1994, ISBN 80-85605-87-2.
19. SIXTA, J., MAČÁT, V. *Logistika teorie a praxe*. Brno: CP Books, 2005, ISBN 80-251-0573-3.
20. SIXTA, J., ŽIŽKA, M. *Logistika: metody používané pro řešení logistických projektů*. Brno: Computer Press, 2009, ISBN 978-80-251-2563-2.
21. STEHLÍK, A. -- KAPOUN, J. *Logistika pro manažery*. Praha: Ekopress, 2008, ISBN 978-80-86929-37-8.
22. STEHLÍK, A. *Obchodní logistika*, Brno: Masarykova univerzita. 1997, ISBN 80-210-1676-0.
23. STEJSKAL, P. *Tarifní, ceny a mezinárodní přeprava*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2001, ISBN 80-01-02391-5.

24. SVOBODA, V. *Doprava jako součást logistických systémů*. Praha: Radix, 2006, ISBN 80-86031-68-3.
25. ŠKAPA, R. *Reverzní logistika*. Brno: Masarykova univerzita, 2005, ISBN 80-210-3848-9.
26. ŠVIHNOS, A. *Dovoz zboží z Číny*. Praha: Internet Consulting, s.r.o., 2013, ISBN 978-80-260-4274-7.
27. TOBOLKOVÁ, A., GESIARZ, Z. *Kontejnerizace*. Praha: SNTL, 1980.
28. VOŠTOVÁ, V. *Logistika odpadového hospodářství*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2009, ISBN 978-80-01-04426-1.

Internetové zdroje

1. Intranet společnosti Dachser, [online] [cit. 27.9.2019].
Dostupné z: <http://mynet.dach041.dachser.com>
2. Dachser Intelligent Logistics, Historie společnosti, [online] [cit. 24.8.2019].
Dostupné z: www.dachser.com
3. Rail Cargo Group – Mělník, Hamburg/Bremerhaven, [online] [cit. 4.7.2019].
Dostupné z: <https://www.railcargo.com/cs/sit/namorni-transfer/melnik-hamburg-bremerhaven>
4. Port of Hamburg, [online] [cit. 14.1.2020]. Dostupné z: <https://www.hafen-hamburg.de/>
5. O kontejnerech a druhy kontejnerů, [online] [cit. 26.2.2019].
Dostupné z: <http://dopravaplus.cz/o-kontejnerech-a-druhy-kontejneru/>
6. TOP 50 World Container Ports, [online] [cit. 12.9.2019].
Dostupné z: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
7. Dopravní noviny, [online] [cit. 14.8.2019]. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz>

6 Přílohy

Příloha 1 - SOP s Dachser Shenzhen v AJ.....	102
Příloha 2 - Tabulky s cenami do 2 500 kg	105
Příloha 3 - Tabulky s cenami nad 2 500 kg	107
Příloha 4 - Tabulky s cenami pro 20'přímý sběrný kontejner	108
Příloha 5 - Tabulky s cenami pro 40'přímý sběrný kontejner	110
Příloha 6 - Tabulky s cenami pro Dachser Hamburg consol box	113
Příloha 7 - Tabulky s cenami pro Austromar, a.s.	115
Příloha 8 - Prezentace na téma přímý sběrný kontejner ze Shenzhenu do ČR.....	117

**Project of consolidated container ex Shenzhen port to Czech republic (CCCZ)
Standard Operating Procedures (SOP)- February, 2020**

Participants:

Origin

DACHSER Far East, Shenzhen = CN

Escalation Desk: Caroline Fong

Responsible for Operations: Vivian Guan

Back-up: Gary Gou

Destination

DACHSER Czech republic = CZ

Escalation Desk: Ilona Nováková

Responsible for Operations: Dagmar Brněnská

Back-up: Adéla Pauly

General Conditions

- direct consol box ex Shenzhen to Kladno/Czech Republic,
- expected volume for first weeks– around 30 cbm,
- all cargo ex Shenzhen with destination CZ has to be loaded to CCCZ,
- AB Automotive is to be treated as a base load customer with first priority,
 - o s/Intermoto – pallets are stackable,
 - o s/Coute – pallets are not stackable,
- CCCZ is to be loaded as 20'GP + the rest as LCL,
- if the rest of cargo is more than 15 cbm – will be loaded all together as 40'GP (40'HC),
- if the total weekly volume remains below 15 cbm, the weekly frequency will be omitted and freight will be dispatched as standard LCL to HAM,

- coordination and changes to be done/communicated in coop between origin and DAC CZ,
- all pallets has to be fumigated and “fumigation certificate” has to be available.

Procedure:

CN

- ensures completeness of shipments according to documentation provided by suppliers,
- is responsible for stuffing of CCCZ in accordance with goods nature and marking,
- sends consol list to CZ latest on Thursday,
- sends pre-alert including MBL&HBL copy within one week after vessel departure,
- sends picture of stuffed container before closing/sealing together with a. m. pre-alert.

CZ

- confirm consol list overnigh.

Documentation and Booking References

- MBL
 - o EMC FAK DE000890E
 - o MBL has to be SWB with cnee and notify party as follows:
 - o DACHSER Czech Republic a.s.
 Airport Business Center
 Aviaticka Str 12/1048
 CZ-160 08 Praha 6/ Czechia
 - o Contact person:
 Ilona Nováková
 phone: +420 277 020 898

mobile: +420 775 443 656

fax: +420 277 020 878

e-mai: ilona.novakova@dachser.com

Standard Transit Times with EMC

- CFS/DOC cut-off on Monday morning,
- ETD every Friday.

Invoicing

- Carriers and Subcontractors > CZ
 - o Total costs “Sea Freight to Prague”,
- European Logistics Czech republic > CZ
 - o Total costs “EL Handling (=Manipulation+Customs), Door distribution”,
- CZ > CN
 - o Total costs per prepaid shipment,
- CN > CZ
 - o Handling fee – 35 USD/20’GP, 60 USD/40’GP, 40’HC,
- CIF/CFR shipments
 - o Dachser CZ bills OF to Dachser CN,
 - o 78 USD/ w/m valid till 30. 6. 2021.

Consol list:

Consignee	Shipper	Shipment	Delivery term	Consol box /LCL
AB Automoto	Intermoto	10 plt, 1950 kg, 15 cbm	DAP	Consol box
TRW Automoto	Coute	150 ctn, 2000 kg, 15,6 cbm	EXW	Consol box
Total		30,6 cbm		20’GP
Gelard	Gelard	1 plt, 250 kg, 5,5 cbm	FOB	LCL
Total		5,5 cbm		

Příloha 2 - Tabulky s cenami do 2 500 kg

Praha

	1 cbm	2 cbm	3 cbm	4 cbm	5 cbm	6 cbm	7 cbm	8 cbm
Dachser	490	773	1 111	1 407	1 717	2 014	2 308	2 600
1. externí dodavatel	1 767	2 039	2 378	2 582	2 582	2 695	2 922	2 922
2. externí dodavatel	858	1 420	1 868	2 467	2 598	2 756	2 876	3 012

Plzeň

	1 cbm	2 cbm	3 cbm	4 cbm	5 cbm	6 cbm	7 cbm	8 cbm
Dachser	846	1 278	1 698	2 016	2 457	2 887	3 320	3 760
1. externí dodavatel	1 948	2 378	2 695	3 012	3 012	3 352	3 669	3 669
2. externí dodavatel	1 003	1 459	1 799	2 467	2 875	3 102	3 425	3 865

Brno

	1 cbm	2 cbm	3 cbm	4 cbm	5 cbm	6 cbm	7 cbm	8 cbm
Dachser	974	1 485	2 003	2 407	2 943	3 462	3 985	4 512
1. externí dodavatel	2 378	2 695	3 352	3 669	3 669	3 873	4 417	4 417
2. externí dodavatel	1 423	1 867	2 287	2 698	3 098	3 476	3 867	4 299

Ostrava

	1 cbm	2 cbm	3 cbm	4 cbm	5 cbm	6 cbm	7 cbm	8 cbm
Dachser	1 092	1 728	2 440	3 027	3 717	4 399	5 079	5 759
1. externí dodavatel	2 831	3 126	3 783	4 304	4 304	4 847	5 617	5 617
2. externí dodavatel	1 765	2 099	2 498	2 890	3 698	4 498	5 287	5 890

Příloha 3 - Tabulky s cenami nad 2 500 kg

Praha

	Do 3 500 kg do 15 palet	Do 6 000 kg do 17 palet	Do 24 000 kg do 33 palet
Dachser	2 900	3 100	4 700
1. externí dodavatel	3 100	3 400	5 200
2. externí dodavatel	3 500	3 900	6 000

Plzeň

	Do 3 500 kg do 15 palet	Do 6 000 kg do 17 palet	Do 24 000 kg do 33 palet
Dachser	4 100	4 400	6 300
1. externí dodavatel	4 500	4 900	6 800
2. externí dodavatel	4 300	4 700	6 600

Brno

	Do 3 500 kg do 15 palet	Do 6 000 kg do 17 palet	Do 24 000 kg do 33 palet
Dachser	5 800	6 200	8 100
1. externí dodavatel	6 200	6 700	8 700
2. externí dodavatel	6 400	7 000	9 100

Ostrava

	Do 3 500 kg do 15 palet	Do 6 000 kg do 17 palet	Do 24 000 kg do 33 palet
Dachser	8 100	8 700	12 000
1. externí dodavatel	8 400	9 200	12 500
2. externí dodavatel	8 300	9 200	12 300

Příloha 4 - Tabulky s cenami pro 20´přímý sběrný kontejner

Cbm	1	2	3	4	5	6	7
manipulace v přístavu	26,43	52,85	79,28	105,70	132,13	158,55	184,98
námořné	547,38	1 094,75	1 642,13	2 189,50	2 736,88	3 284,25	3 831,63
poplatky rejdaře	328,80	657,60	986,41	1 315,21	1 644,01	1 972,81	2 301,61
doručení do dekonsolidačního střediska	340,44	680,87	1 021,31	1 361,75	1 702,19	2 042,62	2 383,06
dekonsolidace	60,00	120,00	180,00	240,00	300,00	360,00	420,00
Celkem	1 303	2 606	3 909	5 212	6 515	7 818	9 121

8	9	10	11	12	13	14	15	16
211,40	237,83	264,25	290,68	317,10	343,53	369,95	396,38	422,80
4 379,00	4 926,38	5 473,75	6 021,13	6 568,50	7 115,88	7 663,25	8 210,63	8 758,00
2 630,42	2 959,22	3 288,02	3 616,82	3 945,63	4 274,43	4 603,23	4 932,03	5 260,83
2 723,50	3 063,94	3 404,37	3 744,81	4 085,25	4 425,69	4 766,12	5 106,56	5 447,00
480,00	540,00	600,00	660,00	720,00	780,00	840,00	900,00	960,00
10 424	11 727	13 030	14 333	15 636	16 940	18 243	19 546	20 849

17	18	19	20	21	22	23	24	25
449,23	475,65	502,08	528,50	554,93	581,35	607,78	634,20	660,63
9 305,38	9 852,75	10 400,1	10 947,5	11 494,8	12 042,2	12 589,6	13 137,0	13 684,3
5 589,64	5 918,44	6 247,24	6 576,04	6 904,84	7 233,65	7 562,45	7 891,25	8 220,05
5 787,43	6 127,87	6 468,31	6 808,75	7 149,18	7 489,62	7 830,06	8 170,50	8 510,93
1 020,00	1 080,00	1 140,00	1 200,00	1 260,00	1 320,00	1 380,00	1 440,00	1 500,00
22 152	23 455	24 758	26 061	27 364	28 667	29 970	31 273	32 576

26	27	28	29	30	31	32	33
687,05	713,48	739,90	766,33	792,75	819,18	845,60	872,03
14 231,75	14 779,13	15 326,50	15 873,88	16 421,2	16 968,63	17 516	18 063,38
8 548,86	8 877,66	9 206,46	9 535,26	9 864,06	10 192,87	10 521	10 850,47
8 851,37	9 191,81	9 532,25	9 872,68	10 213,1	10 553,56	10 89	11 234,43
1 560,00	1 620,00	1 680,00	1 740,00	1 800,00	1 860,00	1 920	1 980,00
33 879	35 182	36 485	37 788	39 091	40 394	41 697	43 000

Příloha 5 - Tabulky s cenami pro 40' přímý sběrný kontejner

cbm	1	2	3	4	5	6	7
manipulace v přístavu	22,65	45,30	67,95	90,60	113,25	135,90	158,55
námořné	471,88	943,75	1 415,63	1 887,50	2 359,38	2 831,25	3 303,13
poplatky rejdaře	164,40	328,80	493,20	657,60	822,01	986,41	1 150,81
doručení do dekonsolidačního střediska	247,79	495,57	743,36	991,15	1 238,93	1 486,72	1 734,51
dekonsolidace	60,00	120,00	180,00	240,00	300,00	360,00	420,00
Celkem	967	1 933	2 900	3 867	4 834	5 800	6 767

8	9	10	11	12	13	14	15	16
181,20	203,85	226,50	249,15	271,80	294,45	317,10	339,75	362,40
3 775,00	4 246,88	4 718,75	5 190,63	5 662,50	6 134,38	6 606,25	7 078,13	7 550,00
1 315,21	1 479,61	1 644,01	1 808,41	1 972,81	2 137,21	2 301,61	2 466,02	2 630,42
1 982,29	2 230,08	2 477,87	2 725,65	2 973,44	3 221,23	3 469,01	3 716,80	3 964,59
480,00	540,00	600,00	660,00	720,00	780,00	840,00	900,00	960,00
7 734	8 700	9 667	10 634	11 601	12 567	13 534	14 501	15 467

17	18	19	20	21	22	23	24	25
385,05	407,70	430,35	453,00	475,65	498,30	520,95	543,60	566,25
8 021,88	8 493,75	8 965,63	9 437,50	9 909,38	10 381,2	10 853,1	11 325,0	11 796,8
2 794,82	2 959,22	3 123,62	3 288,02	3 452,42	3 616,82	3 781,22	3 945,63	4 110,03
4 212,37	4 460,16	4 707,95	4 955,73	5 203,52	5 451,31	5 699,09	5 946,88	6 194,67
1 020,00	1 080,00	1 140,00	1 200,00	1 260,00	1 320,00	1 380,00	1 440,00	1 500,00
16 434	17 401	18 368	19 334	20 301	21 268	22 234	23 201	24 168

26	27	28	29	30	31	32	33	34
588,90	611,55	634,20	656,85	679,50	702,15	724,80	747,45	770,10
12	12	13	13	14	14	15	15	16
268,75	740,63	212,50	684,38	156,25	628,13	100,00	571,88	043,75
4 274,43	4 438,83	4 603,23	4 767,63	4 932,03	5 096,43	5 260,83	5 425,24	5 589,64
6 442,45	6 690,24	6 938,03	7 185,81	7 433,60	7 681,39	7 929,17	8 176,96	8 424,75
1 560,00	1 620,00	1 680,00	1 740,00	1 800,00	1 860,00	1 920,00	1 980,00	2 040,00
25 135	26 101	27 068	28 035	29 001	29 968	30 935	31 902	32 868

35	36	37	38	39
792,75	815,40	838,05	860,70	883,35
16	16	17	17	18
515,63	987,50	459,38	931,25	403,13
5 754,04	5 918,44	6 082,84	6 247,24	6 411,64
8 672,53	8 920,32	9 168,11	9 415,89	9 663,68
2 100,00	2 160,00	2 220,00	2 280,00	2 340,00
33 835	34 802	35 768	36 735	37 702

Příloha 6 - Tabulky s cenami pro Dachser Hamburg consol box

cbm	1	2	3	4	5	6	7
námořné	679,50	1 359,00	2 038,50	2 718,00	3 397,50	4 077,00	4 756,50
manipulace v přístavu	517,12	1 034,24	1 551,36	2 068,48	2 585,60	3 102,72	3 619,84
ISPS	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42
vystavení T1	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96
doručení do dekons. střediska	2 800,00	3 600,00	4 500,00	5 800,00	5 800,00	7 000,00	7 800,00
Celkem	5 005	7 002	9 098	11 595	12 791	15 188	17 185

8	9	10	11	12	13	14	15	16
5 436,00	6 115,50	6 795,00	7 474,50	8 154,00	8 833,50	9 513,00	10 192,50	10 872,00
4 136,96	4 654,08	5 171,20	5 688,32	6 205,44	6 722,56	7 239,68	7 756,80	8 273,92
103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42
904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96
7 800,00	8 500,00	8 500,00	9 600,00	10 400,0	10 400,0	11 200,0	11 200,00	11 900,00
18 381	20 278	21 475	23 771	25 768	26 964	28 961	30 158	32 054

17	18	19	20	21	22	23	24	25
11 551,5	12 231,0	12 910,5	13 590,0	14 269,5	14 949,00	15 628,5	16 308,0	16 987,5
8 791,04	9 308,16	9 825,28	10 342,4	10 859,52	11 376,64	11 893,7	12 410,8	12 928,0
103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42
904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96
12 800	12 800	12 800	12 800	13 50	13 500	13 500	14 400	14 400
34 151	35 348	36 544	37 741	39 637	40 834	42 031	44 127	45 324

26	27	28	29	30	31	32	33	34
17 667,00	18 346,5	19 026,0	19 705,5	20 385	21 064,5	21 744	22 423,5	23 103
13 445,12	13 962,2	14 479,3	14 996,4	15 513	16 030,7	16 547,8	17 064,9	17 582,08
103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42	103,42
904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96	904,96
14 400,00	15 000	15 000	15 000	15 000	15 500	15 500	15 500	16 000
46 521	48 317	49 514	50 710	51 907	53 604	54 800	55 997	57 693

35	36	37	38	39
23 782,50	24 462,00	25 141,50	25 821,00	26 500,50
18 099,20	18 616,32	19 133,44	19 650,56	20 167,68
103,42	103,42	103,42	103,42	103,42
904,96	904,96	904,96	904,96	904,96
16 000,00	16 000,00	16 000,00	16 000,00	16 000,00
58 890	60 087	61 283	62 480	63 677

Příloha 7 - Tabulky s cenami pro Austromar, a.s.

Cbm	1	2	3	4	5	6	7
námořné	1 381,65	2 763,30	4 144,95	5 526,60	6 908,25	8 289,90	9 671,55
manipulace	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00
vystavení T1	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00
doručení do dekonsolidačního střediska	1 834,65	2 151,75	2 491,50	2 808,60	2 808,60	3 238,95	3 442,80
Celkem	5 028	6 727	8 448	10 147	11 529	13 341	14 926

8	9	10	11	12	13	14	15	16
11 053,2	12 434,8	13 816,5	15 198,1	16 579,8	17 961,4	19 343,1	20 724,7	22 106,4
906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00
906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00
3 442,80	3 782,55	3 782,55	3 986,40	3 986,40	3 986,40	4 212,90	4 212,90	4 212,90
16 308	18 029	19 411	20 997	22 378	23 760	25 368	26 750	28 131

17	18	19	20	21	22	23	24	25
23 488,0	24 869,7	26 251,	27 633,0	29 014,6	30 396,3	31 777,9	33 159,6	34 541,2
906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00
906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00
4 847,10	4 847,10	4 847,10	4 847,10	4 847,10	5 617,20	5 617,20	5 617,20	5 617,20
30 147	31 529	32 910	34 292	35 674	37 826	39 207	40 589	41 970

26	27	28	29	30	31	32	33	34
35 922,9	37 304,5	38 686	40 067,	41 449,5	42 831,1	44 212,8	45 594,45	46 976,10
906,0	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00
906,0	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00	906,00
5 617,2	5 617,2	5 617,2	6 477,90	6 477,90	6 477,90	6 477,90	6 477,90	6 477,90
43 352	44 734	46 115	48 358	49 739	51 121	52 503	53 884	55 266

35	36	37	38	39
48 357,75	49 739,40	51 121,05	52 502,70	53 884,35
906,00	906,00	906,00	906,00	906,00
906,00	906,00	906,00	906,00	906,00
6 477,90	6 477,90	6 477,90	6 477,90	6 477,90
56 648	58 029	59 411	60 793	62 174

Příloha 8 - Prezentace na téma přímý sběrný kontejner ze Shenzhenu do ČR



Základní informace

DACHSER
Intelligent Logistics

- Přístav odplutí: Shenzhen
- Přístav doplutí: Hamburk
- Dekonsolidační středisko: pobočka DACHSER Kladno
- Distribuce: DACHSER Kladno – síť evropské logistiky
- Frekvence: 1x týdně
- Přepravní čas: cca 30 dní přístav – přístav, cca 35 dní celkem



Časový harmonogram

DACHSER
Intelligent Logistics

	Shenzhen
Uzávěrka dokumentace a zboží	Pondělí
Odplutí	Pátek
Tranzitní čas SZ-HAM	30 dní
Tranzitní čas HAM-Kladno	3-5 dní
Tranzitní čas Kladno-zákazník	1-2 dní



Výhody

DACHSER
Intelligent Logistics

- Týdenní pravidelný servis
- Snížení rizika prostřednictvím snížení manipulace se zásilkou
- Zkrácení celkového tranzitního času prostřednictvím menšího množství překládek
- Využití systému evropské logistiky – kooperace poboček Dachser
- Možnost dočasného bezplatného uskladnění (včetně celní zóny) na pobočce Dachser Kladno
- Možnost celního odbavení (vystavení T1 dokumentu) přímo pobočkou Dachser Kladno



Kontakty

DACHSER
Intelligent Logistics

Jméno	Telefonní číslo	Email
Kontaktní osoba č. 1		
Dagmar Brněnská	Phone: 00420 220 423 171	dgbr@kldn.dachser.com
Kontaktní osoba č. 2		
Adéla Pauly	Phone: 00420 277 898 007	Adela.pauly@dachser.com
Vedoucí projektu		
Ilona Nováková	Phone: 00420 277 020 333 Mobile: 00420 775 557 887	ilona.novakova@dachser.com

Děkujeme a těšíme se na naši budoucí spolupráci!

DACHSER

Zdroj: vlastní zpracování