

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

**Dodací podmínky Incoterms® 2020  
v logistických procesech**

(Diplomová práce)

Přerov 2020

Bc. Daniel Fík



**Vysoká škola  
logistiky**  
o.p.s.

## Zadání diplomové práce

student	<b>Bc. Daniel Fík</b>
studijní program	Logistika
obor	Logistika

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

Název tématu: **Dodací podmínky Incoterms® 2020 v logistických procesech**

Cíl práce:

Na základě analýzy změn zavedených novými dodacími podmínkami Incoterm® 2020 ukázat na typových příkladech jejich implementaci v praxi v útvaru logistiky korporátní společnosti. Součástí řešení bude i podpora v logistických informačních systémech.

Zásady pro vypracování:

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

Diplomovou práci zpracujte v těchto bodech:

- Úvod
- 1. Logistické procesy v dodavatelských řetězcích
- 2. Informační podpora dodavatelsko-odběratelských vztahů
- 3. Analýza změn zavedených Incoterms® 2020
- 4. Typové příklady implementace
- 5. Vyhodnocení dopadů
- Závěr

Rozsah práce: 55 – 70 normostran textu

Seznam odborné literatury:

Gros I., Barančík I., Čujan Z.: Velká kniha logistiky. VŠCHT Praha 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.

Machková, H., Černohlávková, E., Sato, A. a kolektiv: Mezinárodní obchodní operace. Praha: Grada Publishing, 2003. ISBN: 978-80-247-1590-2.

International Chamber of Commerce: Incoterms 2020 Rules. [on-line] <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/tag/incoterms-2020-rules/> [cit. 20. 10. 2019].

Vedoucí diplomové práce:

doc. Dr. Ing. Oldřich Kodým

Datum zadání diplomové práce:

31. 10. 2019

Datum odevzdání diplomové práce:

14. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



doc. Ing. Zdeněk Čujan, CSc.  
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.  
rektor

## Čestné prohlášení

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

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

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

V Přerově, dne 14. 05. 2020

.....

podpis

## **Poděkování**

Děkuji doc. Dr. Ing. Oldřichu Kodymovi za vedení diplomové práce a za cenné rady, které mi poskytl. Dále děkuji všem kolegům za konzultace a poskytnutí interních dokumentů.

## **Anotace**

Diplomová práce se zabývá dodacími podmínkami Incoterms® 2020 a odlišnostmi od posledních dodacích podmínek z roku 2010. Cílem této diplomové práce je zanalyzovat změny provedené u pravidel Incoterms® 2020 a následně na typových příkladech ukázat jejich implementaci v praxi. Součástí této diplomové práce je i podpora v logistických informačních systémech.

## **Klíčová slova**

Dodací podmínky, Incoterms®, logistika, celní řízení

## **Annotation**

Master thesis describes terms of delivery based on the rules Incoterms® 2020 and differences in comparison with Incoterms® 2010. Main purpose of this master thesis is analysis of the changes stated in the new version of the Incoterms® 2020. Thesis also includes implementation of selected rules into the corporate information system.

## **Keywords**

Terms of delivery, Incoterms®, logistics, customs procedure

# Obsah

Úvod.....	10
1. Logistické procesy v dodavatelských řetězcích .....	12
1.1 Historický vývoj logistiky .....	12
1.2 Definice pojmu logistika.....	13
1.3 Logistické cíle.....	13
1.4 Logistické procesy .....	15
1.4.1 Plánování .....	15
1.4.2 Řízení zásob.....	15
1.4.3 Vyhledávání zdrojů.....	16
1.4.4 Vystavení objednávek a jejich umístění .....	17
1.4.5 Doprava.....	17
1.4.6 Výroba .....	18
1.4.7 Distribuce.....	19
1.5 Celní řízení.....	20
1.5.1 Celní politika Evropské Unie.....	21
1.5.2 Celní režimy.....	21
1.5.3 Celní hodnota.....	25
2. Informační podpora dodavatelsko-odběratelských vztahů .....	26
2.1 Cyklus dodavatelsko-odběratelských vztahů.....	27
2.2 Informační strategie v procesně řízené organizaci .....	28
2.3 Informační systémy SCM, ERP, CRM a Blockchain.....	28
2.3.1 SCM (Supply Chain Management).....	29
2.3.2 ERP (Enterprise Resource Planning).....	30
2.3.3 CRM (Customer Relationship Management) .....	31
2.3.4 Blockchain .....	33
3. Analýza změn zavedených Incoterms® 2020 .....	34

3.1	Historie dodacích podmínek Incoterms®	34
3.2	Důvody revize Incoterms® 2020	35
3.3	Ustanovení beze změny	36
3.4	Dodací podmínky Incoterms®2020	38
3.4.1	EXW (Ex Works)	38
3.4.2	FCA (Free Carrier)	39
3.4.3	CPT (Carriage Paid To)	41
3.4.4	CIP (Carriage and Insurance Paid To)	42
3.4.5	DAP (Delivered at Place)	43
3.4.6	DPU (Delivered at Place Unloaded)	44
3.4.7	DDP (Delivered Duty Paid)	45
3.4.8	FAS (Free Alongside Ship)	46
3.4.9	FOB (Free On Board)	47
3.4.10	CFR (Cost and Freight)	48
3.4.11	CIF (Cost Insurance and Freight)	50
3.5	Provedené změny v Incoterms® 2020	51
3.5.1	FCA (Free Carrier)	51
3.5.2	CIP (Carriage and Insurance Paid To)	52
3.5.3	DAP (Delivered at Place)	53
3.5.4	DPU (Delivered at Place Unloaded)	53
3.5.5	DDP (Delivered Duty Paid)	54
4.	Typové příklady implementace	55
4.1	Historie společnosti	55
4.2	Popis využívaných informačních systémů	56
4.2.1	Celně deklarační systém	56
4.3	Implementace Incoterms® do celně deklaračního systému	60
4.3.1	Příjezd zásilky a ukončení tranzitu	60



4.3.2 Dovoz a proclení zásilky.....	62
5. Vyhodnocení dopadů.....	67
Závěr .....	70
Použitá literatura .....	71
Internetové zdroje .....	72
Seznam grafických objektů.....	73
Seznam tabulek .....	74
Seznam zkratk .....	75

# Úvod

Tato diplomová práce se zabývá dodacími podmínkami Incoterms® 2020, jejich zněním a změnami, které byly uskutečněny oproti poslednímu vydání z roku 2010. Dále je v praktické části této práce popsána implementace vybraných dodacích podmínek do celně – deklaračního systému vybrané společnosti.

Cílem této diplomové práce je analyzovat změny provedené v dodacích podmínkách Incoterms® 2020 a následně na typových příkladech ukázat jejich implementaci v praxi v útvaru logistiky v rámci korporátní společnosti. Součástí praktické části je i označení rizikových parit, jejichž použití v praxi může vést k různým komplikacím.

Téma dodacích podmínek Incoterms® jsem si vybral proto, že v rámci logistiky a obchodu hrají tato pravidla velmi důležitou roli. Jelikož jejich aktualizace probíhá pouze jednou za 10 let, je podle mého názoru rychlá analýza a odhalení slabých a silných míst velmi důležitá před samotným začátkem využívání těchto dodacích podmínek v praxi. Při vypracovávání této diplomové práce jsem měl možnost čerpat z interních dokumentací, popisující praktické využití jednotlivých dodacích podmínek a jejich využití v rámci celně deklaračního systému. Diplomová práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část.

První kapitola teoretické části se zabývá logistickými procesy v dodavatelských řetězcích. V této kapitole je popsána historie a význam pojmu logistika, logistické cíle a procesy. Dále je zde detailně popsán okruh celního řízení a jeho místo v rámci logistického řetězce. Součástí je i popis základních celních režimů.

Druhá kapitola se týká informační podpory v dodavatelsko – odběratelských vztazích, jejich cyklech a informační strategie v procesně řízených organizacích. Součástí je i detailní popis jednotlivých informačních systémů jako SCM, ERP, CRM a princip jejich zavedení v rámci podnikových systémů.

Praktická část diplomové práce začíná třetí kapitolou, ve které jsou představeny samotné dodací podmínky, jejich historie, důvody revize oproti předchozím pravidlům z roku 2010 a analýza jednotlivých parit. V této kapitole jsou popsány i změny, které byly provedeny v nové verzi dodacích podmínek oproti starší verzi z roku 2010.

V rámci čtvrté kapitoly je popsána implementace vybraných dodacích podmínek do podnikového celně deklaračního systému společnosti a jejich vliv na určování celní hodnoty. Poslední pátá kapitola obsahuje vyhodnocení dopadů aktualizace dodacích podmínek Incoterms® 2020. Dále jsou v této kapitole označeny kritické parity, jejichž použití může mít za následek vznik komplikací při přepravě zboží.

# 1. Logistické procesy v dodavatelských řetězcích

V dnešní době se s pojmem logistika setkáváme čím dál více. Důvodem může být rostoucí ekonomika a s tím spojený růst obchodu. Jsou zakládány nové společnosti, které mají svůj byznys založený na včasných dodávkách zboží zákazníkům přímo k jejich dveřím. Rozvoj těchto služeb v dnešní době sledujeme hlavně u rozvozových společností, které se zavazují k tomu, že objednané potraviny doručí v určitém časovém rozmezí až k zákazníkovi domů.

Jelikož roste jak vnitrostátní, tak i mezinárodní obchod, dochází tím pádem i k navyšování počtu dopravních prostředků nejen na pozemních komunikacích, ale i na moři a ve vzduchu. Vhodnou volbou dopravních prostředků dochází k dodání zboží nejen v dobré kvalitě, ale především v předem stanoveném čase.

Růst obchodu má přímý vliv na nárůst finančních prostředků ve státních pokladnách. Velký důraz je kladen na správnou funkci celní správy v oblasti celního řízení, díky které je do státní pokladny odváděno vyměřené clo za dovezené zásilky ze třetích zemí.

## 1.1 Historický vývoj logistiky

Původ pojmu logistika najdeme v řečtině a bylo odvozeno ze slova „logistikon“, které lze volně přeložit jako důraz na rozum a počínání a ze slova “logos”, což znamená slovo, myšlenka nebo řeč. Za největším rozšířením pojmu logistika stojí vojenství, pro které tento pojem zahrnoval především zásobování potravinami a potřebným válečným vybavením.

Po konci 2. světové války dochází k využívání nejen ve vojenství, ale také v hospodářství a ekonomice. Dochází k růstu zásob a společnosti začínají vytvářet nové a efektivnější způsoby, díky kterým bude zboží efektivněji uskladněno. V 80. letech 20. století dochází k rozšiřování činností, které pojem logistika do té doby zahrnoval, a to konkrétně distribuci, obchodování a zajišťování komunikace s dodavateli. V dnešní době je souhrn těchto činností označen pojmem logistické procesy.

Na konci 90. let 20. století již tyto procesy využívá většina společností a logistika se stává nástrojem, díky kterému mohou jednotlivé firmy plnit své vytyčené cíle. V dnešní době se v logistice využívají komunikační a informační nástroje, které zajišťují

bezproblémovou přepravu zboží od dodavatele k zákazníkům. Součástí logistické struktury jsou také logistická centra, která jsou umístěna na strategických místech a integrují do jednoho místa přepravce zboží, pojišťovací společnosti nebo například poskytovatele celních služeb.

## 1.2 Definice pojmu logistika

Pojem logistika zahrnuje velké množství činností napříč celým dodavatelským řetězcem, výrobou počínaje a činnostmi po dodání zboží konečnému zákazníkovi konče.

*„Logistika znamená tvorbu, řízení a organizování materiálových a informačních toků zboží a všech ostatních činností., které jsou s toky zboží a informací spojeny. Materiálové toky představují tzv. zásobovací činnosti, dále pohyby polotovárů mezi výrobci navzájem a nakonec pohyby hotových výrobků mezi výrobcí a odbytovými resp. obchodními organizacemi včetně pohybů zboží přímo ke spotřebiteli.“ [1, s. 15]*

Logistiku lze definovat i takto:

*„Logistika je samostatná průřezová funkce obslužného charakteru, která překračuje hranice tradičních základních funkcí průmyslového podniku (nákup, výroba, prodej), a které patří všechny úkoly související s logistickým systémem podniku.“ [2, s. 12]*

Z výše uvedených definic je zřejmé, že logistika nezahrnuje pouze toky zboží, ale její nedílnou součástí jsou i toky informací mezi zákazníky a dodavateli a také toky finanční. Nedílnou součástí je také nákup a uskladnění materiálů, které jsou následně pomocí využívaných informačních systémů dále distribuovány do míst konečné spotřeby.

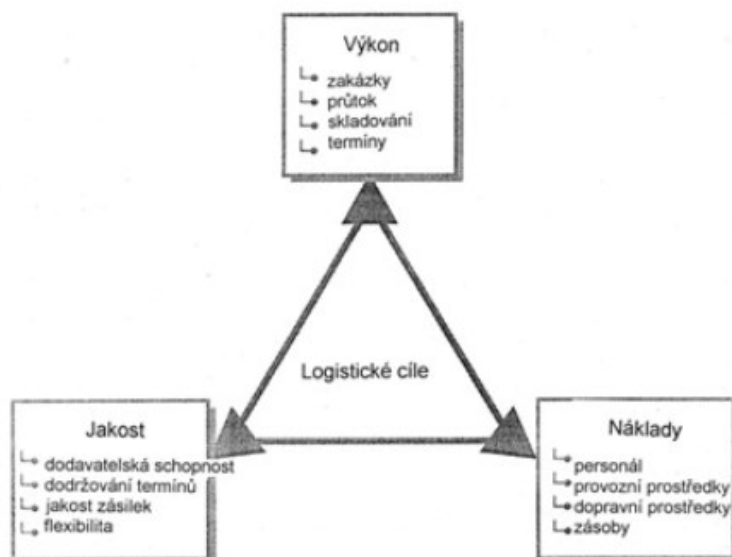
## 1.3 Logistické cíle

Doručení zboží v požadovaném množství, kvalitě, na správné místo a ve správném čase, to jsou základní logistické cíle, které je třeba vždy, na základě dohody zákazníka a dodavatele, třeba dodržet. Dodržováním těchto zásad dochází k uspokojování potřeb zákazníka.

*„Hlavním cílem logistiky je optimalizace logistických výkonů s jejími komponentami, logistickými službami a logistickými náklady.“ [3, s.16]*

Jelikož mezi nejdůležitější logistické cíle patří dodání zboží ve správný čas a na správné místo, je nutné věnovat nemalou pozornost správnému výběru dodacích podmínek Incoterms®. Uvedení nekompletní nebo nevhodné dodací podmínky může mít za následek prodloužení doby dodání zboží nebo doručení na nesprávné místo. Situace, při které dochází k opoždění dodávky zboží na základě uvedení nevhodné dodací podmínky, může být zapříčiněna při samotných nakládkách nebo vykládkách zboží, kdy je například kupující povinen v závodě prodávajícího zboží naložit svépomocí a vlastním nakládacím zařízením, které však nemusí být vždy součástí dopravního prostředku.

Obecně lze říci, že logistické cíle se snaží minimalizovat nespolehlivost logistického systému. V první řadě je zde snaha o snížení nákladů za zásoby na skladech, personál, provozní prostředky a dopravní prostředky. Redukování nákladů na dopravní prostředky může být například zajištěno sjednocováním jednotlivých dodávek do větších celků. Následně se klade důraz na výkonnost v rychlosti vyřízení zakázek, průtoku zboží logistickým řetězcem, nebo na dodržování termínů dodávek. Poslední oblastí, u které se velmi řeší jakékoli nesrovnalosti, je oblast jakosti. Pro oblast jakosti zboží je velmi důležitá dodavatelská schopnost dodržet požadovanou kvalitu dodávky a v případě potřeby zákazníka flexibilně reagovat na dodatečné požadavky zákazníka. Dodání nekvalitního zboží znamená vynaložení nákladů a nulové příjmy, navíc se musí proces výroby a dodání zboží uskutečnit znovu.



Obr. 1.1 Logistické cíle

Zdroj 1.1 Cíle logistiky. In: SlidePlayer [online]. České Budějovice: Blanka Sedláčková, 2014 [cit. 2018-04-27]. Dostupné z: <http://slideplayer.cz/slide/5631106/#>

## 1.4 Logistické procesy

Logistické procesy si lze představit jako diagram, tzn. jako strukturované grafické znázornění, které tvoří prvky a vazby. V této podobě představují prvky jednotlivé dodavatele, distribuční sklady, zákazníky nebo překladiště. Naopak vazby v našem případě představují akce, která mezi prvky probíhá (např. toky informací, peněz nebo přepravní spojení). Prvky a vazby tvoří systém, který má definované vstupní a výstupní veličiny.

Vstupní veličiny jsou spojeny s požadovanou velikostí nároků na výrobu, vyráběné výrobky a suroviny, které jsou pro výrobu nakupovány. Čím vyšší jsou následně nároky na vyšší počet vstupních materiálů, tím vyšší jsou i nároky na logistické výkony. U nízkých vstupů položek do výroby jsou následně i nároky spojené s logistikou nižší.

Výstupní veličiny definují efektivitu celého systému. Na základě těchto veličin dostáváme informace ohledně nákladů, výdajů a slouží jako podklady pro zvýšení efektivity.

### 1.4.1 Plánování

Velmi důležitým prvkem logistických procesů je bezesporu plánování. Před začátkem samotné výroby je nutné celý výrobní program naplánovat tak, aby byly použity vhodné technologie a způsoby výroby, aby byl použit vhodný materiál a minimalizovali se výrobní náklady. Plán výroby zahrnuje i použití nebo nákup potřebných strojů, na kterých bude samotná výroba probíhat. V dnešní době je možné samotné plánování a následnou výrobu modelovat ve specializovaných počítačových programech.

Pro dosažení co největší efektivity při plánování je vhodné klást takové otázky, které nám pomohou vybrat vždy tu nejlepší variantu. Může se jednat o otázky související s plánovanými dodávkami materiálů, tzn. kdy daný materiál dodat a nakoupit, v jaké kvalitě a množství.

### 1.4.2 Řízení zásob

*„Řízení zásob je pokládáno za jednu z nejdůležitějších manažerských aktivit moderního podniku. V nejširším slova smyslu představuje zabezpečování a udržování optimálního množství a druhů hmotných zdrojů, potřebných pro realizaci strategických, taktických*

*i operativních cílů. Řízení zásob je osou řízení výrobních procesů, ale i procesů obchodních.*“ [4, s. 192]

Dále podle Tomka a Hofmana [4, s. 192] je cílem řízení zásob vyrovnávání výkyvů mezi uskutečňovanými dodávkami ze strany dodavatele a spotřebou zákazníků, a to jak kvantitativně, tak i časově. Ke splnění těchto cílů dochází k implementaci moderních IT systémů, které jsou využity například k předvídání parametrů budoucí dodávky zboží, kontinuálnímu vyhodnocování stavu zásob, anebo k zajišťování aktuálních informací o pohybu zboží. Řízení zásob lze rozdělit na operativní a strategické.

Operativní řízení zásob zajišťuje udržování konkrétních zásob v předem určeném množství a kvalitě, které slouží k interním i externím potřebám. Náklady, které vznikají při pořizování, manipulaci nebo doplňování zásob, musí být vždy co nejvíce minimalizovány.

Strategické řízení zásob lze chápat jako rozhodnutí vrcholného managementu o výši finančních zdrojů, které jsou poskytnuty pro krytí konkrétního druhu zásob.

Řízení zásob umožňuje sledovat a následně efektivně reagovat na aktuální stav zásob na skladě. Nejčastěji dochází k pozorování dvou stavů, a to stavu okamžité zásoby a průměrné zásoby.

Díky ukazateli okamžité zásoby dostáváme informace ohledně skutečného stavu zásob na skladě v daný okamžik. Naproti tomu pomocí ukazatele průměrné zásoby jsme schopni definovat denní průměry za delší časové období.

### **1.4.3 Vyhledávání zdrojů**

Vyhledávání zdrojů náleží oddělení nákupu, které má velký vliv na bezproblémové fungování logistického řetězce. Cílem oddělení nákupu je vyhledat takového dodavatele, který bude schopen dodat potřebný materiál nebo zboží ve správné kvalitě, na správné místo a ve správný čas. Pokud má zákazník výsadní postavení na trhu oproti dodavateli, může docházet k nadstandardním požadavkům, které musí dodavatel splnit. V extrémních případech může dojít i ke krachu dodavatele.

Pokud je naopak ve výsadním postavení dodavatel, potom se jedná o tzv. monopolním postavení vůči zákazníkovi. Vyvážený stav, kdy ani jedna strana nemá výsadní postavení, vede k vzájemné prosperitě obou stran.



#### 1.4.4 Vystavení objednávek a jejich umístění

*„Pojmem vyřizování objednávek se souhrnně označují všechny činnosti, které jsou potřebné mezi odesláním objednávky a přijetím dodávky u příjemce. Čas mezi podáním objednávky a dodávkou, včetně jejího zaplacení, je pořizovací lhůta.“ [5, s. 61]*

Podle Lukoszové [5, s. 61], by každý podnik měl dbát na nastavení optimální pořizovací lhůty, a to hned z několika důvodů. Dlouhá pořizovací lhůta může mít za následek pokles finančních příjmů podniku, a také pokles úrovně logistických služeb. Naopak krátká pořizovací lhůta může mít za následek větší chybovost při tvorbě objednávek nebo v samotném logistickém procesu. Pro splnění cílů při kratších lhůtách je zapotřebí více zaměstnanců, kteří se na jednotlivých krocích v procesu podílejí.

*„Další důležitou otázkou, týkající se objednávek, je určení její velikosti. Ta je ovlivňována řadou interních a externích faktorů, mezi něž patří především:*

- velikost potřeby,
- disponibilní finanční prostředky,
- skladové dispozice,
- situace na trhu dodavatelů,
- kapacita dopravních zařízení.“ [5, s. 61]

#### 1.4.5 Doprava

*„Logistika v dopravě představuje integrované využití technických, organizačních i řídicích metod k tomu, aby dopravce zajistil přemístění požadovaných věcí nebo zboží ve správném čase na správné místo s požadovanou jakostí služeb a s příslušnými informacemi.“ [5, s. 62]*

Doprava je podle Lukoszové [5, s. 62] v logistickém řetězci zastoupena vazbou mezi jednotlivými prvky, což znamená, že představuje určitou akci, která propojuje jednotlivé části procesu. Dopravu lze rozdělit na mimopodnikovou a vnitropodnikovou. Mimopodnikovou dopravou se rozumí například přeprava zboží od dodavatele do výroby, nebo dále distribuce konečných výrobků spotřebitelům. Naproti tomu vnitropodniková doprava zahrnuje veškeré pohyby zboží a materiálů v rámci podniku (přemístění zboží do skladu, k montáži, expedici).

Dopravní prostředky nemusí zajišťovat jen funkci přepravní, ale mohou disponovat také obalovou technikou, která přepravované zboží uloží do obalu, jenž může zabránit jeho poničení během přepravy. Velkou výhodou je také zajištění nakládky a vykládky za pomoci manipulační techniky, která je součástí daného prostředku. Tím může dojít i k časovým a finančním úsporám.

Kvůli ochraně i lepší manipulaci je zboží uloženo v manipulačních jednotkách, které zajišťují ochranu dopravovaného zboží před poškozením nebo krádeží, snadnější manipulaci a možnost jednotlivé jednotky skladovat.

V praxi rozlišujeme 5 řádů manipulačních jednotek:

- manipulační jednotky nultého řádu (zboží ve spotřebitelském obalu),
- manipulační jednotka I. řádu (karton, demižon),
- manipulační jednotka II. řádu (paleta, rolltejn),
- manipulační jednotka III. řádu (kontejner, výměnné nástavby),
- manipulační jednotka IV. řádu (velké přepravní jednotky do hmotnosti až 2000 tun).

#### **1.4.6 Výroba**

Během procesu výroby se jednotlivé vstupy neboli zdroje, objevují nejčastěji v podobě různých materiálů, které jsou následně přeměněny na výstupy, tzn. produkty, hmotné výrobky, anebo služby. Hlavním cílem výroby je co nejefektivnější využití výrobních zdrojů. Mezi základní výrobní faktory patří práce, půda a kapitál.

Výrobní faktory lze také rozdělit na transformované výrobní zdroje a transformující výrobní zdroje. Mezi transformované výrobní zdroje patří materiál, informace a zákazníci. Naproti tomu transformující výrobní zdroje jsou tvořeny zařízením a jejich obsluhou. Takovéto rozdělení se nejčastěji využívá při hodnocení efektivity využívání výrobních zdrojů. Efektivitou se ve výrobě rozumí odstranění plýtvání s omezenými zdroji a jejich následné využití, které povede k tvorbě zisku. Díky konkurenci jsou výrobci nuceni vyrábět s co nejnížší spotřebou výrobních faktorů, což lze kontrolovat pomocí ukazatele výnosnosti výrobních faktorů.

Vzorec má následující tvar:

$$V = \frac{O}{I}$$

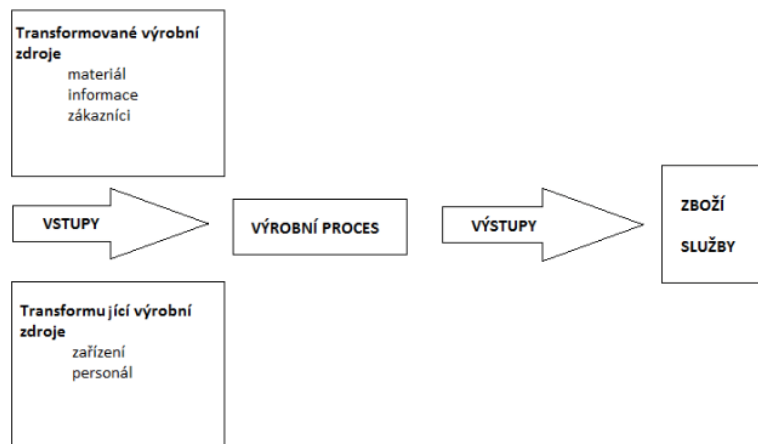
Obr. 1.2 Vzorec výpočtu výnosnosti výrobních faktorů

Zdroj 1.2 Mikroekonomie, In: SlidePlayer [online]. Brno: Ing. Jiří Luňáček, Ph.D. MBA. Dostupné z: <https://slideplayer.cz/slide/11415977/> [cit. 2020-04-27].

kde:  $V$  ... výnosnost výrobních faktorů,

$O$  ... objem výstupů,

$I$  ... objem vstupů.



Obr. 1.3 Transformované a transformující výrobní zdroje

Zdroj 1.3 Keřkovský, M. Valsa, O. Moderní přístupy řízení výroby. Praha: C. H. Beck, 2012, str. 3

#### 1.4.7 Distribuce

„Distribuční řetězec je tvořen souborem organizačních jednotek podnikatele a externích zprostředkovatelů, jejichž prostřednictvím jsou výrobky dodávány zákazníkům.“ [6, s. 62]

Dále podle Grose [6, s. 62] je distribuční řetězec tvořen prvky (přepravní společnosti, překladiště, výroba nebo zákazník), které jsou propojeny vazbami (přeprava zboží). Nejdůležitějším předpokladem pro správně fungující distribuční řetězec se považuje jeho flexibilní struktura a také operativní jednání v krizových situacích.

Distribuci zboží lze rozdělit na dva druhy, a to na přímou a nepřímou. Přímá distribuce je tvořena pouze dvěma prvky v distribučním řetězci, a to prodávajícím a zákazníkem. V případě nepřímé distribuce vstupují do distribučního řetězce další prvky, mezi které

patří například překládka. Ta zajišťuje funkci kompletační, díky které následně dochází ke snižování počtu operací, přepravních cest a nákladů.

Ve fázi distribuce vstupují do hry také dodací podmínky Incoterms®, které definují povinnosti a rizika mezi prodávajícím a kupujícím.

Podle Grose, Barančíka a Čujana [12, s. 91] zahrnuje distribuce takové náklady, které lze rozdělit do tří větších kategorií.

Mezi takové kategorie patří:

- náklady na dopravu,
- náklady na zásoby,
- náklady spojené s informacemi.

Náklady na dopravu jsou ovlivněny nejen cenou pohonných hmot, ale také geografickým rozložením distribuční sítě. Jelikož dochází rozšiřování tohoto geografického rozložení a růstem cen pohonných hmot, rostou i samotné náklady na dopravu.

Náklady na zásoby souvisí s provozem skladu a s jednotlivými aktivitami, které se váží k manipulaci se zbožím. Do této kategorie také spadají náklady na pořízení zásob a náklady spojené s uloženým kapitálem v zásobách.

Poslední kategorie představuje takové náklady, které jsou vynaloženy na sledování pohybu jednotlivých zásilek během samotné distribuce.

## 1.5 Celní řízení

*„Celní řízení se vede za účelem rozhodnutí o tom, zda bude zboží propuštěno do navrženého celního režimu, nebo o vyřízení celního režimu, do něhož bylo zboží propuštěno, popřípadě také za účelem stanovení cla.“ [7, par. 12]*

Předmětem celního řízení je jak dovoz, tak i vývoz fyzického zboží do nebo ze zemí mimo Evropskou unii. Celnímu řízení naopak nepodléhají služby nebo například elektronický přenos dat. Na zboží může být následně uvaleno clo, které plní funkci ochrannou a fiskální. Ochrannou funkcí se rozumí ochrana domácího trhu před dovozem třetizemního zboží. Funkcí fiskální se rozumí příjem finančních prostředků do rozpočtu České republiky i Evropské unie (80 % z vybraného cla na území České republiky je následně odevzdáno do rozpočtu EU).

V některých případech je možné využít možnosti osvobození od platby cla:

- zásilky nepatrné hodnoty, tzn. hodnota zásilky nesmí být vyšší než 150 euro (pro zásilky s hodnotou menší než 22 euro dochází i k osvobození od DPH,
- vzorky nebo zboží nepatrné hodnoty, které jsou neupotřebitelné,
- zboží, které je předmětem výstav,
- zboží ke zkouškám, analýzám, nebo pokusům.

### **1.5.1 Celní politika Evropské Unie**

Celní politika Evropské unie je součástí společné obchodní politiky EU. Celní legislativu EU tvoří Celní kodex Unie (UCC), který se skládá z Nařízení EP a Rady EU. Celní kodex Unie stanoví obecná pravidla pro zboží, které vstupuje nebo vystupuje z území EU. Kodex je dále rozšířen o UCC DA (delegovaný akt), který doplňuje znění o detailní pravidla a o UCC IA (implementovaný akt), kterým se definují a upřesňují ustanovení UCC DA.

Celní řízení v České republice se řídí nejen podle předpisů na evropské úrovni, ale také celním zákonem (zákon č. 242/ 2016 Sb.). Dodržování celních zákonů a správu cel v České republice zajišťuje Celní správa, která je tvořena Generální ředitelstvím cel a jednotlivými celními úřady. Celní orgány mohou provádět veškeré kontroly, které považují za nezbytné pro zajištění řádného používání celních předpisů. Předmětem kontroly mohou být například správné a úplné údaje na celních prohlášeních, kontrola pravosti předložených dokladů, nebo správné vyměření cla a daní.

Pokud dojde k protiprávnímu jednání ze strany dovozce/ vývozce, je celní správa oprávněna uložit sankce, které představují uložení pokuty až do výše 4 mil. korun, propadnutí nebo zabránění zboží, nebo zákaz činnosti, a to až na 2 roky.

### **1.5.2 Celní režimy**

Při celním řízení rozhodují celní orgány o propuštění zboží do celního režimu a uplatňují příslušná obchodně-politická a fiskální opatření.

Celní režimy je možné rozdělit následovně:

- volný oběh (dovoz),

- vývoz,
- zvláštní celní režimy,
  - tranzit,
  - uskladnění,
  - zušlechťení.

### **1.5.2.1 Volný oběh**

Celní režim volného oběhu představuje nejběžnější dovozní režim, který umožňuje volné nakládání s dovezeným zbožím. Cílem volného oběhu je zacházení se zbožím, které není zbožím EU, právě tak, jako by se jednalo o zboží EU. Zboží následně získává evropskounijní status. Pro propuštění zboží do tohoto režimu je nutné uhradit vypočtené dovozní clo, případně další poplatky, které jsou definovány na základě příslušných předpisů, spotřební daně a DPH.

Jak již bylo řečeno, ve speciálních případech je možné propustit zboží do volného oběhu s částečným nebo dokonce i úplným osvobozením od cla. Tyto výjimky je možné udělit na základě zvláštního účelu zboží, které zůstává po dobu jeho využívání pod celním dohledem. Celní dohled zaniká, jakmile je se zbožím dále naloženo, tzn. zboží je zničeno, vyvezeno zpět do země původu.

Zánik může být zapříčiněn i použitím zboží pro jiné účely, než bylo původně stanoveno. V tom případě vzniká povinnost platby vyměřeného cla a následné propuštění zboží do volného oběhu. Příkladem zboží, pro které je uplatněno úplné osvobození od cla, je například zboží darované k příležitosti sňatku.

Pro možnost propuštění zboží s částečným nebo úplným osvobozením od cla je nutné získat povolení celního úřadu.

### **1.5.2.2 Vývoz**

Vývozním celním režimem se rozumí doprava zboží do zemí mimo Evropskou unii. Vývoz zboží je uskutečněn, pokud splňuje jeden z níže uvedených bodů:

- propuštění zboží do některého celního režimu,
- vstup zboží do třetí země,
- umístění zboží do celního skladu nebo do svobodného pásma,

- uvedení data výstupu na daňovém dokladu, který prokazuje vývoz zboží.

U režimu vývozu jsou jednotlivé případy osvobozeny od platby DPH. Jedinou výjimkou, kdy je třeba DPH uhradit, jsou takové případy, kdy kupující přepravuje potraviny nebo pohonné hmoty určené pro vlastní potřebu.

### 1.5.2.3 Tranzit

Zvláštní celní režim tranzitu zajišťuje přepravu zboží pod celním dohledem mezi dvěma celními úřady. Celní úřad, který stojí na počátku tranzitního režimu se nazývá celní úřad odeslání, naopak celní úřad, který stojí na konci tohoto režimu nazýváme jako celní úřad určení. Režim tranzitu lze rozdělit na vnější a vnitřní.

Tranzit se považuje za ukončený v případě, kdy je zboží společně s potřebnou dokumentací předloženo celnímu úřadu určení.

Vnější tranzit se týká přepravy zboží, které má třetizemní původ, a to mezi dvěma místy na celním území Evropské unie, viz Obr. 1.3. Na zboží přepravované v tomto režimu se nevztahuje platba dovozního cla a další poplatky, které mohou vzniknout na základě platných předpisů. Tranzitní celní prohlášení má pro tento typ označení T1.



Obr. 1.4 Vnější tranzit

Zdroj 1.4 Interní dokumentace společnosti

Naopak během vnitřního tranzitu dochází k přepravě zboží, které má evropskounijní původ, a to mezi dvěma místy Evropské unie přes území třetí země. Během přepravy zboží v tomto celním režimu nedochází ke změně statusu zboží.



Obr. 1.5 Vnitřní tranzit

Zdroj 1.5 Interní dokumentace společnosti

#### **1.5.2.4 Uskladnění zboží v celním skladu**

Režim uskladnění zboží v celním skladu zajišťuje možnost uskladnění třetizemního zboží na území Evropské unie, aniž by podléhalo vyměřenému dovoznímu clu nebo dalším poplatkům, které mohou být vyměřeny na základě příslušných předpisů. Zboží lze standardně v režimu uskladnění ponechat po neomezenou dobu. Pokud se však jedná o zboží, které svou povahou v případě dlouhodobého uskladnění může mít negativní vliv na životní prostředí nebo na život lidí, zvířat či rostlin, potom je určena maximální povolená doba uskladnění.

#### **1.5.2.5 Aktivní zušlechtovací styk**

Během režimu aktivního zušlechtovacího styku dochází k přepravě třetizemního zboží do tuzemska, a to za účelem zušlechtění (např. kompletace, opravy, montáže). Po provedení potřebného zušlechtění je zboží vyvezeno z tuzemska zpět do země, odkud bylo zboží odesláno. Na zboží v tomto celním režimu se nevztahuje platba cla ani daně.

#### **1.5.2.6 Pasivní zušlechtovací styk**

Režimem pasivního zušlechtovacího styku se rozumí dočasný vývoz tuzemského zboží do třetí země, kde bude následně provedeno požadované zušlechtění a jeho následné



odeslání zpět. Zboží může být v tomto režimu osvobozeno od platby cla částečně nebo úplně.

### 1.5.3 Celní hodnota

Podle Machkové [8 s. 157], tvoří celní hodnota základ pro následné vypočtení cla, které je zapláceno celním orgánům. Základem pro celní hodnotu je fakturovaná hodnota zboží, ke které jsou přičteny veškeré třetizemní náklady. Z této částky je následně vypočítáno clo, a to na základě přidělené celní sazby, která se určí podle výrobního materiálu a charakteru přepravovaného zboží.

Pokud by došlo k nesprávnému vypočtení celní hodnoty, mohlo by se následně jednat o celní delikt, který by mohl skončit i několika milionovou pokutou.

Podle celního zákona [9, s. 3744-3745], lze celní hodnotu stanovit pomocí pěti metod, které se vždy aplikují postupně:

- metoda převodní hodnoty stejného zboží,
- metoda převodní ceny podobného zboží,
- metoda jednotkové ceny,
- metoda vypočtené celní hodnoty,
- metoda tzv. poslední naděje.

Metoda převodní hodnoty stejného zboží vychází ze stanovených hodnot takového zboží, které má typické znaky stejné jako posuzované zboží a je dováženo ve stejném čase a množství. Pokud je třeba využít metody určení ceny na základě hodnoty podobného zboží, vybere se takové zboží, které má stejné znaky a složení. Takové zboží by mělo plnit stejnou funkci jako zboží, pro které je hodnota stanovována.

Pokud není možné na základě těchto metod stanovit celní hodnotu, je celní správa oprávněna využít metodu jednotkové ceny. Tato metoda je založena na jednotkové ceně, za kterou bylo stejné nebo podobné zboží dovezeno. Metoda vypočtené celní hodnoty vychází z připočítávání nákladů, které vzniknou mimo území Evropské unie.

Metoda poslední naděje umožňuje celní správě použít všechny dostupné prostředky k tomu, aby mohla být stanovena celní unie. Takové prostředky musí být slučitelné s národními předpisy. V některých případech může dokonce dojít k dohodě mezi celní správou a dovozcem zboží.

## 2. Informační podpora dodavatelsko-odběratelských vztahů

Dodavatelsko-odběratelský vztah lze definovat jako vztah mezi dvěma smluvními stranami, které tvoří prodej a nákup určité komodity. Tyto vztahy jsou z velké části definované v obchodním zákoníku, konkrétně ve třetí části, která se věnuje obchodním závazkovým vztahům. Pokud však v obchodním zákoníku neexistuje konkrétní úprava, je možné použít i některá ustanovení z občanského zákoníku.

*„Dodavatelsko-odběratelské vztahy (DOV) představují obchodní kontakt nebo různé formy spolupráce mezi podnikem dodavatele a odběratelem na trhu organizací. Tyto závazky jsou obvykle zabezpečovány smluvně, podle legislativy obchodně závazkových vztahů (upravené Obchodním zákoníkem).“ [5, s. 104]*

Úkolem dodavatelsko-odběratelských vztahů je uskutečňování obchodních činností, a to po stránce hmotné (dodávky zboží, poskytování služeb), finanční (tok financí) a informační (vytváření a poskytování faktur a dodacích listů).

Jako výsledek dodavatelsko-odběratelských vztahů je možné definovat samotnou realizaci obchodu mezi prodávajícím a kupujícím, tzn. uzavření smlouvy. Uzavřené smlouvy mají nejčastěji písemnou podobu, která zamezuje vzniku možných sporných situací, které mohou při realizaci obchodu mezi jednotlivými smluvními stranami nastat. Důležitá je také tvorba objednávkového formuláře, na jehož základě se definují jednotlivé požadavky na dodávky zboží a slouží také jako záznam o samotném nákupu.

Po uzavření smlouvy vznikají na základě obchodního zákoníku mezi smluvními stranami tyto povinnosti:

Tab. 2.1 Povinnosti prodávajícího a kupujícího

Povinnosti prodávajícího	Povinnosti kupujícího
Dodání zboží na základě obdržené objednávky	Zaplacení stanovené kupní ceny
Předání dokladů doprovázející zásilku	Převzetí dodávky
Umožnění nabytí vlastnického práva kupujícím	

Zdroj 2.1 Vlastní tvorba

## 2.1 Cyklus dodavatelsko-odběratelských vztahů

Před samotným uzavřením smluv mezi prodávajícím a kupujícím, dochází podle Lukozsové [5, s. 107] k navazování dodavatelsko-odběratelských vztahů, které lze rozdělit do čtyř fází.

Během první fáze dochází k postupnému poznávání a vybírání vhodného dodavatele. Toto poznávání má za úkol především pochopení principů fungování daného dodavatele a dosažení vzájemné důvěry. Důležité je uvědomění, že během této fáze nevznikají žádné finanční transakce a tím pádem je ukončení spolupráce s nevhodným dodavatelem vcelku jednoduché.

Mezi požadavky odběratelů na jednotlivé dodavatele lze zařadit zkušenosti dodavatelů z předchozích dodavatelsko-odběratelských vztahů, nebo například na základě pohledu dodavatele na budoucí vývoj společné spolupráce.

Během druhé fáze dochází k postupnému navazování kontraktů mezi odběratelem a dodavatelem. Pokud se jedná o nového, dosud neprověřeného dodavatele, nastává pro odběratele rizikové období. Toto riziko plyne z nejistoty, zda vynaložené prostředky opravdu přinesou požadované výsledky. Pokud jsou informace o dodavateli známy, jedná se již o prověřeného dodavatele a tím pádem není riziko navázání spolupráce mezi oběma účastníky dodavatelsko-odběratelských vztahů tak náročné. Transakční riziko, zda vložené finanční prostředky zajistí požadovanou kvalitu služeb, zůstává i v tomto případě.

Ve třetí fázi jsou z pohledu dodavatele realizovány jednotlivé dodávky na základě uzavřeného kontraktu. Dodavatel se snaží plnit hlavní logistické zásady, a to uskutečnění dodávek zboží ve správný čas, na správné místo a v požadované kvalitě. Odběratel naproti tomu řeší záležitosti týkající se tvorby efektivního plánu zásobování a plánování výroby.

V poslední čtvrté fázi dochází k utváření dlouhodobých dodavatelsko-odběratelských vztahů, které se v této fázi dají považovat za stabilizované. Mezi dodavatelem a odběratelem se začínají jednotlivé procesy a postupy automatizovat. Klíčovým faktorem dalších úspěchů jsou v této fázi pravidelné schůzky, během kterých dochází k vyjasnění vzniklých, ale i budoucích případů a požadavků. Mezi nejčastěji řešená témata patří kvalita a včasné dodávky zboží.

Jelikož ve čtvrté fázi dochází k navázání dlouhodobých vztahů, je třeba zajistit, aby po celou dobu spolupráce byla zajištěna flexibilita ze strany dodavatele.

## **2.2 Informační strategie v procesně řízené organizaci**

*„Strategické řízení IS/ ICT lze definovat jako kontinuální proces, jehož cílem je efektivně využít informačních systémů a technologií k vytváření přidané hodnoty produktů a služeb, které organizace nabízí zákazníkům.“ [10, s. 34]*

Informační strategie je v podniku, podle Sodomky [10, s. 34] vytvářena jednou za tři nebo pět let, a to speciálním týmem pracovníků, které mohou ještě doplnit externí odborníci. Zásadní jsou pravidelná sezení těchto týmů, které analyzují výsledky z minulých období a vytvářejí plány pro období nadcházející.

Vytvořením informační strategie dochází k rozvoji podniku v oblasti informačních technologií, definuje různé IT projekty a jejich vazby, které následně slouží jako zdroj informací pro tým odborníků.

*„Procesně řízená organizace má velmi mnoho společného s řízením informačního systému. Můžeme přímo hovořit o řízení podniku jako systému. Chceme-li této vlastnosti využít a podnik jako systém řídit, pak k tomu máme ideální prostředek – informační a komunikační toky.“ [10, s. 35]*

## **2.3 Informační systémy SCM, ERP, CRM a Blockchain**

*„Podnikový informační systém vytvářejí lidé, kteří prostřednictvím dostupných technologických prostředků a stanovené metodologie zpracovávají podniková data a vytvářejí z nich informační a znalostní bázi organizace, sloužící k řízení podnikových procesů, manažerskému rozhodování a správě podnikové agendy.“ [10, s. 44]*

Z výše uvedené definice podle Sodomky [10, s. 44] vyplývá, že nejdůležitější pro správné fungování informačních systémů ve společnosti není jen správně naprogramovaný software, ale také racionálně uspořádané procesy rozhodovacích a správních činností. V praxi to tedy znamená, že u neuspořádaných procesů v podniku nelze očekávat úspěch v IT projektech.

Informační systémy zajišťují automatizaci a integraci jednotlivých podnikových procesů, kterými jsou například evidence závazků a pohledávek, cestovních nákladů, plánů výroby, zpracování zakázek nebo plánování prodeje. Jednou z největších předností těchto systémů je sjednocení celkového pohledu na fungování jednotlivých útvarů a zajištění společné podnikové databáze. Cílem SCM, ERP a CRM systémů je propojení informací, procesů a zaměstnanců z různých částí společnosti do jednoho prostředí, které se zabývá především ekonomickými procesy.

Zavedení a využívání informačních systémů je velmi nákladná záležitost, která se může vyšplhat až do hodnot desítek milionů korun. Samotná implementace je i velmi časově náročná. Právě z těchto důvodů se tyto informační systémy využívají tam, kde jsou velmi provázané a složité dodavatelsko-odběratelské řetězce, jako například ve strojírenství, velkoobchodech a v automobilovém průmyslu.

Mezi nejvíce využívané vnitropodnikové informační systémy patří SAP, Helios, nebo například Oracle. Zmíněné systémy rovněž zálohují veškerá data.



Obr. 2.1 Podnikové informační systémy

Zdroj 2.2 [https://www.researchgate.net/figure/SCM-ERP-CRM-and-IT-landscape-for-an-organization-Source-Authors-development-based-on\\_fig1\\_325462398](https://www.researchgate.net/figure/SCM-ERP-CRM-and-IT-landscape-for-an-organization-Source-Authors-development-based-on_fig1_325462398)

### 2.3.1 SCM (Supply Chain Management)

„SCM koncepce je založena na úzké provázanosti informačních systémů a řízení externích procesů, jejichž spoluvlastníkem jsou dodavatelé, popř. odběratelé společnosti. SCM koncepce je prakticky realizována prostřednictvím SCM systému, popř. podnikových aplikací, které jako integrovaný celek primárně slouží k řízení procesů dodavatelského řetězce či procesů umožňujících efektivní začlenění organizace do dodavatelského řetězce jako jeho součásti.“ [10, s. 36]

Podle Ivo Křížka (14) se systémy zaměřené na Supply Chain Management (dále jen SCM) zabývají především řízením logistických (odběratelsko-dodavatelských) řetězců. Velkou předností je možnost pružného přizpůsobování jednotlivých procesů k potřebám společnosti.

SCM systémy propojují následující sektory:

- plánování dodavatelských řetězců (optimalizace skladů, plány prodeje),
- plánování a řízení výroby (výroba na objednávku),
- údržba (údržba nebo oprava zařízení),
- správa objednávek (příjem a oceňování objednávek),
- logistika (řízení skladů a sledování přepravy).

### 2.3.2 ERP (Enterprise Resource Planning)

*„ERP koncepce je založena na úzké provázanosti informačního systému, řízení interních předpisů, jejichž plným vlastníkem je organizace a řízení externích procesů, jejichž spoluvlastníky jsou zákazníci a dodavatelé společnosti. ERP koncepce je prakticky realizována prostřednictvím ERP systému, popř. podnikových aplikací, které jako integrovaný celek primárně slouží k řízení interních procesů.“ [10, s. 36]*

ERP systémy jsou takové informační systémy, které automatizují a integrují procesy spojené s produkcí podniku. Tento typ systému představuje jádro celého informačního systému, a to hlavně z toho důvodu, že zajišťují komplexní pohled na oblast zdrojů podniku [15].

ERP systémy nejčastěji propojují níže uvedené podnikové sektory, kterým dále přísluší vybrané moduly:

- ekonomika a finance,
  - závazky a pohledávky,
  - nákladové účetnictví,
  - dlouhodobý majetek,
  - finanční konsolidace,
- personalistika a řízení lidských zdrojů,
  - cestovní výlohy,
  - evidence odpracované doby,

- mzdy,
- plánování pracovníků,
- výroba a logistika,
  - plánování výroby,
  - kalkulace nákladů a cen,
  - obaly,
  - doprava,
- marketing a prodej,
  - zpracování zakázek,
  - ceny výrobků,
  - servis,
  - plán prodeje.

Díky ERP systémům jsou jeho uživatelé v každém okamžiku schopni zjistit aktuální stav jednotlivých objednávek, tzn. jaké zboží bylo již dodané zákazníkovi, jaké zboží ještě zbývá doručit nebo aktuální stav zásob na skladě. Na základě těchto informací jsou firmy schopny lépe plánovat, účtovat, nebo dokonce mít kompletní přehled o kompetencích jednotlivých zaměstnanců.



Obr. 2.2 ERP systém

Zdroj 2.3 <https://4-software-downloads.com/5-intimations-erp-needs-noteworthy-overhaul.shtml>

### 2.3.3 CRM (Customer Relationship Management)

„CRM koncepce je založena na úzké provázanosti informačního systému a řízení externích procesů, jejichž spoluvlastníkem jsou zákazníci společnosti. CRM koncepce je prakticky realizována prostřednictvím CRM systému, popř. podnikových aplikací, které

*jako integrovaný celek primárně slouží k řízení kontaktů marketingových, obchodních a servisních procesů.*“ [10, s. 36]

Informační systém CRM představuje poslední stupeň v řetězci na sebe navazujících systémů. Systémy CRM jsou primárně zaměřeny na navazování a udržování komunikace se zákazníky. Další funkční oblasti lze rozdělit následovně:

- marketing (realizace a plánování marketingových kampaní),
- servis (servisní podpory dle potřeb zákazníků),
- založení a správa webových stránek,
- sběr a analýza zákaznických dat.

Systém CRM ukládá veškerá data z komunikace mezi zákazníkem a podnikem, které následně slouží ke zvýšení efektivity a k získání přesnějších informací o konkrétních potřebách zákazníků [16]. CRM systémy jsou dle právních předpisů jednotlivých zemí zabezpečeny tak, aby byl vyloučen únik citlivých dat. Tím dochází k osobnímu přístupu ke každému ze zákazníků.

Na základě shromážděných informací jsou optimalizovány jednotlivé obchodní procesy v podnicích. Systém CRM lze rozdělit do tří kategorií, a to na operativní CRM, analytický CRM a kolaborativní CRM.

Operativní CRM systém se využívá především jako podpora u obchodních procesů, jako jsou například marketingové kampaně nebo automatizace prodeje.

Analytický CRM systém analyzuje veškerá zákaznická data, která jsou následně využita k dosažení potřebných cílů podniku. Může se jednat například o zvýšení efektivity marketingových modelů, vytváření strategií na udržení zákazníků, nebo například monitorování a predikce chování a potřeb zákazníků.

Kolaborativní CRM systém je určen ke zvýšení efektivity při sdílení a předávání informací mezi podnikem a zákazníky. Tento systém sdružuje a zpracovává informace z jednotlivých oddělení a následně zpracovává tyto informace na míru určitým cílovým skupinám. Typické jsou například specifické dotazy zákazníků na nové služby nebo produkty.



### 2.3.4 Blockchain

Podle Tomana [17] si lze technologii blockchain představit jako řetězec bloků, které na sebe navzájem navazují, tzn. bloky jsou uspořádány v přesně daném a neměnném pořadí. V logistickém řetězci zastupují jednotlivé bloky určité segmenty, jako např. výrobu nebo distribuci.

Jednotlivé bloky obsahují libovolný počet transakcí spolu s dalšími informacemi, mezi které také patří odkaz na předchozí blok. Pomocí těchto odkazů se můžeme dostat až k prvnímu bloku z celého řetězce, a tím získáme celou historii procesu. Samotný odkaz je uložen jako otisk předchozího bloku.

Každý otisk je vypočítán na základě svého obsahu a představuje takový souhrn informací, díky kterým můžeme získat odraz celé historie určitého blockchainu. V praxi to tedy znamená, že pokud dojde ke změně transakce v určitém bloku, změní se tím i jeho otisk a následující bloky na něj již nebudou odkazovat správně.

Tuto technologii lze využít například pro monitorování pohybu nákladu nebo pro monitorování opotřebení a servisní historie přepravních prostředků. Díky této technologii je možné ve výrobě dohledat kdy a na jakém pracovišti byly dané díly vyrobeny, jaká byla jejich vypočtená hodnota nebo například podmínky, za jakých byly tyto díly odeslány zákazníkovi. Tyto informace jsou dostupné nejen výrobcům, ale také dopravci a koncovému spotřebiteli.

### **3. Analýza změn zavedených Incoterms® 2020**

Pravidla Incoterms® představují soubor třípísmenných zkratek, které jsou rozděleny do 11 doložek neboli parit. Jsou sepsány takovým způsobem, aby je bylo možné využít na všechny druhy obchodovatelného zboží.

Pravidla Incoterms® podle ICC [13, s. 2] definují:

- povinnosti – vymezení rozsahu činností mezi prodávajícím a kupujícím (zajištění přepravy, přepravní dokumentace, potřebných licencí),
- rizika – definice momentu přechodu rizika z prodávajícího na kupujícího,
- náklady – vymezení odpovědností týkající se uhrazení nákladů (např. náklady na balení, přepravu, nakládku a vykládku).

Naopak pravidla nedefinují přechod vlastnického práva mezi kupujícím a prodávajícím, různými základy při dovozu nebo vývozu zboží, způsobem úhrady kupní ceny apod. Pravidla Incoterms® žádným způsobem nenahrazují kupní smlouvu, ale jsou do ní pouze začleněny.

Pokud je během obchodu oboustranně odsouhlaseno využití dodacích podmínek dle pravidel Incoterms® 2020, je výhodné, z hlediska vzniku možných neshod, uvést tuto informaci na kupní smlouvu k vybrané paritě (např. DAP Praha, Incoterms® 2020).

Je vhodné uvádět co nejpřesnější adresu dodání, tzn. přesně takovou adresu (popř. souřadnice GPS), která odpovídá místu dodání (vykládky). Lze si představit příklad z praxe, kdy je u dodací podmínky doplněn pouze název města (např. Praha). V tomto případě může dojít k vykládce zboží těsně za přechodem hranice Hlavního města Prahy, a to zcela v souladu s dohodnutou dodací podmínkou. Jelikož nebylo přesně specifikováno místo vykládky, přepravní společnost může využít tohoto drobného pochybení a následně vybrat místo dodání (vykládky) podle vlastního uvážení.

#### **3.1 Historie dodacích podmínek Incoterms®**

Vznik dodacích podmínek Incoterms® (International Commercial Terms) se datuje do období konce první světové války. O zpracování, unifikaci a vydání se postarala Mezinárodní obchodní komora (International Chamber of Commerce, dále jen ICC) se sídlem v Paříži, která byla založena roku 1919. ICC je zodpovědná za vydávání nových

dodacích podmínek Incoterms®, které se využívají v každodenním obchodním styku, zjednodušují transakce, napomáhají výkladu obchodních podmínek a jsou páteří mezinárodního obchodu [18].

Jak uvádí Janatka [11, s. 408], první verze dodacích podmínek byla vytvořena v roce 1936. Tato verze obsahovala šest doložek, a to FOB, FAS, FOT, FOR, Free Delivered CIF a C&F a byla užívána v zahraničním obchodě 13 zemí.

První poválečné novelizace se dodací podmínky dočkali až v roce 1953, kdy došlo k značnému rozšíření jednotlivých klauzulí. Z původní verze dodacích podmínek byly vypuštěny dvě doložky a ostatní byly zpřesněny a detailněji propracovány. Incoterms® byly tvořeny dodacími podmínkami EXW, FOR-FOT, FAS, FOB, C&F, CIF, Freight Or Carriage Paid To (CFR), Ex Ship, Ex Quay, DAF – Delivered Named Place. Během 50. let 20. století dochází k celosvětovému rozšíření a využívání dodacích podmínek Incoterms®. K dalším revizím došlo v letech 1967, 1976, 1980 a 1990.

Roku 1990 dochází k zásadním úpravám a vzniku nových doložek, a to zejména kvůli rostoucímu zájmu o využívání elektronické výměny dat v mezinárodním obchodě. V této době tvoří dodací podmínky 13 doložek, a to EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU, DDP. I když dochází k pravidelným novelizacím, není v praxi mezinárodního obchodu zakázáno využívat i starší znění dodacích podmínek.

Novelizace z roku 2000 i nadále obsahuje 13 pravidel, avšak dochází k přesnějšímu definování povinností stran při celním odbavení. V tomto roce také ICC zjednodušila popis rozdělení nákladů na nakládku a vykládku. V roce 2010 je snížen počet pravidel ze 13 na 11 a jsou významně upravována znění jednotlivých dodacích podmínek.

### **3.2 Důvody revize Incoterms® 2020**

Poslední revize Incoterms® proběhla před deseti lety, a to začátkem roku 2010. Během té doby došlo k výrazným politickým, hospodářským i kulturním světovým změnám. Během uplynulé dekády jsme prošli jak obdobím krize, tak i následným obdobím rozmachu. Byli jsme například svědky vzestupu nových velmocí v čele s Čínou. Mohli jsme zaznamenat obrovský nárůst světové výměny zboží a služeb s dopady na platební, logistická a další podpůrná řešení. Bylo také možné sledovat vývoj zcela nových modelů obchodu, především v oblasti retailu a B2C.

Za poslední dekádu se objevily i nové fenomény v elektronizaci a později digitalizaci komunikačních kanálů, výměny informací, ale i platebních operací až po vznik plně digitalizovaných supply chain řešení. S tím velice rychle narostlo nebezpečí krádeže a zneužití těchto dat a výhod s nimi spojených. Vznikají a testují se nová řešení jako block chain a podobně.

Rostou i rizika v přepravě, a to tím způsobem, že při objemu přepravy rostoucím o deset a více procent ročně musí být hledána řešení, jak směrem ke spolehlivosti, přijatelné ceně a rychlosti, tak i k bezpečnosti a zabezpečení.

Všechny tyto momenty byly podnětem pro rozhodnutí revidovat poslední soubor pravidel Incoterms® z roku 2010 a reagovat tak na potřeby účastníků dodavatelsko – odběratelských řetězců. Nemałym důvodem byla i psychologická meta konce dekády a dekadické uspořádání revizí založené již s verzí Incoterms® z roku 1990.

V neposlední řadě pak vyrostla nová generace znalců v okruhu Mezinárodní obchodní komory v Paříži, pro niž (a pro které) znamená každá nová revize výjimečnou příležitost pro obnovu a získání reputace, nových trhů a v neposlední řadě i zdroj nových příjmů.

Podle ICC [18] se revize pravidel Incoterms® 2020 zřejmě nedá nazvat revolucí v oblasti obchodních podmínek. Globální charakter účinnosti Incoterms®, spory a rozdíly ve způsobu vyjednávání, nemalý vliv svazů průmyslu a obchodu, advokátních kanceláří, pojišťovacích společností a makléřů, brokerů v dopravě a logistice, celní a finanční administrativy a mnoha dalších bohužel opakovaně daly vzniknout méně významným kompromisům oproti původně navrhovaným úpravám a revizím. Přesto pravidla Incoterms® přinášejí několik podstatných novinek a vylepšení, která se dotknou všech účastníků mezinárodní směny zboží včetně servisního sektoru.

### **3.3 Ustanovení beze změny**

V nových pravidlech Incoterms® nedochází k úpravě obecných zásad, tzn. že pravidla i nadále poskytují výklad souboru třípísmenných dodacích podmínek odpovídajících obchodu se zbožím na základě kupní smlouvy. Pravidla tedy stále slouží k definování přechodu povinností, nákladů a rizik související s dodáním zboží kupujícímu.

Rozložení skupin dodacích podmínek zůstává v nových pravidlech Incoterms® 2020 stejné jako u předchozí verze z roku 2010. První skupina zahrnuje 7 parit, které mohou

být použity bez ohledu na způsob zvolené dopravy a také bez ohledu na to, zda se jedná o využití jednoho typu dopravy nebo o dopravu kombinovanou. Do této skupiny patří parity EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU a DDP. Do druhé skupiny, která definuje pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu, patří FAS, FOB, CFR, CIF. Tato skupina dodacích podmínek je použita pouze pokud je část přepravy zboží zajištěná lodní dopravou.

Informace ohledně využití elektronického přenosu dat zůstává v nejnovější verzi také beze změny. Pokud dojde k domluvě mezi prodávajícím a kupujícím je možné vnímat elektronický přenos dat jako ekvivalent k papírové dokumentaci. Toto ustanovení umožňuje využívat způsoby elektronických přenosů po celou dobu platnosti Incoterms® 2020.

Beze změny zůstává také rozsah povinnosti pojištění u parity CIF. U této dodací podmínky je prodávající povinen na svoje náklady zajistit pojistné krytí v rozsahu odpovídajícímu danému pravidlu.

I nadále se pravidla zabývají bezpečností při pohybu zboží vyžadující ověření, že zboží nepředstavuje ohrožení života nebo majetku z jiných důvodů, než které vyplývají z jeho povahy. Proto je v této verzi pravidel kladen velký důraz na povinnosti prodávajícího a kupujícího, tak aby byly splněny všechny požadavky bezpečnostních opatření.

Pro parity CPT, CIP, CFR, CIF, DAP, DDU a DDP i nadále platí, že dodání zboží na předem určené místo je povinností prodávajícího. Přepravné, které je v těchto případech hrazeno prodávajícím, je ve skutečnosti hrazeno za kupujícího, neboť přepravní náklady jsou následně zahrnuty do celkové prodejní ceny. Přepravní náklady mnohdy také zahrnují manipulační výdaje, přesuny zboží v rámci přístavu nebo kontejnerového terminálu vykládky, což však nebrání tomu, aby rejdař nebo operátor terminálu účtoval tyto náklady kupujícímu ještě jednou při příjmu zboží. Kupující má zájem na tom, aby takovéto poplatky byly placeny pouze jednou, a to prodávajícímu zahrnuté v kupní ceně.

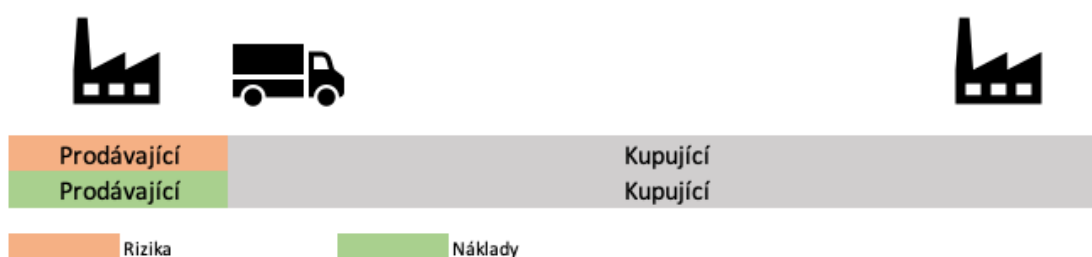
V původní podobě zůstávají i informace týkající se následného prodeje zboží. U hromadného zboží dochází zpravidla k několika prodejům v průběhu přepravy označované anglicky jako „down a string“, tzn. následný prodej.

Důležité je upozornit na výklad jednotlivých pravidel Incoterms®. V praxi může docházet k upravování těchto pravidel ku vlastnímu prospěchu. V rámci Incoterms® tato možnost zakázaná není, avšak takové změny mohou vést k velkým rizikům. Aby se

předešlo k možným způsobeným nedorozuměním, měli by si zúčastněné strany ujasnit důsledky, které mohou tyto změny způsobit (změny by se mohly týkat například rozšíření rozsahu určité dodací podmínky a k ní navazujících doprovodných služeb v místě dodání).

### 3.4 Dodací podmínky Incoterms®2020

#### 3.4.1 EXW (Ex Works)



Obr. 3.1 EXW

Zdroj 3.1 Vlastní tvorba

První dodací podmínka EXW (Ex Works), v překladu Ze závodu, je nejzákladnějším pravidlem, s jakým se lze v rámci pravidel Incoterms® setkat. Toto pravidlo lze využít pro všechny druhy dopravy.

Z hlediska dodání je prodávající povinen poskytnout zboží zákazníkovi na předem dohodnutém místě. Takovéto místo se může nebo nemusí nacházet v závodě prodávajícího. Tímto povinnosti ze strany prodávajícího končí a veškeré další úkony náleží kupujícímu. Důležité je pro tuto dodací podmínku uvést, že za nakládku zboží do přepravního prostředku je zodpovědný kupující.

V zájmu kupujícího je třeba co nejpřesněji specifikovat místo dodání zboží, ve kterém také dochází k přesunu rizik a nákladů na stranu kupujícího. Pokud není takové místo přesně specifikováno, má prodávající možnost takové místo určit (prodávající zvolí takové místo, které nejvíce vyhovuje jeho potřebám, tzn. může být nevýhodné ze strany kupujícího).

V praxi může zcela určitě nastat situace, kdy bude prodávající ve svém závodě disponovat lepší manipulační technikou, která zajistí rychlejší a bezpečnější nakládku daného zboží na přepravní prostředek kupujícího. Pokud se obě strany dohodnou na využití pracovní

síly i manipulační techniky k nakládce, vstupují na scénu dvě možná rizika, která mohou nastat.

Prvním rizikem je odcizení zboží během nakládky. Kupující není fyzicky přítomen samotné nakládce, která se po dohodě provádí vhodnou technikou prodávajícího. Druhým rizikem je možnost poničení zboží během samotné nakládky. Otázkou v těchto případech zůstává, kdo je povinen uhradit způsobenou škodu.

Řešením je dodatečná dohoda mezi prodávajícím a kupujícím, které přesně definuje možné případy a rozložení povinností mezi oběma stranami. Pokud nedojde k sjednání dohody, doporučuje se využít pravidlo FCA.

Během vývozního celního odbavení přísluší kupujícímu zajištění veškeré dokumentace a potřebných úkonů, kterými bude zboží bez problémů vyvezeno z dané země. V tomto případě může dojít k nepříjemnostem právě v rámci celního odbavení, kdy prodávající nebude schopen zajistit propuštění zboží do režimu vývozu ve třetí zemi.

Prodávající je povinen uhradit veškeré náklady související s balením zboží, které bude předmětem přepravy. Povinnost se také váže k uhrazení nákladů ohledně kontroly kvality, váhy apod.

Co se týče licencí a bezpečnostních povolení, která se vážou k přepravovanému zboží, je prodávající povinen, a to na základě žádosti od kupujícího, tuto dokumentaci (informaci) obstarat. Pokud je zájem na zajištění pojištění na přepravované zboží, veškerá odpovědnost připadá na kupujícího. Prodávající má v případě pojištění pouze povinnost, a to jen na základě žádosti od kupujícího, dodat potřebné informace k tomu, aby mohla být zásilka bez problému pojištěna.

### 3.4.2 FCA (Free Carrier)



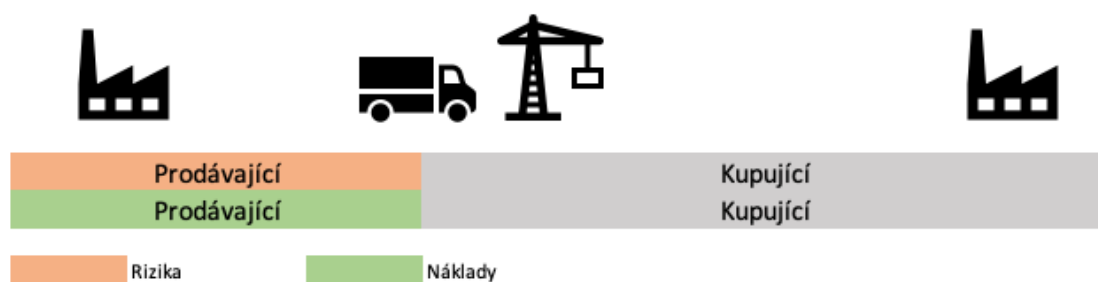
Obr. 3.2 FCA\_1

Zdroj 3.2 Vlastní tvorba

Dodací podmínka FCA (Free Carrier), v překladu Vyplaceně dopravci, vychází z parity EXW. Tato podmínka není ve srovnání s podmínkou EXW tak riziková a přesouvá některé zásadní povinnosti z kupujícího na prodávajícího. Dodací podmínku lze opět použít na všechny druhy dopravy.

Prodávající je opět povinen obstarat přepravu zboží, a to buď vlastním dopravním prostředkem, nebo za využití třetí strany (doprovce). Proávající je v tomto případě povinen nejen zboží prodávajícímu připravit, ale zároveň také naložit na daný dopravní prostředek. S fyzickou nakládkou jsou k povinnostem prodávajícího ještě přidány finanční výlohy, které s nakládkou souvisí. Kupujícímu se opět doporučuje přesně určit místo dodávky zboží, tzn. takové místo, ve kterém zároveň dochází i k přechodu veškerých rizik na kupujícího. Pokud není takové místo stanoveno, je opět na prodávajícím, aby určil takové místo.

Dodání zboží kupujícímu může u této dodací podmínky být uskutečněno dvěma způsoby. Prvním způsobem je opět předání zboží v rámci závodu prodávajícího, kde dochází k nakládce zboží na dopravní prostředek prodávajícího. Druhou možností je poskytnutí zboží dopravci, který je sjednán kupujícím. Místo předání mezi prodávajícím a pověřenou osobou (např. dopravcem) ze strany kupujícího, se může nacházet i mimo závod prodávajícího. Náklady a rizika spojená s překládkou zboží mezi prodávajícím a dopravcem připadají na stranu kupujícího.



Obr. 3.3 FCA\_2

Zdroj 3.3 Vlastní tvorba

Prodávající má pro paritu FCA povinnost zajistit vývozní celní odbavení dané zásilky, včetně zajištění další dokumentace a činností s tím související (zajištění vývozních licencí, kontrola zásilky na žádost úřadu). Proávající je také povinen uhradit vypočítané clo a další poplatky, které vznikly během vývozního celního řízení. Naproti tomu povinnosti, které se týkají následných dovozních celních opatření, náleží kupujícímu.



Zajištění pojištění opět připadá jako povinnost kupujícímu. Aktivity spojené s balením materiálu připadají opět prodávajícímu.

### 3.4.3 CPT (Carriage Paid To)



Obr. 3.4 CPT

Zdroj 3.4 Vlastní tvorba

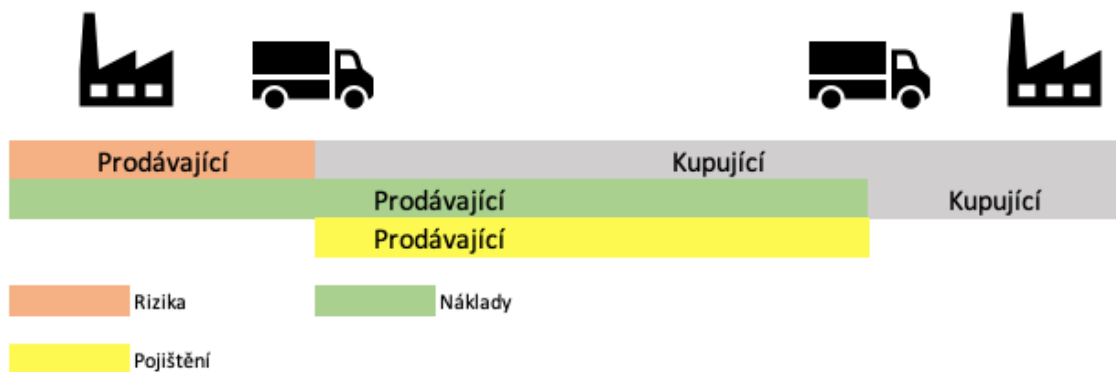
Dodací podmínka CPT, v českém překladu Přeprava placena do, je opět vhodná pro použití u všech druhů dopravy. Zvláštnost této dodací podmínky spočívá v tom, že prodávající je povinen zprostředkovat a uhradit přepravu zboží až do místa určení zákazníkem, avšak rizika spojená se samotnou přepravou připadají na kupujícího.

U této dodací podmínky musí být uvedena dvě místa, a to místo, kde přechází rizika spojené s přepravou zboží z prodávajícího na kupujícího a následně druhé místo, kde končí povinnost pro prodávajícího platit náklady za přepravu.

V praxi to tedy znamená, že v momentě naložení zboží prodávajícím na dopravní prostředek dopravce zaniká pro prodávajícího odpovědnost za dané zboží (již nemá zájem na tom, zda zboží dorazí k příjemci v dobré kvalitě, množství, čase, nebo zda vůbec dorazí). Všechna rizika po nakládce zboží připadají na stranu kupujícího. V momentě dodání zboží do přesně stanoveného místa v závodě kupujícího, zaniká pro prodávajícího povinnost platby nákladů (následná vykládka je zajištěna na účet kupujícího).

Prodávající je povinen zajistit vývozní celní odbavení zásilky a zajistit veškeré bezpečnostní kontroly a licence, které mohou být při vývozu zboží požadovány. Naproti tomu povinnost zajistit dovozní celní odbavení připadá na stranu kupujícího. Náklady na tranzit jsou účtovány té smluvní straně, která je uvedena v kupní smlouvě na základě domluvy mezi prodávajícím a kupujícím.

### 3.4.4 CIP (Carriage and Insurance Paid To)



Obr. 3.5 CIP

Zdroj 3.5 Vlastní tvorba

Dodací podmínka CIP (přeprava a pojištění placeno do) je první ze skupiny dodacích podmínek, které ve svém znění definují povinnosti týkající se zajištění pojištění. Tato parita vychází z dodací podmínky CPT, což znamená, že doprava je uskutečňována dopravcem na náklady prodávajícího, avšak riziko během přepravy připadá na kupujícího. Dodací podmínku lze opět využít pro všechny druhy dopravy.

Jak již bylo řečeno u parity CPT, prodávající nemá po nakládce zboží žádný zájem na tom, zda bude zboží doručeno kupujícímu v dobré kvalitě, správném množství, nebo zda vůbec dorazí. Aby se v těchto případech zabránilo finančním ztrátám na straně kupujícího je do dodací podmínky začleněno pojištění přepravovaného zboží. Pojistné krytí proti ztrátě nebo poničení zboží sjednává prodávající, a to minimálně v rozsahu od dodání zboží dopravci až po dosažení bodu určení. Veškeré náklady týkající se pojištění jsou hrazeny prodávajícím, který je zároveň na základě požadavku od prodávajícího povinen do pojistného krytí zahrnout i nestandardní pojištění zásilky, avšak již na účet kupujícího. Minimální pojištění zásilky musí být sjednáno na takovou hodnotu, která se rovná hodnotě zboží navýšené o 10 % z její hodnoty. Samotné pojištění musí být uzavřeno u takové pojišťovny, která je finančně prověřená a nepředstavuje možné riziko.

Jako u parity CPT sjednává přepravu zboží prodávající stejně jako veškeré aktivity, které se pojí k vývoznímu celnímu odbavení. Na žádost kupujícího je prodávající povinen zajistit přepravní dokumenty, které obsahují veškeré potřebné informace o přepravovaném zboží. Proávající je také povinen umožnit kupujícímu vyžádat si tyto dokumenty od dopravce, které jsou následně využity pro přeprodání zboží dalšímu

kupujícímu. Kupující je u této dodací podmínky opět povinen zajistit dovozní celní odbavení zásilky.

### 3.4.5 DAP (Delivered at Place)



Obr. 3.6 DAP

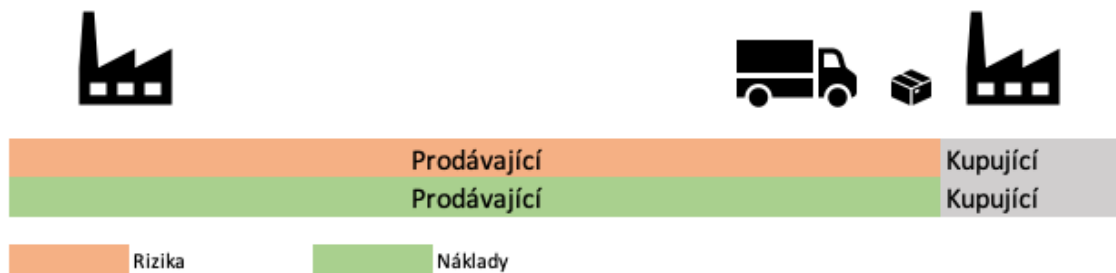
Zdroj 3.6 Vlastní tvorba

Pravidlo DAP (v překladu dodáno v místě) lze využít pro všechny druhy dopravy. V rámci této dodací podmínky je prodávající povinen zajistit přepravu zboží až na určené místo a zároveň nese veškerá rizika spojená s přepravou. Prodávajícímu následně nenáleží povinnost vykládky zboží ve smluveném místě, která naopak přísluší kupujícímu.

Prodávající hradí aktivity spojené s opatřením zboží vhodným obalovým materiálem, celkovou přepravu včetně nákladky zboží na dopravní prostředek i následné překládky (je-li využito více druhů dopravy). Pokud dojde ke ztrátě nebo k poškození zboží během přepravy (vyjma dovozního celního řízení, viz níže), prodávající nese za tyto skutečnosti odpovědnost.

Pokud připadá v úvahu, prodávající je povinen zajistit celní odbavení v rámci vývozu zboží. Dovozní celní odbavení je povinen zajistit kupující. V praxi může následně dojít k případům, kdy je zboží zadrženo na terminálu v zemi určení, a to z důvodu nezajištění dovozního celního odbavení ze strany kupujícího. Tyto případy jsou typické pro méně rozvinuté země, kdy je komunikace s celními úřady zdlouhavá. Pokud v těchto případech zadržetí zboží dojde k odcizení části nebo celé zásilky, odpovědnost nese kupující. Důvodem je nesplnění povinností týkající se zajištění dovozního celního řízení, tzn. včasné propuštění zboží do příslušného režimu.

### 3.4.6 DPU (Delivered at Place Unloaded)



Obr. 3.7 DPU

Zdroj 3.7 Vlastní tvorba

Parita DPU (v překladu dodáno a vyloženo v místě) vychází z dodací podmínky DAP. V této dodací podmínce je prodávající povinen zboží doručit kupujícímu, a to na místo, které je kupujícím určeno, a to za využití dopravce, nebo vlastními dopravními prostředky. Proávající je povinen přepravu zajistit na vlastní náklady a připadají na něj veškerá rizika, která mohou vzniknout během nakládky, přepravy a nyní i vykládky zboží. Pravidlo DPU lze využít pro všechny druhy dopravy.

Vykládka zboží může prodávajícímu způsobit komplikace, a to z důvodu nedostupnosti vhodných manipulačních prostředků, které má v místě vykládky k dispozici. Pokud tedy nastane poškození nebo ztráta zboží během vykládky, je za toto pochybení zodpovědný prodávající.

Vývozní celní řízení a aktivity s ním spojené, patří k povinnostem prodávajícího, který má také povinnost zajistit tranzitní odbavení (např. zajištění tranzitních licencí) ve všech zemích, ve kterých je tranzit uskutečněn, avšak vyjma povinnosti zajištění tohoto tranzitního odbavení v zemi určení. Povinností kupujícího je zajistit veškeré aktivity spojené s dovozním celním řízením (platba cla, zajištění dovozních formalit apod.). Jestliže kupující nezajistí dovozní celní odbavení a zásilka bude během pozdržení v přístavu nebo terminálu ztracena či poškozena, je právě kupující zodpovědný za tyto skutečnosti.

### 3.4.7 DDP (Delivered Duty Paid)



Obr. 3.8 DDP

Zdroj 3.8 Vlastní tvorba

Dodací podmínku DDP (v překladu dodáno clo uhrazeno) je možno využít pro všechny druhy dopravy a přiřazuje veškeré povinnosti a rizika na stranu prodávajícího, a to až do dodání zboží do místa určení. Prodávající není povinen zboží v místě určení vyložit.

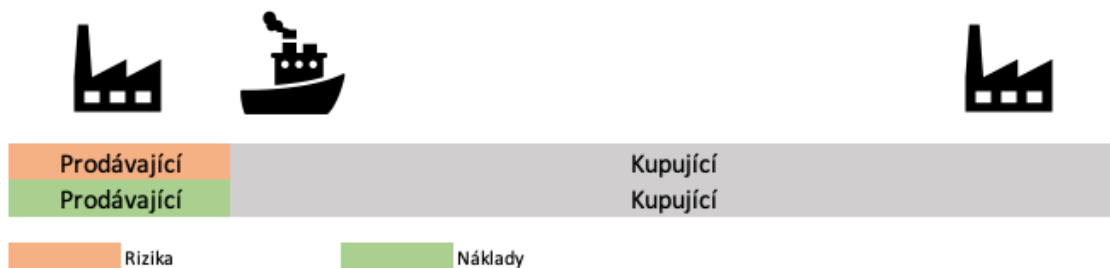
Prodávající je tedy povinen zajistit nakládku zboží na dopravní prostředek svůj nebo sjednaného dopravce, přepravu zboží do místa určení a poskytnutí zboží k vykládce kupujícímu. S přepravou je také spojeno vývozní a dovozní celní odbavení převáženého zboží.

Stejně jako u ostatních pravidel ze třídy D, je u této dodací podmínky prodávající povinen zajistit veškeré potřebné aktivity a dokumentaci pro vývozní celní řízení. Další povinností je také zajištění tranzitního odbavení v těch zemích, ve kterých byl tranzit uskutečněn, nyní i s povinností zajištění tohoto odbavení i v zemi určení.

Pravidlo DDP rozšiřuje povinnosti prodávajícího i na dovozní celní odbavení. Veškeré aktivity spojené s dovozním celním odbavením zásilky v tomto případě připadají na stranu prodávajícího, který je i povinen uhradit veškerá dovozní cla a DPH v zemi určení.

Doporučuje se tuto dodací podmínku využívat pouze po důkladném promyšlení, zda prodávající bude schopen splnit veškeré povinnosti, které mu předpis této podmínky ukládá. Největší komplikace se vážou k úhradě DPH v zemi určení, jelikož prodávající nemusí být schopen tuto daň zaplatit (prodávající musí být registrován k platbě DPH v dané zemi) nebo také daň od kupujícího vymoci.

### 3.4.8 FAS (Free Alongside Ship)



Obr. 3.9 FAS\_1

Zdroj 3.9 Vlastní tvorba

Dodací podmínka FAS, v překladu vyplaceně k boku lodi, je první ze skupiny dodacích podmínek, které lze využít pouze na námořní nebo vnitrozemskou lodní přepravu. Prodávající kupujícímu dopraví zboží do předem určeného přístavu, kde podle předepsaných povinností musí zboží vyložit z přepravního prostředku. Opět se doporučuje takové místo zvolit co nejpřesněji (např. vykládka zboží na konkrétním nábřeží u boku dané lodi).

Prodávající má tedy povinnost připravit zboží pro přepravu ze svého závodu do určeného přístavu. Tím se rozumí opatřit dané zboží vyhovujícím obalem, dále pokud je potřeba, tak uhradit veškeré náklady spojené s kontrolou měřením nebo vážením zboží. Prodávající je také povinen zásilku celně odbavit na vývozu a zajistit potřebnou dokumentaci (např. vývozní licence). Přejedání rizik a nákladů přechází na kupujícího po vyložení zboží na předem určeném místě v přístavu.

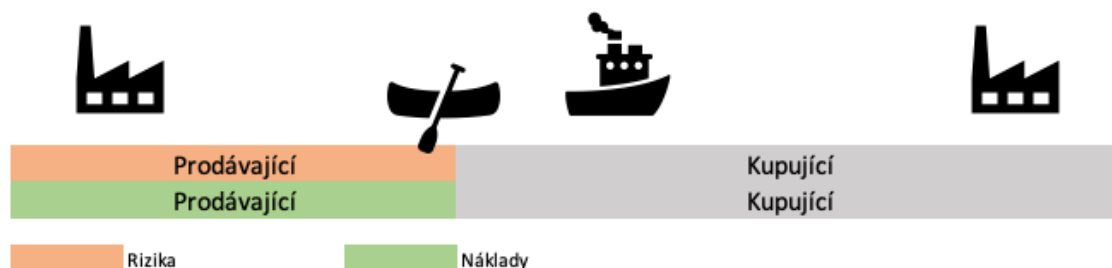
Jak již bylo řečeno, po vykládce zboží z dopravního prostředku kupujícího se veškeré povinnosti spojené s platbou dalších nákladů a ostatní rizika přesouvají na kupujícího. Ten je povinen zajistit nakládku zboží na palubu lodi a samotnou přepravu ze sjednaného přístavu, a to až do konečného místa určení.

Kupující je následně povinen zajistit a uhradit dovozní celní odbavení zásilky, a to včetně veškerých celních náležitostí, které vzniknou v zemích tranzitu a v zemi dovozu (např. dovozní licence, dovozní kontroly zboží).

Zajímavá situace může nastat v případě, kdy je zvolena tato dodací podmínka s místem určení k boku takové lodi, která se ve sjednaný čas nenachází u příslušné části přístavu (např. neočekávané zpoždění). Pokud daná loď ještě nepřišla do přístavu, avšak prodávající již vyložil zboží na určeném místě na nábřeží, lze z logiky věci konstatovat, že okamžik přechodu rizik a nákladů ještě nenastal a veškerou odpovědnost za zboží stále

nese prodávající. Tato situace je však v pravidlech Incoterms® 2020 velmi jasně definovaná. Pokud loď připluje do přístavu až po sjednaném čase, nese veškerá rizika spojená s poškozením nebo ztrátou vyloženého zboží kupující.

Místo určení, které je specifikováno kupujícím, se nemusí nacházet pouze v areálu přístavu, ale i na širém moři. V takovém případě je zásilka naložena na palubu lodi sjednané prodávajícím a dovezena na dohodnuté místo. Kupující si následně musí překládku zboží z lodi prodávajícího zprostředkovat na vlastní náklady.



Obr. 3.10 FAS\_2

Zdroj 3.10 Vlastní tvorba

### 3.4.9 FOB (Free On Board)

Dodací podmínka FOB, v překladu vyplaceně na palubu, vychází z parity FAS, která definuje moment přechodu rizik a nákladů z prodávajícího na kupujícího ve chvíli, kdy je zboží vyloženo prodávajícím na určeném místě v přístavu. FOB je takové pravidlo, které lze použít pouze na námořní a vnitrozemskou vodní přepravu.



Obr. 3.11 FOB

Zdroj 3.11 Vlastní tvorba

Parita FOB rozšiřuje povinnosti prodávajícího, a to konkrétně o nakládku zboží na palubu lodi. Tímto rozšířením se rozumí, že veškeré náklady a rizika spojená s nakládkou zboží na loď (poškození či ztráta části nebo celé zásilky) připadají prodávajícímu.

Celní řízení při vývozu zůstává opět na straně prodávajícího, který nese odpovědnost za jeho plynulý průběh a dodání veškeré potřebné dokumentace. Celní řízení při vývozu zůstává na straně prodávajícího, tak jako veškeré další aktivity související s kontrolou, balením a značením zboží.

Po naložení zboží na palubu lodi je prodávající povinen předat kupujícímu důkaz o tom, že zboží bylo dodáno v souladu s přepravní smlouvou uzavřenou mezi prodávajícím a kupujícím. Takovýto důkaz prodávající zajišťuje na svoje náklady. V momentu, kdy je zboží umístěno na palubu lodi, přecházejí náklady a rizika z prodávajícího na kupujícího.

Kupující má povinnost zajistit přepravu zboží z přístavu určení do místa dodání. Mezi další aktivity, které kupující musí zajistit, patří celní odbavení při dovozu a také veškeré celní náležitosti spojené s tranzitem. Jelikož je kupující ten, kdo zajišťuje samotnou přepravu zboží, má také povinnost předat prodávajícímu veškeré informace týkající jména lodi nebo požadavků na bezpečnost.

V praxi také může docházet k případům, kdy je zboží předáno dopravci ještě dříve, než je naloženo na loď. Pokud v takovém případě dojde k poničení nebo ztrátě zásilky, odpovědnost nese stále prodávající. Proto se smluvním stranám doporučuje, v takových případech využít spíše dodací podmínku FCA.

### 3.4.10 CFR (Cost and Freight)

Dodací podmínka CFR, náklady a přepravné, vychází z principů parity CPT. Prodávající je v tomto případě povinen zprostředkovat přepravu zboží až do přístavu určení, avšak rizika spojená s přepravou přecházejí na kupujícího již po naložení zboží na loď.



Obr. 3.12 CFR\_1

Zdroj 3.12 Vlastní tvorba

Jak již bylo nastíněno, v této paritě je zapotřebí definovat dvě místa, ve kterých přecházejí, mezi prodávajícím a kupujícím, rizika a náklady. První místo definuje přechod

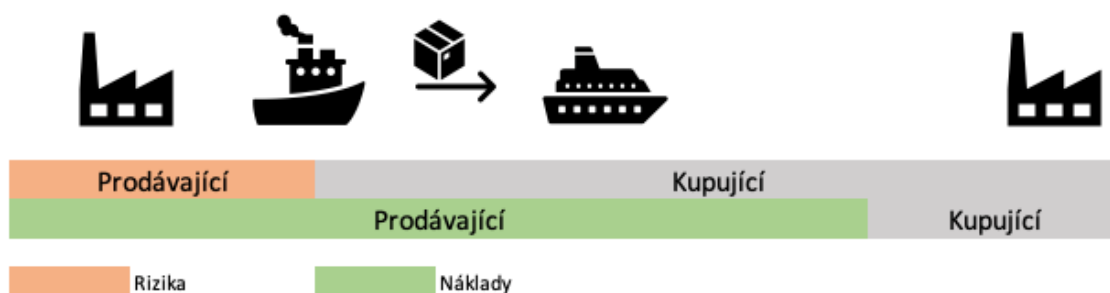


rizik, a to bezprostředně po naložení přepravovaného zboží na dopravní prostředek, v tomto případě na loď. Kupující nese veškerá rizika, která se k přepravě zboží vážou. Jinými slovy lze říci, že prodávající nemá žádný zájem na tom, v jaké kvalitě zboží do přístavu určený dorazí, nebo zda vůbec dorazí. Proávající má pouze zájem v záležitostech týkající se sjednání přepravy. Právě z těchto důvodů se u parity CFR kupujícímu doporučuje sjednání pojistné smlouvy.

Druhé sjednané místo představuje přechod povinností spojených s platbou nákladů z prodávajícího na kupujícího. Takovým místem se rozumí předložení zboží v přístavu určený, tzn. náklady spojené s vykládkou zboží je povinen podle parity CFR uhradit kupující.

Jako v předešlých případech je prodávající povinen zajistit celní odbavení zásilky na vývozu, naproti tomu kupující je povinen zajistit dovozní celní odbavení, včetně úhrady možného cla a veškeré potřebné aktivity spojené s tranzitem.

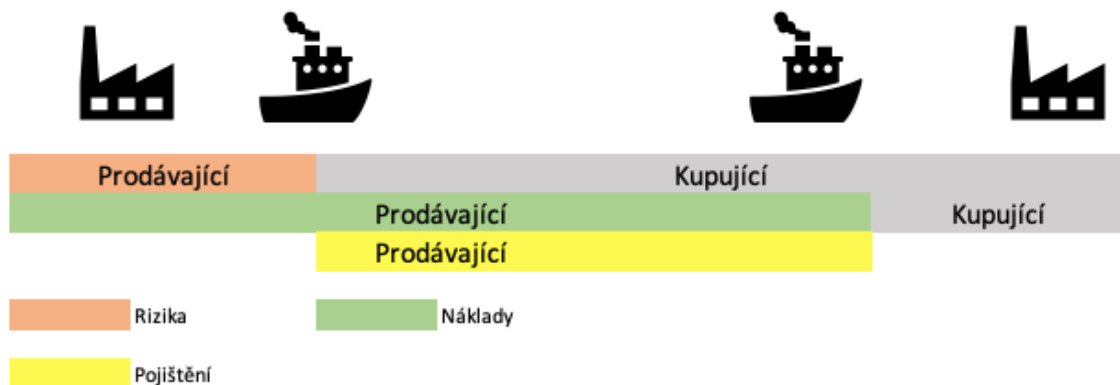
V praxi také může docházet k situacím, kdy je zboží během lodní přepravy několikrát přeloženo. V těchto situacích může dojít k nesrovnalostem ohledně přechodu rizik mezi prodávajícím a kupujícím (během které nakládky zboží na palubu dochází k přesunu rizik). Na tuto situaci jsou pravidla Incoterms® 2020 velice dobře připravena a definují přechod rizik z prodávajícího na kupujícího po první uskutečněné nakládce zboží na loď. Pokud následně probíhají další překládky v rámci přepravy, dochází pouze k prodloužení doby, kdy může dojít k poškození nebo ztrátě zboží, a to na riziko kupujícího.



Obr. 3.13 CFR\_2

Zdroj 3.13 Vlastní tvorba

### 3.4.11 CIF (Cost Insurance and Freight)



Obr. 3.14 CIF

Zdroj 3.14 Vlastní tvorba

Dodací podmínka CIF, v překladu náklady, pojištění a dopravné, je poslední paritou v rámci pravidel Incoterms® 2020. Tato dodací podmínka vychází z parity CFR, kde je prodávající povinen uhradit finanční výlohy spojené s přepravou zboží a lze ji využít opět pouze pro vnitrozemskou a námořní přepravu. Kupující zodpovídá za veškerá rizika, která mohou během přepravy nastat (např. poškození nebo ztráta zboží).

Stejně jako u parity CFR, i zde jsou definovány dva časové okamžiky, ve kterých přechází jednotlivé odpovědnosti z prodávajícího na kupujícího. První takový okamžik, kdy dochází k přechodu rizik z prodávajícího na kupujícího, je definován stejně jako u předchozího případu po nakládce zboží na palubu první využitě lodi. Druhým momentem je definováno doručení zboží do přístavu určení. Zde přecházejí povinnosti týkající se platby nákladů z prodávajícího na kupujícího.

Další povinnosti, které zůstávají stejné jako u předchozí dodací podmínky, se týkají vývozního a dovozního celního odbavení. Vývozní celní odbavení včetně zajištění potřebné dokumentace připadá prodávajícímu, kupující je povinen celně odbavit zboží v dovozním celním řízení a zabezpečit veškeré aktivity a dokumenty spojené s tranzitem.

V čem se tato dodací podmínka liší od ostatních podmínek s využitím u lodní přepravy, je povinnost prodávajícího sjednat pojištění přepravovaného zboží. Prodávající je povinen sjednat takové pojištění zboží, které odpovídá alespoň minimálnímu pojistnému krytí, tzn. od přístavu odeslání do přístavu určení. Pojistné krytí je sjednáno na základě Institute Cargo Clause kategorie C. Jak již víme z dodací podmínky CIP, kategorie C pojistného krytí obsahuje pouze některé z definovaných rizik, které mohou během přepravy nastat. Kupujícímu se kvůli této skutečnosti doporučuje vyhodnotit fakt, zdali

rozsah kategorie C skutečně odpovídá jeho požadavkům. Pokud kupující požaduje širší rozsah pojistné krytí, je smluvním stranám umožněno dohodnout se na vyhovujícím rozsahu.

Pojistné krytí zásilky, je stejně jako u dodací podmínky CIP, zajištěno na hodnotu přepravovaného zboží navýšeného o minimálně 10 % z původní hodnoty. Pojištění musí být navíc sjednáno u vhodného a prověřeného pojišťovacího ústavu.

### **3.5 Provedené změny v Incoterms® 2020**

#### **3.5.1 FCA (Free Carrier)**

Největší změna u dodací podmínky FCA souvisí s vydáváním lodního konosamentu, neboli palubního náložného listu, který představuje nejdůležitější přepravní dokument v rámci námořní dopravy. Tento dokument je vydán dopravcem po nakládce zboží na palubu lodi. Konosament je rovněž závazkem vydání přepravovaného zboží té osobě, která v přístavu určení předloží tento náložný list.

Tato změna se týká takových případů, kdy prodávající ve vnitrozemí, poskytne zboží k odběru kupujícímu, a to uvnitř svého závodu. Kupující, prostřednictvím svého dopravce, zboží v závodě prodávajícího vyzvedne a zamíří s ním do přístavu odeslání, odkud je zboží přepravováno lodí do místa určení.

V praxi dochází k situacím, kdy prodávající v rámci kupních smluv podle pravidla FCA potřebuje vystavený náložný list s klauzulí o naložení zboží na palubu lodi. Důvodem jsou nejčastěji bankovní inkasa či akreditiva. Takovýto palubní náložný list by měl být tedy vystaven dopravcem kupujícího v momentě, kdy je zboží naloženo ve vnitrozemí na dopravní prostředek a následně dovezeno do příslušného přístavu odeslání. V předchozích verzích pravidel, nebyl tento postup možný.

Podle provedené změny, je nyní námořní dopravce, sjednaný kupujícím, na základě předešlé dohody mezi oběma stranami, oprávněn vydat prodávajícímu lodní konosament po provedení nakládky zboží v závodě prodávajícího. Veškeré náklady a rizika, která jsou v tomto novém kroku obsažena, jsou provedena na zodpovědnost kupujícího. Proávající je naopak povinen lodní konosament kupujícímu předat v čas, tak aby mohl být použit při předání zboží mezi dopravcem a kupujícím.

Další změnou je rozšíření možnosti zajištění přepravy zboží. V pravidlech Incoterms® 2010 nebyl brán v úvahu fakt, že přeprava může být uskutečněna také bez použití třetí strany, tzn. externího dopravce. Nová verze pravidel se zabývá i možnostmi, kdy přepravu zajistí kupující, a to pomocí svých dopravních prostředků.

### 3.5.2 CIP (Carriage and Insurance Paid To)

Pojistné krytí zásilek lze podle Institute Cargo Clause rozdělit do tří kategorií, a to do kategorií A, B, C. Každá z těchto kategorií se liší v rozsahu poskytovaného krytí během přepravy.

Pro dodací podmínku CIP v pravidlech Incoterms® z roku 2010, platila kategorie pojistného krytí Institute Cargo Clause C, která zahrnuje pouze vybraná rizika z celkového seznamu možných pojistných krytí.

V nové verzi pravidel Incoterms® 2020 dochází nyní k přechodu z kategorie C na kategorii A. V praxi to tedy znamená rozšíření seznamu možných rizik, které mohou během přepravy nastat.

Přehled jednotlivých kategorií spolu s vybranými riziky, na která se vztahuje pojistné krytí, jsou uvedeny v tabulce níže.

Tab. 3.1 Porovnání rizik

Porovnání rizik podle Institute Cargo Clauses	A	C
Uváznutí, potopení nebo převrácení plavidla	✓	✓
Převrácení/ vykolejení pozemní dopravy	✓	✓
Kolize lodí/ plavidla s jinou lodí	✓	✓
Kontakt lodí/ plavidla/ dopravního prostředku a jakéhokoli jiného předmětu než lodí/ plavidla (kromě vody, ale včetně ledu)	✓	✓
Vykládka nákladu v přístavu nouze	✓	✓
Oheň nebo výbuch	✓	✓
Zemětřesení, sopečná erupce nebo blesk	✓	-
Krádež /odcizení /škodlivé poškození	✓	-
Pád zboží přes palubu	✓	✓
Celková ztráta jakéhokoli balíčku ztraceného přes palubu nebo pádem během nakládky/ vykládky plavidla	✓	-
Ztráta způsobená zpožděním/ následnou ztrátou	-	-
Nedostatečné/ nesprávné balení	-	-

Zdroj 3.15: Vlastní tvorba

Na základě uvedené tabulky lze konstatovat, že nejdůležitější změna v rozsahu pojistného krytí se může týkat bodů v návaznosti na krádeže nebo ztráty. V praxi může docházet k situacím, kdy jsou části, nebo někdy i celé zásilky během přepravy ztraceny nebo odcizeny. Toto rozšíření pojistného krytí zajistí kupujícímu finanční odškodné, pokud taková situace nastane.

### **3.5.3 DAP (Delivered at Place)**

V pravidlech Incoterms® 2010 nebyl brán v úvahu fakt, že přeprava může být uskutečněna bez použití třetí strany, tzn. externího dopravce. Nová verze pravidel se zabývá i možnostmi, kdy přepravu zajistí prodávající, a to pomocí svých dopravních prostředků.

Na základě této změny byly formulovány povinnosti a náklady související s tranzitem. Prodávající je v této souvislosti povinen zajistit tranzitní odbavení (např. zajištění tranzitních licencí) ve všech zemích, ve kterých je tranzit uskutečněn, avšak vyjma povinnosti zajištění tohoto tranzitního odbavení v zemi určení, které připadá na stranu kupujícího.

### **3.5.4 DPU (Delivered at Place Unloaded)**

Dodací podmínka DPU je zcela nová podmínka, která se poprvé objevuje právě v nových pravidlech Incoterms® 2020. Tato parita nahradila dodací podmínku DAT (Delivered at Terminal). V minulých pravidlech představoval termín *Terminal* velký problém, a to z důvodu nejasných definic, co přesně tento termín vyjadřuje.

Podmínka DPU tedy klade důraz na fakt, že místem dodání nemusí být pouze terminál, ale jakékoli místo uvedené kupujícím (povinností kupujícího je i kontrola daného místa, zda je vhodné pro vykládku zboží využít).

Parita DPU je vůbec první, která ve svém znění definuje povinnosti pro prodávajícího spojené s vykládkou. Prodávající je povinen se přesvědčit, zda bude možné v určeném místě vykládky, zboží skutečně vyložit.

Parita DPU také reaguje na možné dodávky zboží prostřednictvím dronů, které se dopravní a zásilkové společnosti snaží zařadit mezi využívané druhy dopravy, a to právě začleněním povinnosti vykládky na stranu prodávajícího.

### **3.5.5 DDP (Delivered Duty Paid)**

Verze pravidel Incoterms® 2010 neuváděla možnost využití vlastních dopravních prostředků při přepravě zboží a počítala pouze s možností využití třetí strany. Nová verze pravidel s touto možností již počítá a byla zakomponována do předpisu této dodací podmínky.

Pravidla Incoterms® 2020 již tedy oficiálně povolují, v případě této dodací podmínky, využití možnosti přepravy pomocí vlastních dopravních prostředků. Na základě této změny byly formulovány povinnosti a náklady související s tranzitem, které jsou shodné se změnou uvedenou u dodací podmínky DAP.

Prodávající je v této souvislosti povinen zajistit tranzitní odbavení (např. zajištění tranzitních licencí) ve všech zemích, ve kterých je tranzit uskutečněn, avšak vyjma povinnosti zajištění tohoto tranzitního odbavení v zemi určení, které připadá na stranu kupujícího.

## 4. Typové příklady implementace

Dodací podmínky se v dnešní době staly téměř nepostradatelnou součástí jak vnitrostátního, tak i mezinárodního obchodu. Právě jejich využitím se mohou smluvní strany dohodnout na adekvátních řešeních týkající se zajištění dopravy, pojištění nebo odpovědnosti za zboží a zamezit tak vzniku následných možných soudních sporů.

Právě z těchto důvodů je ve společnostech kladen velký důraz na znalost dodacích podmínek a jejich správné využití v praxi. Dodací podmínky představují ve společnostech průřezové téma, kterým se zabývá nejen celní a logistické oddělení. Z důvodu velké komplexnosti a dopadů na činnosti jednotlivých oddělení (např. vliv na konečnou hodnotu zboží, výše vypočteného cla) je důležité dbát na zadávání přesných informací do interních systémů.

Dále v této kapitole rozeberu typové příklady implementace výše zmíněných dodacích podmínek do interních informačních systémů společnosti XY.

### 4.1 Historie společnosti

Společnost XY započala svou činnost ve 40. letech 19. století, a to výrobou ručičkových telegrafů. Už tehdy se tato firma mohla pyšnit vysokou kvalitou produkovaných výrobků a stala se předním výrobcem v oblasti telekomunikací.

Postupem času se společnost začala zaměřovat také na železniční dopravu, kde se zasloužila o konstrukce signálních zařízení. V 50. letech 19. století dochází k expanzi a založení nových poboček v Rusku a Anglii.

V 90. letech 19. století se společnost XY zasloužila o zprostředkování osvětlení v Roustonových strojárnách, nebo dokonce Stavovského divadla. O pár let později dochází k otevření několika poboček v Praze, Brně, Karlových Varech. V následujících letech dochází k elektrifikaci těchto měst a také například k výstavbě tramvajových tratí. Následně dochází k otevření závodů na výrobu elektromotorů.

Po první světové válce dochází k jednomu z největších rozkvětů společnosti, kdy počet zaměstnanců dosáhl 2000. Bohužel se začátkem druhé světové války dochází k omezení produkce a následně úplnému odchodu společnosti z českého území.

K návratu do tehdejšího Československa došlo v roce 1990, kdy dochází k otevření nové pobočky v Praze. Od té doby se společnost podílela na modernizaci nejen v oblasti telekomunikací, ale také v oblasti medicíny (zajištění medicínské techniky) a dopravy.

V dnešní době se společnost XY zaměřuje hlavně na výrobu elektrotechnických produktů a po právu patří mezi největší elektrotechnické firmy v České republice. Společnost XY dále figuruje v oblasti průmyslu, zdravotnictví nebo také v oblasti infrastruktury měst a obcí. K dnešnímu dni zaměstnává až na 9000 pracovníků, což ji také řadí mezi největší zaměstnavatele na našem území.

V České republice můžeme také najít sedm závodů, které se starají o výrobu elektromotorů, parních turbín nebo například nízkonapětové spínací techniky.

## **4.2 Popis využívaných informačních systémů**

Jelikož se společnost XY řadí mezi velké nadnárodní společnosti s vlastní výrobou a vysokým počtem obchodních operací, je pravidelné využívání automatizovaných informačních systémů pro lepší přehled a dostupnost informací nezbytností.

Celopodnikově využívaným systémem je aplikace SAP, která představuje komplexní databázi veškerých informací zajišťující efektivní řízení podniku. Celopodnikové využití zajišťují jednotlivé moduly, které jsou přesně nastaveny pro potřeby jednotlivých oddělení. Systém SAP představuje jeden z nejrozšířenějších ERP systémů na trhu.

Každé oddělení využívá ještě mnoho dalších interních aplikací a databází, které pomáhají evidovat potřebné informace. Tyto interní systémy mohou být dle potřeby propojeny s aplikací SAP, a to z důvodu automatizace a zefektivnění jednotlivých procesů.

V další části mé diplomové práce budou popsány funkce celně deklaračního informačního systému a následná implementace dodacích podmínek Incoterms® 2020.

### **4.2.1 Celně deklarační systém**

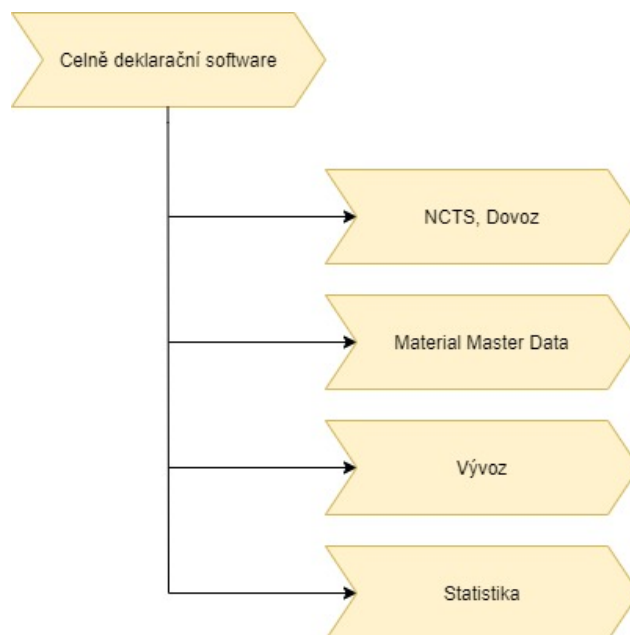
Celně deklarační systém ve společnosti XY slouží pro zpracování dovozů, vývozů, statistik a údržbu kmenových dat zahraničního obchodu specifických pro celní záležitosti.



System byl vyvinut společností MIC, která se specializuje tvorbou celně deklarčních systémů. Jeho cílem je zajištění optimalizace toku informací, dokladů a efektivní spolupráce s celní správou ČR.

Použití tohoto systému zajišťuje, že hlavní celní procesy jsou podporovány jednotnou IT aplikací, přesně tak, jak je stanoveno v podnikových směrnících. Tímto je zajištěno správné a efektivní celní odbavení.

Využívaný celně deklarční systém je založen na standardním softwaru pro celní IT řešení. V závislosti na zemi, ve které je implementován, podporuje tento software přímé spojení s celními orgány nebo se podílí na předávání údajů celním agentům. Veškerá komunikace mezi tímto systémem a celními orgány je šifrovaná.



Obr. 4.1 Moduly celně deklarčního softwaru

Zdroj 4.1 Interní dokumentace společnosti

K dispozici jsou následující moduly:

- Dovož, NCTS

Modul NCTS se používá pro uzavření elektronického tranzitního režimu pro zboží v rámci EU a zúčastněných zemí. V rámci modulu dovozu se jedná o zpracování dovozního celního prohlášení pro zboží dovážené ze třetích zemí. Kromě toho jsou k dispozici celní režimy a kalkulace ekonomických dopadů.

- Material Master Data

Tento modul se využívá k uchovávání kmenových dat zahraničního obchodu pro výroby (např. sazební zařazení zboží). Tato data lze následně využít i v jiných modulech (např. dovoz).

- Vývoz

Modul pro vývoz se využívá pro vystavování celních prohlášení pro zboží vyváženého do třetích zemí. Komunikace mezi systémy ERP a celně deklaracním systémem je zpracována prostřednictvím webové služby, která náleží tomuto celně deklaracnímu systému. K dispozici je také integrovaná funkce pro systémy SAP.

- Statistika

Prohlášení o obchodu v rámci EU se provádí pomocí speciálního modulu, který shromažďuje veškerá potřebná data o přijetí a odeslání zboží.

#### **4.2.1.1 Rozhraní**

Rozhraní celně deklaracního systému zajišťuje předávání dat z předběžných postupů do různých modulů, tak aby se minimalizovalo manuální zadávání dat.

Rozlišují se následující typy rozhraní:

- MIC – SAP

Jedná se o program rozhraní MIC – SAP, které poskytuje MIC a je implementován v místním systému SAP. Toto rozhraní se využívá pro připojení systému SAP k jednotlivým modulům celně deklaracního systému. Relevantní obchodní procesy a dokumenty v SAP jsou v rámci tohoto rozhraní analyzovány, a to kvůli potřebám celního odbavení a dále nakonfigurovány v programu rozhraní.

- Rozhraní jiné než SAP

V rámci tohoto rozhraní je umožněna výměna dat mezi systémy ERP a moduly NCTS, Dovozy, Material Master Data, Vývozem a Statistikou.

- Rozhraní CIP2SAP

Rozhraní CIP2SAP je spojením mezi ERP systémy a modulem Statistika.

- Rozhraní AES

Rozhraní AES je spojením mezi systémy ERP a webovou službou celně deklaračního systému.

#### 4.2.1.2 Požadavky na implementaci systému

Jestliže má být tento celně deklarační systém ve společnosti XY implementován, je nejprve potřeba zanalyzovat jednotlivé celní aktivity a strategie, které jsou pro společnost XY relevantní.

- Analýza celních aktivit

Pro zajištění kompletní analýzy je nutné shromáždit dostatek informací z níže uvedených bodů, které se vážou k dovozním i vývozním případům společnosti, a to:

- organizace a zúčastněné strany,
- používané celní režimy,
- množství a hodnoty dovozů a vývozů,
- zaplacená cla a daně,
- posouzení budoucího vývoje a očekávaných změn.

Na základě zodpovězení těchto bodů bude následně naplánován další bod implementace.

- Definice norem

Cílem tohoto kroku je objasnění, jaké autorizační modely budou pro implementaci systému využity, a to na základě zaznamenaných celních procesů.

Společnost XY vytvoří hrubý model sjednocených celních procesů a technický koncept. Vývojáři následně přísluší posouzení obdržovaných podkladů a vyhodnocení možné implementace do praxe.

- Strategie implementace

V posledním kroku jsou stanoveny podmínky pro implementaci a následnou údržbu systému. Tato specifikace zahrnuje následující body:

- organizační a technické odpovědnosti,
- popis dopadu na dodržování předpisů,
- celkové srovnání nákladů mezi současným stavem a budoucím celním odbavením s využitím celně deklaračního systému,

- závěrečná vyhodnocení.

### **4.3 Implementace Incoterms® do celně deklarčního systému**

Jelikož dodací podmínky Incoterms® definují důležité body v přepravě zboží, bude v této kapitole uveden příklad implementace do celně deklarčního systému, který se využívá pro ukončování tranzitů a k samotnému proclívání dovozních případů společnosti.

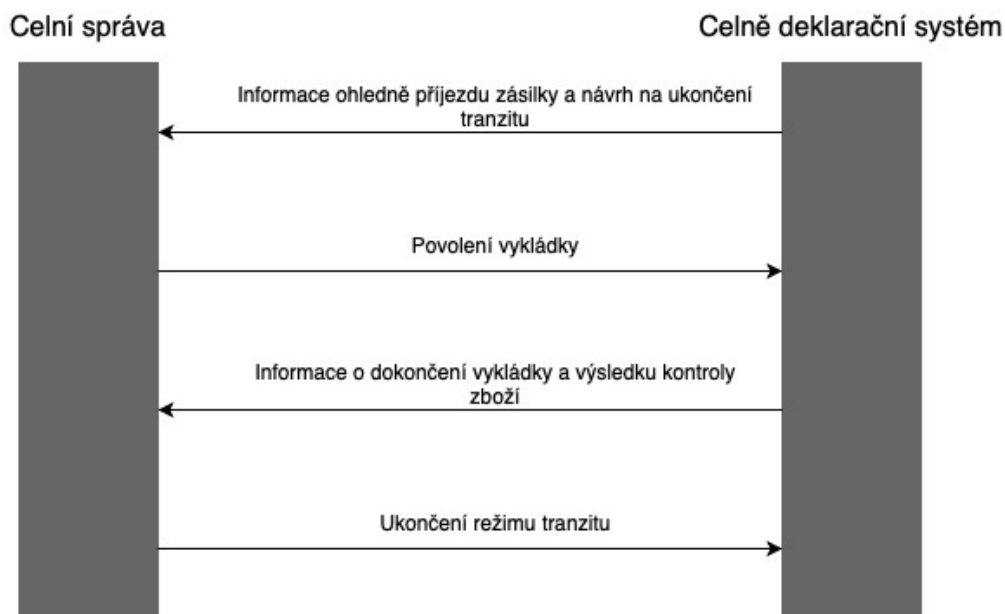
Dodací podmínky mají nejen vliv na určení, kdo nese povinnost za zajištění přepravy daného zboží a kdo nese veškerá rizika, ale také na výši cla. V návaznosti na zvolené pravidlo Incoterms® jsou do/z celní hodnoty připočteny nebo odečteny náklady, které vznikly při přepravě zboží, a to mimo Evropskou unii.

Celně deklarční systém je nastaven takovým způsobem, který zajišťuje plně automatické vypočtení celní hodnoty, a to právě na základě využití dodací podmínky a uvedené hodnoty zboží.

Na schématech níže je znázorněn proces ukončení tranzitu a následné proclení zboží do volného oběhu v rámci celně deklarčního systému. Součástí tohoto zobrazení je i implementace dodacích podmínek do procesu a následné kroky související s určením správné celní hodnoty.

#### **4.3.1 Příjezd zásilky a ukončení tranzitu**

Před samotným proclením zboží je třeba ukončit speciální režim tranzitu, ve kterém je zboží dopraveno až do závodu kupujícího. Po jeho ukončení je zboží připraveno k proclení a propuštění do volného oběhu.



Obr. 4.2 Ukončení tranzitu

Zdroj 4.2 Interní dokumentace společnosti

V momentě, kdy zboží dorazí do závodu kupujícího v režimu tranzitu, jsou dokumenty obdržené se zásilkou předloženy celní deklaraci. Na základě těchto předložených dokumentů (nejčastěji T1 a faktura) jsou v celně deklaračním systému vyplněny potřebné údaje, mezi které patří SPZ vozidla, název dopravce a odesílatele, hrubá a čistá hmotnost zásilky.

V prvním kroku je v systému vygenerována a zaslána zpráva obsahující informace ohledně příjezdu zásilky spolu s návrhem na ukončení režimu tranzitu. Pokud je tato zpráva celní správou přijata, je obratem zaslána zpráva s povolením vykládky. Po získání této informace je zboží fyzicky vyloženo z dopravního prostředku do schváleného dočasného skladu.

Po vykládce zboží je ze systému odeslána další zpráva informující celní správu o dokončení vykládky a o výsledku kontroly zboží. Díky této zprávě je celní správa informovaná o tom, že zákazník obdržel takový počet kusů o celkové hmotnosti, jaká je uvedena na přiložených dokumentech.

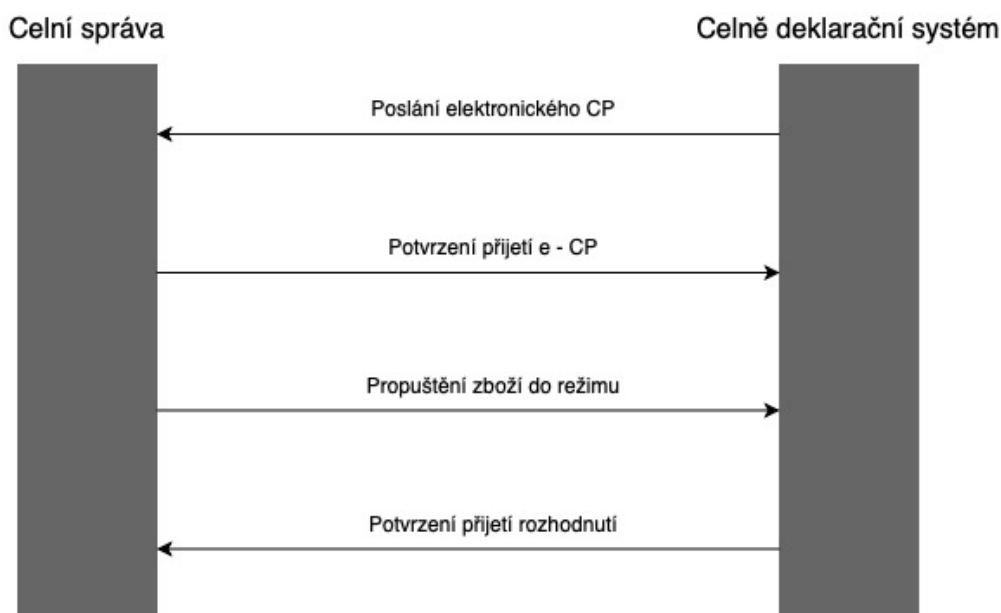
Na základě těchto poskytnutých informací je v celně deklaračním systému obdržena zpráva o ukončení tranzitu.

### 4.3.2 Dovoz a proclení zásilky

V momentě, kdy je tranzit ukončen, je možné zásilku uvolnit do volného oběhu nebo dalšího požadovaného režimu. Před samotným propuštěním je však třeba vyplnit celní prohlášení, a to buď vyplněním příslušného formuláře v papírové podobě nebo elektronicky. Jelikož je v našem případě využit celně deklarační systém, jsou jednotlivá celní prohlášení podávána pouze elektronickou cestou.

Celní prohlášení obsahuje ucelené informace o zásilce, které jsou následně odeslány celní správě. Mezi takové informace patří detailně popsání zboží, tzn. uvedení co nejspecifičtějšího popisu zboží, sazební zařazení, navedení faktury, použité dodací podmínky, vypočítaná celní hodnota a vyplněné informace o preferenci.

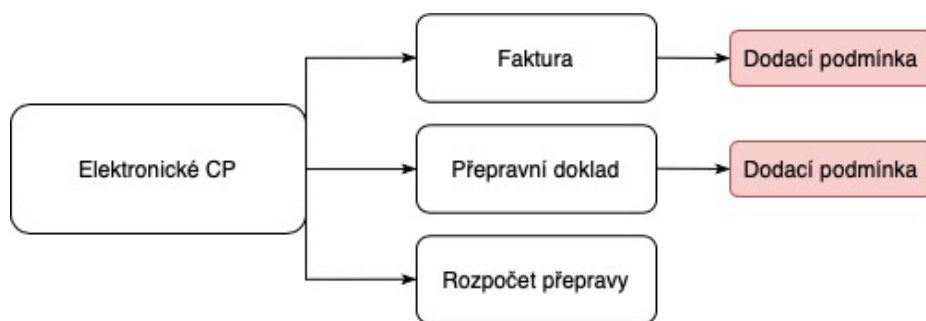
Po odeslání elektronického celního prohlášení je v rámci několika minut celní správou vygenerováno potvrzení o přijetí a odesláno zpět do celně deklaračního systému. Následně nastává časové okno, ve kterém je elektronické celní prohlášení kontrolováno celní správou. Pokud není nalezena žádná nesrovnalost, je následně vygenerována zpráva o propuštění zboží do režimu. V tomto kroku je vydán tzv. jednotný správní doklad, který obsahuje veškeré informace z celního prohlášení včetně vypočítaného cla. Na základě informace z tohoto dokumentu je požadovaná výše cla následně uhrazena.



Obr. 4.3 Schéma dovozu

Zdroj 4.3 Interní dokumentace společnosti

Ukončením případu se rozumí odeslání potvrzení o přijetí rozhodnutí, které odesílá deklarant z celně deklaračního systému celní správě.



Obr. 4.4 Elektronické CP - dodací podmínka

Zdroj 4.4 Interní dokumentace společnosti

Jak již bylo zmíněno v předchozím textu, při vyplňování celního prohlášení je nutné doplnit i takovou dodací podmínku, na jejímž základě byla přeprava zajištěna. Informace o využití dodací podmínky Incoterms® lze najít na faktuře a přepravním dokladu.

#### 4.3.2.1 FOB – implementace dodací podmínky do systému

Jako první příklad implementace dodací podmínky do celně deklaračního systému jsem vybral pravidlo FOB (Free On Board). U této podmínky, jak již bylo řečeno v samotné analýze dodacích podmínek Incoterms® 2020, je přeprava po naložení zboží na loď placena kupujícím. Tato dodací podmínka představuje takový typ příkladu, kdy je nutné k celní hodnotě připočítat mimoevropský úsek přepravy a další náklady, které vznikly během přepravy mimo území Evropské unie.

Type	C	Value	Currency	Split
Freight	1.	V	10 000,0000	CZK

2.		Delivery terms	FOB	3	TEST
Calculation of Freight Costs		+NEU			

3.		Freight Proportion (%)		
Freight International	80,0000		8 000,00	
Freight Community	10,0000		1 000,00	
Freight National	10,0000		1 000,00	

4.		Amount from Freight Value (+/-)	Currency
Freight add./deduct. Customs Value		8 000,00	CZK
Freight add./deduct. VAT Value		2 000,00	CZK

Obr. 4.5 Kalkulace celní hodnoty - FOB

Zdroj 4.5 Celně deklarační systém – interní systém společnosti

#### ● Oddíl č. 1

V tomto oddíle je uvedena fakturovaná částka za přepravu zboží. V tomto případě hodnota dopravy činí 10 000 Kč.

- Oddíl č. 2

Druhý oddíl se týká uvedené konkrétní dodací podmínky včetně doplňujících informací. Mezi takové informace patří umístění vzniku připočitatelného nákladu (v našem případě číslo 3 – vznik mimo území EU) a také místo přechodu povinnosti hradit náklady spojené s přepravou (jelikož se v našem případě jedná o data z testovací verze systému, je na obrázku uvedena hodnota *TEST*). Pokud bychom slovo *TEST* nahradili například americkým městem Seattle, znamenalo by to, že přechod nákladů z prodávajícího na kupujícího nastal v tomto uvedeném místě.

Na základě uvedeného místa přechodu povinností o úhradě nákladů, které se nachází mimo území Evropské unie, je následně doplněn kód +NEU. Tento kód značí vznik třetizemního nákladu a jeho nutnost připočtení k celní hodnotě.

$$\text{Celní hodnota FOB} = \text{fakturovaná částka} + \text{mimoevropský úsek dopravy}$$

*Obr. 4.6 Vzorec výpočtu celní hodnoty – FOB*

*Zdroj 4.6 Interní dokumentace společnosti*

- Oddíl č. 3

Ve třetím oddílu dochází k rozpočítání přepravy na tři úseky, a to na úseky mimoevropský, evropský a vnitrostátní.

Mimoevropský úsek slouží, jak již bylo řečeno, k určení celní hodnoty a správnému výpočtu cla. Evropský úsek slouží k určení tzv. statistické hodnoty, která udává hodnotu zboží navýšenou o veškeré náklady vzniklé v mimoevropském a evropském úseku.

Jelikož je v našem případě třetizemní úsek přepravy nejdelsí (80 %), s největší pravděpodobností by měl být i nejdražší. Z výše uvedeného třetího oddílu je částka za tento úsek vypočtená na 8 000 Kč, kterou je následně třeba přičíst k základu celní hodnoty.

- Oddíl č. 4

Poslední oddíl obsahuje informace o finální hodnotě přepravy, kterou je třeba přičíst k základu celní hodnoty, a to včetně dalších nákladů vzniklých v rámci přepravy mimo Evropskou unii. V uvedeném případě se jedná o částku 8 000 Kč.



Ve čtvrtém oddílu je také uvedena tzv. VAT hodnota (2 000 Kč), která po přičtení k celní hodnotě tvoří základ pro DPH. Základ pro výpočet DPH tedy představuje součet všech úseků přepravy, hodnoty zboží a vypočítaného cla.

#### 4.3.2.2 DAP – implementace dodací podmínky do systému

Při implementaci dodací podmínky DAP do celně deklarčního systému, je třeba pro výpočet celní hodnoty postupovat zcela odlišně, než tomu bylo v předchozím případě u pravidla FOB.

Nejprve je nutné uvědomit si rozdíl mezi pravidlem DAP a FOB. U dodací podmínky FOB jsme podle pravidel Incoterms® správně určili, že přepravu je povinen hradit kupující. Naproti tomu u pravidla DAP je přeprava zboží hrazena prodávajícím, a to až do závodu kupujícího.

Pakliže se u dodací podmínky FOB mimoevropský úsek za přepravu přičítal, pro pravidlo DAP je třeba požadovanou hodnotu získat pomocí odečítání.

The screenshot shows a software interface for customs declarations. Four red boxes highlight specific data points:

- Box 1:** A table with columns: Type, C, Value, Currency, Split. The row for 'Freight' shows 'W', '1 153.0000', and 'EUR'.
- Box 2:** A form for 'Delivery terms' set to 'DAP' and 'MOHELNICE', and 'Calculation of Freight Costs' set to '-EU'.
- Box 3:** A table for 'Freight Proportion (%)':
 

	Freight Proportion (%)	
Freight International		
Freight Community	45.9670	530.00
Freight National	54.0330	623.00
- Box 4:** A table for 'Amount from Freight Value (+/-)':
 

	Amount from Freight Value (+/-)	Currency
Freight add./deduct. Customs Value	-1 153.00	EUR
Freight add./deduct. VAT Value	1 153.00	EUR

Obr. 4.7 Kalkulace celní hodnoty - DAP

Zdroj 4.7: Celně deklarční systém – interní systém společnosti

- Oddíl č. 1

Stejně jako u prvního případu pravidla FOB, je v prvním oddílu uvedená informace o výši dopravného. V tomto případě se jedná o částku 1 153 €.

- Oddíl č. 2

Ve druhém oddíle je nyní uvedena dodací podmínka DAP, spolu s místem přechodu nákladů za přepravu a rizik. Tento oddíl již obsahuje oproti prvnímu případu reálnou lokaci.

Prvním rozdílem je uvedená hodnota 1, která představuje místo přechodu nákladů a rizik, a to na území České republiky. S touto hodnotou také souvisí konkrétní místo přechodu odpovědností, v našem případě Mohelnice.

Druhým rozdílem je uvedená hodnota -EU v kolonce Calculation of Freight Costs. Tato hodnota udává způsob kalkulace částky za přepravu, která bude následně připočtena k celní hodnotě. Jelikož se jedná o dodací podmínku DAP, jsou veškeré náklady spojené s přepravou hrazeny prodávajícím.

- Oddíl č. 3

Ve třetím oddíle jsou pro dodací podmínku DAP a hodnotu -EU uvedeny pouze částky za mimoevropský (530 €) a vnitrostátní (623 €) úsek.

Samotný výpočet celní hodnoty lze sestavit takto:

$$\text{Celní hodnota DAP} = \text{fakturovaná částka} - \text{evropský úsek} - \text{vnitrostátní úsek}$$

*Obr. 4.8 Vzorec výpočtu celní hodnoty – DAP*

*Zdroj 4.8 Interní dokumentace společnosti*

Tento postup výpočtu celní hodnoty je nastaven z toho důvodu, že prodávající započítává do fakturované částky za zboží i hodnotu celkové dopravy. Po odečtení evropského a vnitrostátního úseku dostáváme částku, kterou tvoří hodnota zboží a hodnota mimoevropského úseku dopravy, což je ekvivalent celní hodnoty.

- Oddíl č. 4

Ve čtvrtém oddílu je uvedená konečná hodnota (1 153 €), kterou je v případě dodací podmínky DAP nutné od fakturované částky odečíst, abychom dostali základ celní hodnoty.

Součástí tohoto oddílu je i VAT hodnota, kterou je nutné přičíst k celní hodnotě, tak abychom dostali základ pro vyměření DPH. Jak již bylo řečeno, základ pro výpočet DPH se stává z fakturované částky, všech úseků dopravy a vypočítaného cla. Z tohoto důvodu je VAT hodnota stejná jako hodnoty mimoevropského a vnitrostátního úseku, které byly v předchozím kroku od fakturované částky odečteny.

## 5. Vyhodnocení dopadů

Při využívání dodacích podmínek Incoterms® je třeba dbát na výběr správného pravidla pro zajištění bezproblémové přepravy zboží. Obě smluvní strany by měli mít alespoň základní povědomí o odlišnostech v jednotlivých dodacích podmínkách, tak aby byly zajištěny základní požadované povinnosti a zajištění rizik.

Výběrem nesprávné dodací podmínky mohou vzniknout nepříjemnosti spojené s vyššími náklady nebo například s prodloužením doby dodání zboží. Na základě níže uvedené tabulky je uvedeno shrnutí základních povinností pro jednotlivé dodací podmínky při dovozu zboží.

Tab. 5.1 Základní povinnosti Incoterms pro všechny typy přepravy

Základní povinnosti	Všechny typy přepravy						
	EXW	FCA	CPT	CIP	DPU	DAP	DDP
<b>Přeprava: Hlavní část</b>	zákazník	zákazník	prodejce	prodejce	prodejce	prodejce	prodejce
<b>Rizika</b>	zákazník	zákazník	!zákazník	!zákazník	prodejce	prodejce	prodejce
<b>Pojištění</b>	-	-	-	prodejce	-	-	-
<b>Nakládka</b>	!zákazník	prodejce	prodejce	prodejce	prodejce	prodejce	prodejce
<b>Vykládka</b>	zákazník	zákazník	zákazník	zákazník	!prodejce	zákazník	zákazník
<b>Celní řízení - dovoz</b>	zákazník	zákazník	zákazník	zákazník	zákazník	zákazník	!prodejce
<b>Celní řízení - vývoz</b>	!zákazník	prodejce	prodejce	prodejce	prodejce	prodejce	prodejce

Zdroj 5.1 Interní dokumentace společnosti

Z výše uvedené tabulky jsou u dodací podmínky EXW definované dvě rizikové oblasti, a to nakládka zboží a celní řízení při vývozu zboží. Jak již bylo popsáno v předchozích kapitolách, u parity EXW je zákazník povinen zboží do dopravního prostředku naložit svépomocí v závodě prodávajícího, což může znamenat komplikaci jak z hlediska vyšších nákladů, tak i prodloužení doby dodání zboží. Kupující má také povinnost zajistit celní odbavení pro vývoz ze třetí země, což může vést ke konfliktu s místní legislativou. Aby se zamezilo vzniku takovýchto komplikací, doporučuje se využít namísto EXW dodací podmínku FCA.

Další rizikové oblasti, na které by si měl zákazník dát pozor, se týkají použití parit CPT a CIP. U těchto dodacích podmínek jsou veškerá rizika spojená s přepravou zboží přiřazena na stranu kupujícího, i když je samotná přeprava realizována dodavatelem.

U dodací podmínky CPT se kupujícímu doporučuje sjednat dodatečné pojištění zásilky, které pokryje rizikové oblasti přepravy. U parity CIP došlo k rozšíření pojištění rizik Institute Cargo Clause z kategorie C na kategorii A. V tomto případě je změna v Incoterms® 2020 ku prospěchu kupujícího, který by si měl následně ohlídat využití této dodací podmínky na základě Incoterms® 2020, namísto starších verzí s okleštěnou pojistnou verzí C.

V případě nové dodací podmínky DPU je největší riziko spojené s vykládkou zboží v závodě kupujícího, za kterou zodpovídá prodávající. V tomto případě by se měl dodavatel ujistit, zda dopravní prostředky skutečně operují s vhodnými prostředky k uskutečnění vykládky. Pokud by vyložení zboží pro prodávajícího představovalo velkou komplikaci, je vhodnější využít, po domluvě se zákazníkem, dodací podmínku DAP.

Při využití dodací podmínky DDP je jako riziková oblast označené celní řízení při dovozu zboží. Dodavatel má v tomto případě povinnost zajistit dovozní celní řízení a zaplatit vyměřený celní dluh (vč. DPH). Dodavatel je následně povinen zajišťovat dovozní celní odbavení a fakturovat s českou DPH, tzn. dodavatel musí být registrovaný k platbě DPH v České republice. Používání parity DDP proto není, z výše uvedených důvodů, vhodné. Jako alternativu je možné využít dodací podmínku DAP.

Tab. 5.2 Základní povinnosti Incoterms pro lodní přepravu

Základní povinnosti	Lodní přeprava			
	FAS	FOB	CFR	CIF
<b>Přeprava: Hlavní část</b>	zákazník	zákazník	prodejce	prodejce
<b>Rizika</b>	zákazník	zákazník	!zákazník	!zákazník
<b>Pojištění</b>	-	-	-	prodejce
<b>Nakládka</b>	prodejce	prodejce	prodejce	prodejce
<b>Vykládka</b>	zákazník	zákazník	zákazník	zákazník
<b>Celní řízení - dovoz</b>	zákazník	zákazník	zákazník	zákazník
<b>Celní řízení - vývoz</b>	prodejce	prodejce	prodejce	prodejce

Zdroj 5.2: Interní dokumentace společnosti

Mezi nejrizikovější dodací podmínky pro vodní dopravu patří parita CFR a CIF. Komplikace představují odpovědnosti za vzniklá rizika během přepravy, která jsou přidělena kupujícímu, i když samotnou přepravu zajišťuje prodávající.

Pokud je ve snaze kupujícího předejít nežádoucím komplikacím, doporučuje se u parity CFR sjednat dodatečné pojištění nebo zvolit jinou vhodnější dodací podmínku. U parity CIF zůstává podle Institute Cargo Clause okleštěná kategorie C, kterou lze taktéž doplnit dodatečným pojištěním uzavřeným prodávajícím, nebo zvolením jiné dodací podmínky.

Důležité je mít při sjednávání dodacích podmínek na paměti celkový rozsah jednotlivých parit, co všechno zahrnují a jaké je jejich využití v praxi. Smluvní strany by měli hledat taková řešení, která se stanou kompromisem, a budou ku prospěchu obou zúčastněných stran.

## Závěr

Diplomová práce je rozdělena na dvě části, a to na teoretickou a praktickou. V první kapitole teoretické části je představen pojem logistika, včetně jejího historického vývoje, procesů, a cílů. Dále je v této kapitole detailně popsáno celní řízení, jakožto důležitý prvek v logistickém řetězci, spolu s jednotlivými celní režimy.

V druhé kapitole teoretické části je popsán princip dodavatelsko – odběratelských vztahů, včetně informačních strategií a systémů. V této teoretické části byly následně představeny jednotlivé systémy SCM, ERP a CRM a jejich návaznost na oblasti využití v podnicích.

Cílem diplomové práce bylo zanalyzovat změny v dodacích podmínkách Incoterms® 2020 oproti poslední verzi vydané v roce 2010. Na úvod praktické části je čtenáři představena historie dodacích podmínek spolu s uvedenými důvody revize, které proběhly začátkem letošního roku. Pro taková ustanovení, u kterých nedošlo k žádným změnám, byla vytvořena samostatná kapitola.

Následně je v dalších částech zpracována analýza jednotlivých dodacích podmínek Incoterms® 2020, jejíž cílem bylo přiblížit čtenáři význam jednotlivých parit. Pro každou paritu jsem uvedl informace v návaznosti na zajištění nákladů, odpovědnosti spojené s riziky a povinnosti spojené s celním řízením. V této analýze byla také popsána zcela nová dodací podmínka DPU, která vůbec jako první parita zahrnuje do povinností prodávajícího i vykládku zboží. Jednotlivé změny, které byly v rámci dodacích podmínek Incoterms® 2020 zavedeny, jsou uvedeny v samostatné kapitole.

V další kapitole praktické části byla pro vybrané dodací podmínky předvedena implementace do celně deklaračního systému společnosti. Implementace byla ukázána na dodacích podmínkách FOB a DAP, u kterých je rozdílný postup při určování celní hodnoty. V následujících krocích byla představena důležitost správného určení celní hodnoty v návaznosti na použitých dodacích podmínkách.

Poslední kapitola obsahuje vyhodnocení dopadů při využívání jednotlivých dodacích podmínek spolu s označením kritických bodů pro vybrané parity.

## Použitá literatura

- [1] **Antonín, Stehlík.** *Logistika - Strategický faktor manažerského úspěchu.* Brno : Studio Kontrast, 2003. ISBN 80-238-8332-1.
- [2] **Vladimír Líbal, Jiří Kubárt.** *ABC logistiky v podnikání.* Praha : Nadatur, 1994. ISBN 80-85884-11-19.
- [3] **Schulte, Christof.** *Logistika.* Praha : Victoria Publishing, 1994. ISBN 80-85605-87-2.
- [4] **Jan Tomek, Jiří Hofman.** *Moderní řízení nákupu podniku.* Praha : Management Press, 1999. ISBN 80-85943-73-5.
- [5] **Lukozsová, Xenie.** *Nákup a jeho řízení.* Brno : Computer Press, 2004. ISBN 80-251-0174-6.
- [6] **Gros, Ivan.** *Logistika.* Praha : Vysoká škola chemicko-technologická, 1996. ISBN 80-7080-262-6.
- [7] **ČESKO.** 242/2016 Sb. Zákon ze dne 14.července 2016 celní zákon ve znění zákona č. 183/2017 Sb. a č. 80/2019 Sb. *Celní zákon.* 2016, Sv. částka 95, par. 12
- [8] **Hana Machková, Eva Černošlávková, Alexej Sato a kolektiv.** *Mezinárodní obchodní operace.* Praha : Grada Publishing, a.s., 2014. ISBN 978-80-247-4874-0.
- [9] **ČESKO.** Zákon č. 618/1992 Sb., Celní zákon. 1992, Sv. částka 127, 3744-3745.
- [10] **Sodomka, Petr.** *Informační systémy v podnikové praxi.* Brno : Computer Press, a.s., 2006. ISBN 80-251-1200-4.
- [11] **Janatka František, Hándl Jaroslav a Novák Radek.** *Obchodní operace ve vývozu a dovozu.* Praha : CODEX Bohemia, 1999. ISBN 80-85963-94-9.
- [12] **prof. Ing. Ivan Gros, CSc., JUDr. Ivan Barančík, Ph.D., doc. Ing. Zdeněk Čujan, CSc.** *Velká kniha logistiky.* Praha : VŠCHT Praha, 2016. 978-80-7080-952-5.
- [13] **Commerce, International Chamber of.** *Incoterms 2020 by the International Chamber of Commerce.* Paříž : ICC Services, 2019. ISBN 978-80-904651-3-8.

## Internetové zdroje

- [14] **Křížko, Ivo.** System Online. [Online] 2002. [Citace: 27. duben 2020.] <https://www.systemonline.cz/clanky/scm-supply-chain-management.htm>. 1802-615X.
- [15] **Media, Management.** Management Media. [Online] 2016. [Citace: 24. duben 2020.] <https://managementmania.com/cs/erp-system.2327-3658>.
- [16] **Fischer, Roman.** Jak ovlivňuje nasazení ERP, CRM, SCM úspěšnost firmy. *Fischer Software*. [Online] 2009. [Citace: 13. únor 2020.] <http://www.fischer-software.cz/articles/jak-ovlivnuje-nasazeni-erp-crm-scm-uspesnost-firmy.htm>.
- [17] **Toman, Pavel.** Logistika ihned. [Online] 5. únor 2019. [Citace: 27. duben 2020.] <https://logistika.ihned.cz/c1-66462990-revolucni-technologie-blockchain-narazi-na-nejednotu>.
- [18] **ICC.** International Chamber Of Commerce. [Online] 2019. [Citace: 12. březen 2020.] <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-releases-incoterms-2020/>.



## Seznam grafických objektů

Obr. 1.1 Logistické cíle.....	14
Obr. 1.2 Vzorec výpočtu výnosnosti výrobních faktorů.....	19
Obr. 1.3 Transformované a transformující výrobní zdroje.....	19
Obr. 1.4 Vnější tranzit.....	23
Obr. 1.5 Vnitřní tranzit .....	24
Obr. 2.1 Podnikové informační systémy .....	29
Obr. 2.2 ERP systém.....	31
Obr. 3.1 EXW .....	38
Obr. 3.2 FCA_1 .....	39
Obr. 3.3 FCA_2 .....	40
Obr. 3.4 CPT.....	41
Obr. 3.5 CIP.....	42
Obr. 3.6 DAP .....	43
Obr. 3.7 DPU .....	44
Obr. 3.8 DDP .....	45
Obr. 3.9 FAS_1 .....	46
Obr. 3.10 FAS_2.....	47
Obr. 3.11 FOB .....	47
Obr. 3.12 CFR_1.....	48
Obr. 3.13 CFR_2.....	49
Obr. 3.14 CIF.....	50
Obr. 3.15 Moduly celně deklaračního softwaru .....	57
Obr. 3.16 Ukončení tranzitu .....	61
Obr. 3.17 Schéma dovozu.....	62
Obr. 3.18 Elektronické CP - dodací podmínka.....	63
Obr. 3.19 Kalkulace celní hodnoty - FOB.....	63
Obr. 3.20 Vzorec výpočtu celní hodnoty – FOB .....	64
Obr. 3.21 Kalkulace celní hodnoty - DAP.....	65
Obr. 3.22 Vzorec výpočtu celní hodnoty – DAP .....	66

## **Seznam tabulek**

Tab. 2.1 Povinnosti prodávajícího a kupujícího .....	26
Tab. 3.1 Porovnání rizik .....	52
Tab. 5.1 Základní povinnosti Incoterms pro všechny typy přepravy .....	67
Tab. 5.2 Základní povinnosti Incoterms pro lodní přepravu .....	68

## Seznam zkratek

AES	Advanced Encryption Standard
B2C	Business to Customer
C&F	Costs and Freight
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost Insurance and Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid To
CIP2	Update PDC messages
CPT	Carriage Paid To
CRM	Customer Relationship Management
DAF	Delivery at Frontier
DAP	Delivered at Place
DDP	Delivery Duty Paid
DDU	Delivery Duty Unpaid
DEQ	Delivery Ex Quay
DES	Delivery Ex Ship
DOV	Dodavatelsko – odběratelské vztahy
DPH	Daň z přidané hodnoty
DPU	Delivered at Place Unloaded
ERP	Enterprise Resource Planning
EU	Evropská unie
EXW	Ex Works
FAS	Free Alongside Ship
FCA	Free Carrier
FOB	Free On Board

FOR	Free On Rail
FOT	Free On Truck
GPS	Global Positioning System
ICT	Information and Communication Technologies
IS	Informační systém
IT	Informační technologie
Nářízení EP	Nářízení Evropského parlamentu
SCM	Supply Chain Management
T1	Vnější tranzit
T2	Vnitřní tranzit
UCC	Celní kodex Unie
UCC DA	Delegovaný akt
UCC IA	Implementovaný akt
VAT	Value Added Tax

<b>Autor/ka</b>	<b>Daniel Fík</b>
<b>Název DP</b>	<b>Dodací podmínky Incoterms® 2020 v logistických procesech</b>
<b>Studijní obor</b>	<b>LOG</b>
<b>Rok obhajoby DP</b>	<b>2020</b>
<b>Počet stran</b>	61
<b>Počet příloh</b>	0
<b>Vedoucí DP</b>	<b>doc. Dr. Ing. Oldřich Kodým</b>
<b>Anotace</b>	Diplomová práce se zabývá dodacími podmínkami Incoterms® 2020 a odlišnostmi od posledních dodacích podmínek z roku 2010. Cílem této diplomové práce je zanalyzovat změny provedené u pravidel Incoterms® 2020 a následně na typových příkladech ukázat jejich implementaci v praxi. Součástí této diplomové práce je i podpora v logistických informačních systémech.
<b>Klíčová slova</b>	Dodací podmínky, Incoterms®, logistika, celní řízení
<b>Místo uložení</b>	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
<b>Signatura</b>	