



Mezinárodní přeprava zboží z pohledu logistické společnosti

Diplomová práce

Studijní program: N6208 – Ekonomika a management
Studijní obor: 6208T085 – Podniková ekonomika - Vybrané procesy v podniku
Autor práce: **Bc. Karolína Krausová**
Vedoucí práce: Ing. Eva Šlaichová, Ph.D.



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Karolína Krausová**
Osobní číslo: **E14000266**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Podniková ekonomika - Vybrané procesy v podniku**
Název tématu: **Mezinárodní přeprava zboží z pohledu logistické společnosti**
Zadávací katedra: **Katedra podnikové ekonomiky a managementu**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Teoretická východiska spojená s mezinárodní logistikou.
2. Analýza exportní politiky u vybrané společnosti.
3. Aplikace na konkrétní případ.
4. Zhodnocení návrhu včetně ekonomického zhodnocení.
5. Shrnutí poznatků.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby dokumentace**

Rozsah pracovní zprávy: **65 normostran**

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

HEBNAR, Jan, et al. Obchod s Čínou bez rizika a se ziskem. Praha: Mladá fronta, 2016. ISBN 978-80-204-4183-6.

NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. Námořní nákladní přeprava. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-601-2.

NOVÁK, Radek, Lubomír ZELENÝ, Petr PERNICA a Petr KOLÁŘ. Přepravní, zásilkové a logistické služby. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. ISBN 978-80-7357-735-3.

RASTOGI, Cordula and Jean-Francois ARVIS. The Eurasian Connection: Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia. Washington, DC: World Bank Publications, 2014. ISBN 978-0-8213-9912-5.

ROGERS, Anthony, Jason CHUAH and Martin DOCKRAY. Cases and materials on the carriage of goods by sea. 4th ed. New York: Routledge, 2016. ISBN 978-1-138-80988-8.

Elektronická databáze článků ProQuest (knihovna.tul.cz)

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Eva Šlaichová, Ph.D.**

Katedra podnikové ekonomiky a managementu

Konzultant diplomové práce: **Bronislav Dočekal**

DHL Global Forwarding (CZ) s. r. o.

Datum zadání diplomové práce: **30. října 2016**

Termín odevzdání diplomové práce: **31. května 2018**



prof. Ing. Miroslav Žižka, Ph.D.
děkan



prof. Ing. Ivan Jác, CSc.
vedoucí katedry

V Liberci dne 30. října 2016

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Poděkování

Ráda bych zde poděkovala své vedoucí diplomové práce Ing. Evě Šlaichové, Ph.D. za odborné vedení, pomoc a ochotu při zpracování této práce. A také vybrané společnosti za poskytnutí interních materiálů.

Anotace

Tato diplomová práce se zabývá námořní a železniční přepravou na relaci Čína – Česká republika. Rešeršní část je soustředěna na charakteristiku námořní přepravy s důrazem na kontejnerovou přepravu. Jsou zde zmíněny základní typy kontejnerů, hlavní využívané přístavy a potřebné dokumenty umožňující realizaci přepravy. Pro možnost srovnání je zvolena a popsána železniční přeprava. Důraz je kladen především na hlavní koridory a využívané trasy na dané relaci. Analytická část se věnuje konkrétnímu rozboru importního případu z Číny do České republiky. Na problematiku je nahlíženo z pohledu vybrané logistické společnosti. Obchodní případ je realizován skrz námořní i železniční přepravu. To umožňuje pozdější srovnání obou typů, především z hlediska tranzitního času, nákladů a environmentálního dopadu.

Klíčová slova

Čína, kontejnerová přeprava, logistika, námořní přeprava, železniční přeprava

Annotation

International Transport of Goods from the Logistics Company's Perspective

The master thesis deals with maritime and railway transportation from China to the Czech Republic. The review section focuses on the characteristics of maritime transportation with an emphasis on container transportation. It mentions the basic types of containers, the main ports and all the necessary documents that enable the process of transportation. Railway transportation, with an emphasis on the major corridors and routes, is also chosen and described for purpose of comparison. The analytical part is devoted to a specific case study of importing from China to the Czech Republic and is from the point of view of a selected logistics company. The business case is put into practice through maritime and railway transportation which allows for a comparison between both types of transportation, especially regarding transit time, cost and environmental impact.

Key Words

China, Containerization, Logistics, Maritime Transportation, Railway Transportation

Obsah

Seznam zkratk.....	10
Seznam tabulek.....	11
Seznam obrázků.....	12
Úvod.....	13
Cíle DP.....	15
1. Logistika v mezinárodním obchodě a její význam	16
1.1 Smluvní zajištění a subjekty.....	16
1.1.1 Zasílatel (speditér).....	17
1.1.2 Dopравce.....	17
2. Charakteristika námořní přepravy	19
2.1 Liniová námořní přeprava	20
2.1.1 Linioví rejdaři.....	20
2.2 Kontejnerová přeprava.....	22
2.2.1 Kontejnerové lodě a jejich historický vývoj.....	22
2.2.2 Rozdělení dle rozměrů a kapacity	23
2.2.3 Rozdělení kontejnerů podle typu přepravovaného nákladu.....	25
2.3 Zajištění kontejneru a vnitřní zabezpečení nákladu.....	27
2.4 Kontejnerové námořní přístavy	28
2.4.1 Klasifikace přístavů	28
2.4.2 Námořní přístavy využívané ČR	29
2.5 Námořní průplavy na vybrané relaci	30
2.5.1 Suezský průplav.....	31
2.6 Dokumenty v námořní dopravě.....	31
2.7 Cenotvorba.....	32
2.7.1 Příplatky	33
3. Železniční přeprava zboží.....	35
3.1 Hlavní koridory na relaci Asie - Evropa	35
3.2 Transsibiřská magistrála.....	36
3.3 Ucelené vlaky a trasy na relaci Čína - EU.....	37
4. Čína.....	39
4.1 Základní informace.....	39
4.2 Zahraniční obchod	40

4.3	Obchodní vztahy mezi ČR a Čínou.....	40
4.4	Celní řízení.....	41
4.5	Dovoz do ČLR	42
4.6	Vývoz zboží	43
4.7	Celní sazebník Taric.....	43
4.8	HS a CRN.....	44
4.8.1	Dodací parity – INCOTERMS 2010	44
5.	Objednávka a realizace přepravy Šanghaj – ČR z pohledu logistické společnosti	46
5.1	DHL Global Forwarding – ČR	46
5.2	Námořní přeprava.....	47
5.2.1	DHL pojištění zásilky.....	47
5.3	Konkrétní obchodní případ.....	48
5.3.1	Charakteristika zboží	48
5.3.2	Kalkulace přepravného	49
5.3.3	Realizace námořní přepravy (pro výše uvedený případ)	50
5.3.4	Kontrola a zajištění kontejneru.....	50
5.3.5	Typ přepravy FCL	51
5.3.6	Celní odbavení.....	52
5.3.7	Využívaná námořní trasa	53
5.4	Železniční přeprava.....	54
5.4.1	Portfólio služeb DHL	54
5.4.2	Bezpečnost přepravy	55
5.4.3	Výhody plynoucí z využití železniční přepravy pro náš případ	56
5.4.4	Průběh železniční přepravy	56
5.4.5	Kalkulace přepravného, pojištění	56
5.4.6	Realizace přepravy	57
6.	Porovnání námořní a železniční přepravy pro daný obchodní případ	59
6.1	Hledisko doby přepravy.....	59
6.1.1	Tranzitní čas	60
6.2	Bezpečnost a trackovací systém	61
6.3	Spolehlivost	61
6.4	Přepravní náklady.....	63
6.4.1	Námořní přeprava	63
6.4.2	Železniční přeprava	64
6.5	Komparace nákladů a tranzitního času	65

6.6 Finanční efekt rychlejšího tranzitního času.....	66
6.7 Environmentální dopad	67
6.8 Shrnutí obchodního případu	68
Zhodnocení dosažených výsledků	69
Závěr	70
Seznam použité literatury	71
Seznam příloh	74

Seznam zkratek

AQSIQ	The General Administration of Quality Supervision Inspection and Quarantine
ASEAN	Association of South East Asian Nations
B/L	Bill of Lading
BAF	Bunker Adjustment Factor
BIC	Bureau International des Containers at du Transport Intermodal
CAF	Currency Adjustment Factor
CIF	Cost, Insurance and Freight
CRN	Custom Register Number
FCL	Full Container Load
FCL	Full Container Load
FFE/FEU	Forty-foot Equivalent Unit
FOB	Free on Board
HS code	Harmonized Systems Codes
ICC	International Chamber of Commerce
ISO	International Organization for Standardization
ISPS	International Ship and Port Facility Security
L/C	Letter of Credit
LCL	Less than Container Load
RO/RO	Roll on/ Roll off
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
THC	Terminal Handling Charges
TT	Transit time
TUL	Technická univerzita v Liberci

Seznam tabulek

Tabulka 1: 5 největších rejdářských společností podle aktuálně provozované kapacity v TEU	21
Tabulka 2: Historický vývoj v letech 1960 - 2014	23
Tabulka 3: Rozdělení kontejnerů dle ISO	24
Tabulka 4: Pět celosvětově největších námořních přístavů (2014)	28
Tabulka 5: Využívané koridory	36
Tabulka 6: SWOT analýza železniční přepravy na dané relaci	38
Tabulka 7: Základní informace	39
Tabulka 8: Makroekonomické ukazatele	40
Tabulka 9: Balení zboží, váha	49
Tabulka 10: Položky v kalkulaci	49
Tabulka 11: Rozměry kontejneru	50
Tabulka 12: Tranzitní čas námořní přepravy	60
Tabulka 13: Tranzitní čas za použití železniční přepravy	61
Tabulka 14: Přepravní náklady - železniční přeprava	65
Tabulka 15: Komperace nákladů a tranzitního čas	66
Tabulka 16: Výpočet finančního efektu	66

Seznam obrázků

Obrázek 1: Standard container Zdroj: Interní materiály DHL	25
Obrázek 2: Open top container	25
Obrázek 3: Bulk container	25
Obrázek 4: Flat container Zdroj: Interní materiály DHL	26
Obrázek 5: Insulated container	26
Obrázek 6: Platform container.....	26
Obrázek 7: Tank container	27
Obrázek 8: Podíly vybraných evropských námořních přístavů na vývozu a dovozu kontejnerizovaného zboží ČR se zamořím (v TEU, %)	29
Obrázek 9: Dovoz kontejnerizovaného zboží do ČR	30
Obrázek 10: Transsibiřská magistrála	37
Obrázek 11: Využívané trasy na relace Čína - EU	38
Obrázek 12: HS a CRN kód	44
Obrázek 13: Firemní struktura.....	46
Obrázek 14: Schéma rozložení palet	50
Obrázek 15: GPS zařízení	50
Obrázek 16: Systém sledování zásilek	51
Obrázek 17: Proces FCL přepravy	51
Obrázek 18: Přístavy využívané společnostmi DHL (pro ČR)	53
Obrázek 19: Trasa z Číny do EU	53
Obrázek 20: Využívané cesty a huby	54
Obrázek 21: Využívané zařízení GPS	55
Obrázek 22: Severní koridor.....	58
Obrázek 23: Námořní přeprava	59
Obrázek 24: Železniční úsek	60
Obrázek 25: Tranzitní čas na relaci Suzhou - Varšava.....	62
Obrázek 26: Tranzitní čas na relaci Šanghaj - Hamburk.....	63
Obrázek 27: Převážní náklady - námořní přeprava.....	63
Obrázek 28: Finanční efekt námořní a železniční přepravy	67
Obrázek 29: Enviromentální dopad	67

Úvod

K mezinárodní přepravě zboží na dlouhé vzdálenosti je firmami často využívána námořní přeprava. S její pomocí lze za relativně malé náklady přepravit zboží na velké vzdálenosti. Díky mnoha typům lodí je možné plně vyhovět požadavkům zákazníků a poskytnout jim přepravu téměř jakéhokoliv výrobku.

Přepravní úsek mezi ČR a Čínou je zvolen z důvodu, že obchod s Čínou je v dnešní době velmi aktuální. Trh tvořený více než 1,3 miliardy spotřebitelů, představuje mnoho příležitostí. Pro Českou republiku je Čína jedním z hlavních obchodních partnerů. Dovoz několikanásobně převažuje vývoz zboží, avšak i přesto má vývoz v posledních letech rostoucí tendenci a to i v rámci kontejnerizovaného obchodu.

Železniční přeprava představuje střed mezi námořní a leteckou přepravou. Není tomu tak dlouho, co se začalo investovat do tohoto typu přepravy na relaci Čína - ČR. Otázkou je, zda ji lze považovat za velkého konkurenta námořní přepravy.

Diplomová práce se zaměřuje na přepravu zboží pomocí námořní přepravy na relaci Čína – Česká republika. Pro účely pozdějšího srovnání je zvolena a zmíněna železniční přeprava jako možná alternativa k té námořní. K lepší propojení práce je první část věnována stručné charakteristice logistických služeb, subjektů a smluvnímu ujednání. Poté je uvedena charakteristika námořní přepravy. Je zde krátce popsána liniové námořní doprava se zaměřením na kontejnerovou přepravu. Dále jsou uvedeny potřebné dokumenty k realizaci a popsány jednotlivé položky tvořící cenu nákladů. Třetí část navazuje krátkou charakteristikou železniční přepravy. Důraz je kladen na hlavní koridory a možných trasy, kterých lze na dané relaci využít.

Analytická část práce se nejdříve zmiňuje o ČLR. Je zde popsán proces celního odbavení při vývozu zboží z Číny, možné překážky a rizika. Dále zde je představena společnost DHL Global Forwarding (CZ), poté se práce věnuje importnímu obchodnímu případu konkrétního zboží z Číny do ČR. Je zde vysvětlena problematika importu. Tato část práce vychází z poznatků z rešeršní části. Oba typy přepravy jsou rozebrány a později srovnány

z hlediska nákladů na přepravu, tranzitního času a dopadu na životní prostředí. Díky čemuž bude na závěr možné provést doporučení pro daný obchodní případ.

Zpracování diplomové práce na toto téma vnímám jako příležitost k prohloubení znalostí týkající se logistiky a mezinárodního obchodu.

Při zpracování DP je využita metoda komparace ke zhodnocení námořní a železniční přepravy na relaci Čína – ČR. V práci byla použita také metoda deskriptivní a metoda strukturovaných rozhovorů s pracovníkem DHL panem Bronislavem Dočkalem, což umožnilo širší náhled na celou problematiku.

Cíle DP

Hlavním cílem je zjistit, jaký typ dopravy je optimální pro zvolený obchodní případ. A zda lze uvažovat o železniční přepravě jako o vhodné alternativě k přepravě námořní. Toho bude dosaženo srovnáním obou typů přeprav z hlediska nákladů, přepravního času, spolehlivosti a dopadu na životní prostředí. Z výsledků poté bude možné určit vhodnější způsob dopravního prostředku nejen všeobecně, ale také pro vybraný obchodní případ.

Další cíle jsou:

- stručný popis logistických služeb se zaměřením na subjekty přepravy,
- charakteristika námořní přepravy,
- položky tvořící cenu v námořní přepravě,
- krátký popis přepravy železniční,
- podmínky vývozu zboží z ČLR,
- aplikace poznatků z rešeršní části práce na konkrétní importní případ realizovaný skrz námořní a železniční přepravu,
- porovnání zjištěných poznatků u obou typů přepravy,
- doporučení způsobu přepravy pro zvolený obchodní příklad.

1. Logistika v mezinárodním obchodě a její význam

K přemístování zboží je nutné využít prostředky hmotné a nehmotné povahy. Pod hmotnými si lze představit pohyb hotových výrobků a obalů. Nehmotné prostředky zahrnují logistické služby a činnosti včetně pohybu informací. Cílem specifických firem poskytující logistické služby je uspokojení požadavků klientů v požadovaném a optimálním čase.¹

V současnosti je na trhu převis nabídky nad poptávkou. Firmy poskytující tyto služby čelí silnému konkurenčnímu boji. Snaží se přijít na trh s novými postupy a metodami, které by jim pomohly v prosazení. Poptávka po přepravě zboží roste, s ní i požadavky na lepší kvalitu, menší ekologické zatížení a dodržení přesných termínů doručení do cílového místa. Vše dle individuálních požadavků zákazníků.

Volba vhodných prostředků pro přemístění zboží souvisí s jeho povahou. Způsob balení, přepravní vzdálenost, přírodní podmínky a technická vybavenost přepraveců také značně ovlivňuje volbu. Stanovení ceny je závislé na dodací paritě, která přesně vymezuje rozsah podílení se na přepravních nákladech.

1.1 Smluvní zajištění a subjekty

Subjekty působící ve smluvním zajištění přepravních operací jsou zasilatelé a dopravci. Níže je uvedena charakteristika obou subjektů včetně smluvních zajištění.

¹ MACHKOVÁ Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ, Sato ALEXEJ a kol. *Mezinárodní obchodní operace*. 6. vydání. Praha: Grada Publishing, 2014. ISBN 978-80-247-4874-0.

1.1.1 Zasílatel (speditér)

Zasílatel, je subjekt, který pod svým jménem, na účet příkazce (přepravce, a tudíž i v jeho zájmu obstarává pro jeho potřeby přepravu zboží (zásilek). Zasílatel hájí zájmy příkazce, tzv. hájí zájmy zboží.⁴²

Přepravu zboží může zasílatel vykonat vlastními dopravními prostředky, pokud to neodporuje uzavřené zasílatelské smlouvě. Poté uzavírá smlouvu o přepravě věci a má stejnou odpovědnost jako dopravce.

Zasílatelská smlouva

Jedná se o smlouvu komisionářského typu, která podle obchodního zákoníku nemusí mít nutně písemnou povahu. Pokud je písemně uzavřena, příkazce vydává speditérské potvrzení, pokud není sjednána písemně, zasílatel má právo na vydání zasílatelského příkazu. Zasílatel se ve smlouvě příkazci zavazuje, že bude postupovat dle pokynů příkazce. Za což mu náleží předem domluvená odměna ve výši uvedené ve smlouvě. Zasílatel má také nárok na úhradu nákladů, které vynaložil ke splnění závazků.

1.1.2 Dopravce

Zajišťuje přepravu vlastními dopravními prostředky. Jedná se o podnikatelský subjekt, který ve vztahu k příkazci vystupuje pod vlastním jménem, na vlastní účet a riziko. Smlouva mezi dopravcem a příkazcem se nazývá smlouva o přepravě věci.

Smlouva o přepravě věci

Dopravce se ve smlouvě zavazuje příkazci k tomu, že za předem stanovenou úplatu přepraví konkrétní věc z místa odeslání do místa určení. Dopravce má závazek provést přepravu s odbornou péčí a ve smluvené lhůtě. Odpovídá za škodu, která nebyla způsobena

² NOVÁK Radek, Lubomír ZELENÝ, Petr PERNICA a Petr KOLÁŘ. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, 17 s. ISBN 978-80-7357-735-3

vlastníkem, přirozenou vadou či špatně zvoleným obalem, na který byl odesílatel upozorněn. Úplata, která náleží dopravci za provedenou službu je splatná předem (freight prepaid) nebo po provedení (freight payable at destination).³

Nákladní list je dopravní dokument a legitimační doklad, který potvrzuje a prokazuje uzavření smlouvy o přepravě věci a převzetí zásilky k přepravě. Jeho konkrétní obsah a forma se liší a to podle zvoleného dopravního prostředku. Vždy ale vychází z mezinárodních smluvních ujednání. Mezi povinné náležitosti, které musí být v dokumentu uvedeny, patří: den a místo vystavení, informace o odesílateli, příjemci a přepravci zásilky, definování předmětu přepravy včetně váhy a objemu, výše a splatnost přepravného, volba dopravní cesty, informace o celním odbavení a evidenční číslo zásilky. V námořní a kombinované přepravě lze jako legitimační dokument použít konosament neboli náložní list.

³ MACHKOVÁ Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ, Alexej SATO a kol. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-2473-237-2.

2. Charakteristika námořní přepravy

Jedná se o nejstarší typ přepravy, který prošel několika stádii vývoje. Je součástí mezinárodního obchodu a řadí se mezi nejpoužívanější a nejvýznamnější druhy dopravy. Již v minulosti patřil k velmi využívanému prostředku pro přepravu lidí i nákladu, v dnešní době se jím přepravuje především náklad. Tento přepravní obor navzájem propojuje výrobní, ekonomické, finanční, právní, pojišťovací a další činnosti.

Více než 80 % zboží je přepravováno po moři. Význam námořní dopravy neustále roste, představuje nejlevnější formu přepravy velkého objemu zboží. Každý rok se díky tomu převeze miliardy tun zboží za použití několika hlavních obchodních cest.⁴

Plavidla lze klasifikovat dle několika hledisek. Jedním z nich je rozdělení obchodních lodí na nákladní, osobní a kombinované. Nákladní obchodní lodě členíme podle několika hledisek, jedním z nich je rozdělení na základě charakteristiky přepravovaného nákladu. A to na plavidla pro suchý náklad, které se dále dělí podle účelu na plavidla pro kusové zboží, plavidla pro hromadné suché substráty a plavidla pro speciálně balené či přepravované zboží. Sem patří například chladírenské lodě, Ro/Ro lodě, celokontejnerové a trajektové lodě, lodě pro přepravu automobilů a další. Druhým členěním podle přepravovaného nákladu jsou tankery, tedy plavidla pro tekutý náklad. Tankery lze využít pro přepravu surové ropy, ropných derivátů, chemikálií a zkapalněných plynů.⁵

Námořní dopravu členíme na liniovou a trampovou. Trampová je typická pro plavidla, která nemají pevně stanovený rozvrh či itinerář, liniová doprava představuje pevně stanovené a pravidelné spojení mezi určitými přístavy na předem stanovených trasách.

⁴ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. Review of Maritime transport 2015. *Unctad.org [online]*, Switzerland: United Nations Conference on Trade and Development, 2016 [cit. 2016-10-15]. Dostupné z: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374>

⁵ NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.

2.1 Liniová námořní přeprava

Přeprava kontejnerizovaných a kusových produktů na pravidelných linkách mezi konkrétními přístavy na předem stanovených úsecích. Realizace těchto spojení probíhá dle plavebních řádů, kterými se tento druh přepravy řídí. Uvádí se zde jméno a typ lodi, vybavení, datum vyplutí a datum, do kdy je možné místo v lodi zarezervovat. Linky provozují linioví rejdaři, tedy vlastníci či pronajímatelé lodí. V následující tabulce je přehled podílu největších rejdařských společností. Téměř 85 % trhu je ovládáno dvaceti společnostmi, téměř 50 % je rozloženo mezi nejsilnějších pět společností.

Zmínky užívání liniové námořní přepravy lze nalézt už v 60. letech 20. století. Později v 70. letech 20. století se využívaly specializované lodě, začala se více prosazovat automatizace v nosnosti a výstavbě lodí. Také došlo k rozdělení námořní přepravy na liniovou a trampovou. To všechno vedlo ke vzniku nového systému, který zahrnoval⁶:

- standardizované jednotky v rámci úplného přepravního řetězce (nezávisle na dopravním oboru),
- integrovaný přepravní systém (výroba dopravních prostředků tak, aby se dali přepravovat kontejnery),
- výstavba efektivních terminálů a překladišť.

2.1.1 Linioví rejdaři

Liniový rejdař je ten, kdo loď vlastní nebo provozuje. Rozvoj konkurenčního boje v oblasti námořní přepravy roste nejen díky jejímu rozmachu, ale také z důvodu vyšší koncentrace kapitálu. To vedlo ke vzniku uskupení, kterými se linioví rejdaři snaží zefektivnit využití stávajících kapacit, aniž by museli více investovat do zvyšování vlastních kapacit. Podporují tím vzájemnou kooperaci a regulují konkurenci. Uskupení lze rozdělit na vertikální a horizontální integrace. V rámci horizontálního uskupení se nejčastěji jedná

⁶ NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.

o formu seskupení pool, konsorcium a aliance. Fúze, akvizice a Joint Venture představují vertikální integraci.

Aliance liniových rejdářů patří k nejnovější formě spolupráce. Mezi typické charakteristiky patří rozsáhlé teritoriální působení a zachování právní samostatnosti. Představuje spolupráci větších a menších rejdářů fungující na vzájemném doplňování tak, aby dosáhli optimálního stavu. Mezi další pozitivní důsledky patří snižování provozních nákladů, zajišťování kvalitnějšího pokrytí v přepravních řetězcích a dosahování vyšších úspor z rozsahu. Jako příklad takového seskupení lze uvést alianci 2M, jehož členy jsou Maersk Line a Mediterranean Shipping Co. Oficiálně zahájila činnost v roce 2015.

Spolupráce liniových rejdářů se velmi často mění, i za předpokladu podepsání dlouhodobých dohod.⁷ Jako příklad lze uvést podepsání dohody o strategickou alianci mezi šesti rejdáři, k němuž došlo v červnu roku 2016. Konkrétně se jedná o rejdářství Hanjin, Hapag-Lloyd, „K“ Line, Mitsui O. S. K. Lines, Nippon Yusen Kaisha a Yang Ming. Uskupení začne působit v dubnu 2017 pod názvem THE Alliance. Nově vzniklá síť pokryje všechny obchodní trasy na relaci Asie – Evropa/Středomoří, Asie – Severní Amerika (západní pobřeží, východní pobřeží), „transatlantická osa“ Evropa- Severní Amerika, Asie – Perský záliv/ Rudé moře/ Střední východ.⁸

Tabulka 1: 5 největších rejdářských společností podle aktuálně provozované kapacity v TEU

Společnost	Podíl na trhu	TEU	Počet lodí
APM-Maersk	15,3 %	3 181 940	615
Mediterranean Shg CO	13,5 %	2 795 251	489
CMA CGM Group	10,5 %	1 555 067	278
COSCO Container Lines	7,5 %	983 596	188
Evergreen Line	4,7 %	932 239	165

Zdroj: Vlastní zpracování dle Alphaliner-100, 2016

⁷ NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.

⁸ ČESKÉ DOPRAVNÍ VYDAVATELSTVÍ. Šestice rejdářství připravuje obří síť THE Alliance. *Dnoviny* [online]. České dopravní vydavatelství, s. r. o., 2004 - 2017 [cit. 2016-10-18]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/sestice-rejdarstvi-pripravuje-obri-sit-the-alliance>

2.2 Kontejnerová přeprava

Kontejnerizace představuje proces, ve kterém se přepravuje zboží pomocí jednotky nazývané kontejner. Díky její standardizaci se zkrátila doba potřebná pro nakládku a vykládku. Kontejnerizace přispěla k přehlednějším činnostem v námořních přístavech a zefektivnila využití lidské síly.

Pro přepravu kontejnerů se využívají specializované celokontejnerové lodě. Dále se na pravidelných námořních linkách využívají např. Ro/Ro lodě, trajekty a další. Vhodnost využití celokontejnerových lodí zaleží na typu přístavu a délce linky. U krátkých vzdáleností se zboží nekontejnerizuje z ekonomických důvodů. Jde většinou o kusové zboží v menším množství.

Podle celosvětového měřítky se celosvětově používá přes 16 mil. rejdářských námořních kontejnerů a kolem 10 mil. nestandardizovaných kontejnerů.⁹

2.2.1 Kontejnerové lodě a jejich historický vývoj

Vývoj celokontejnerových lodí je charakterizován mezigeneračním zvětšováním přepravní kapacity. Současně je na trhu již sedmá generace celokontejnerových lodí. Z ekonomického hlediska lze předpokládat, že se přepravní kapacita nebude nadále zvyšovat. Z důvodu kolísavé poptávky po liniové námořní dopravě a flexibilního nasazení lodí se ukazuje kapacita lodí v rozmezí 7 000 – 9 000 TEU jako nejvhodnější.¹⁰

⁹ ČESKÉ DOPRAVNÍ VYDAVATELSTVÍ. Šestice rejdářství připravuje obří síť THE Alliance. *Dnoviny* [online]. České dopravní vydavatelství, s. r. o., 2004 - 2017 [cit. 2016-10-18]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/sestice-rejdarstvi-pripravuje-obri-sit-the-alliance>

¹⁰ NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.

Tabulka 2: Historický vývoj v letech 1960 - 2014

Generace	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Výstavba	1960	1969	1980	1988	1999	2006	2012
Kategorie	/	/	Panamax	Post-Panamax	Super Postpanamax	New Panamax	Triple-E
Kapacita v TEU	1000	2000	3000	5000	8000	11000	18000
Nosnost v DWT	8000	23000	41000	67000	102000	130000	200000
Délka v m	160	210	270	290	350	366	400
Šířka v m	28	28	32	36	44	49	59
Ponor v m	10	11,5	12	13,5	14,5	15,2	16

Zdroj: Vlastní zpracování dle NOVÁK, R, 2015

Jedná se o základní přepravní a manipulační jednotku, jejich konstrukce by měla umožňovat jednoduchou a rychlou překládku zboží z jednoho druhu dopravního prostředku na druhý. Mezi další výhody patří ochrana proti zlodějům a jinému poškození.¹¹ Je důležité zvolit vhodný typ kontejneru na základě přepravovaného nákladu.

2.2.2 Rozdělení dle rozměrů a kapacity

Podle klasifikace ISO mají všechny kontejnery standardizovanou vnější šířku 2438 mm (8stop). Šířka se liší a je speciálně označena, viz tabulka 3. ISO vymezuje zatížení 40' a 20' kontejneru. Celková hmotnost 40' kontejneru nesmí převýšit 30480 kg, 20' kontejner má maximální nosnost 25 400 kg. V kombinaci s mezinárodní kamionovou dopravou se maximální zatížení kontejnerů nevyužije, je to z důvodu omezené nosnosti náprav silničních vozidel.

¹¹ ROGERS, Anthony, Jason CHUAH and Martin DOCKRAY. Cases and materials on the carriage of goods by sea. 4th ed. New York: Routledge, 2016. ISBN 978-1-138-80988-8.

Tabulka 3: Rozdělení kontejnerů dle ISO

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

Zdroj: Vlastní zpracování dle Mezinárodní organizace pro standardizaci, 2015

Vnitřní prostory rozdělujeme na 20' a 40' kontejnery. Objem kontejneru se vyjadřuje v TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). V liniové námořní dopravě se běžně využívají 40' kontejnery, často se označují FFE/FEU – Forty-foot Equivalent Unit. Další typ, který se může vyskytnout, je 45' kontejner, jeho využití však není standardní.

Na kontejner se zveřejní poznávací řada informací. Mezi ty nejčastější patří schválení konstrukce, schválení pro přepravu pro celní uzávěrku, jednoznačná identifikace (BIC Code) a označení kontejneru.

BIC kód

Identifikace pomocí mezinárodně platného kódu. Skládá se ze tří písmen vlastníka kontejneru a jednoho písmena pro typ kontejneru. Následujících šest čísel představuje kontejnerové registrační číslo a poslední cifra slouží pro kontrolu údajů a správnosti dat. BIC kód přiděluje organizace Bureau International des Containers at du Transport Intermodal (BIC).

2.2.3 Rozdělení kontejnerů podle typu přepravovaného nákladu

Univerzální kontejnery patří mezi nejčastěji využívané typy kontejnerů. Využívají se pro



přepravu různých druhů zboží. Výrobky se do kontejnerů pokládají na paletách či volně. Jedná se o velmi odolné konstrukce proti přírodním vlivům, lze je skladovat uvnitř i venku.

Obrázek 1: Standard container

Zdroj: Interní materiály DHL

Open top kontejnery vyrábějí se ve velikosti 20' a 40'. Mají otevíratelnou střechu,



většinou se jedná o voděodolnou plachtu, která je ke kontejneru připevněna. Slouží pro přepravu rozměrných produktů, sypkých či chemických látek.

Obrázek 2: Open top container

Zdroj: Interní materiály DHL

Bulk kontejnery se typicky využívají pro přepravu sypkého materiálu např. obilí. Vyrábí se

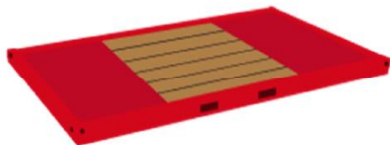


ve 20' velikosti. Do střechy jsou zabudovány tři otvory pro snadnou nakládku.

Obrázek 3: Bulk container

Zdroj: Interní materiály DHL

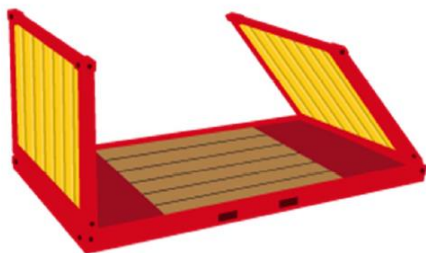
Flat kontejnery se vyrábí ve velikosti 20' a 40'. Jsou charakterizovány sklápěcími bočními stěnami. Výhoda těchto kontejnerů je především ve skladování, kdy je lze položit na sebe a ušetřit tak místo.



Obrázek 4: Flat container
Zdroj: Interní materiály DHL

Chladírenské kontejnery jsou podobné těm univerzálním. Vyrábí se ve velikosti 20' a 40'.

Zevnitř jsou opatřeny silnou tepelnou izolací a kontejnery mohou být vybaveny chladícím či vyhřívacím zařízením. Jsou vhodné pro přepravu potravin.



Obrázek 5: Insulated container
Zdroj: Interní materiály DHL

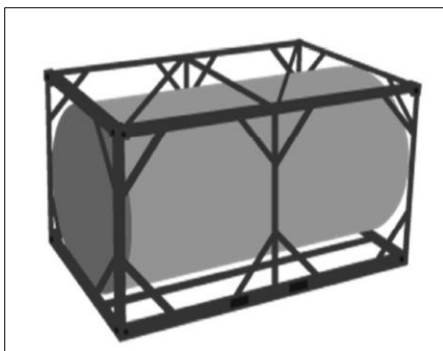
Platform kontejnery, kterým se také říká plošinové kontejnery, se vyrábí ve 20' a 40' velikosti. Jedná se o konstrukce tvořené spodní plošinou s děrami pro klanice. Jsou vhodné

pro přepravu a ukládání kovových stavebních materiálů, kterým nevadí vlhko, déšť či mráz.



Obrázek 6: Platform container
Zdroj: Interní materiály DHL

Tankové kontejnery mají konstrukci tvořenou válcovou tankovou nádobou. Jejich



konstrukce musí splňovat ISO požadavky. Mohou být vybaveny chladícím či vyhřívacím zařízením. Cena pronájmu je poměrně vysoká. Vyrábí se ve velikosti 20' kontejneru a jsou vhodným prostředkem pro přepravu a uchování stlačených plynů, sypkých materiálů, kapalin a nejrůznějších nápojů.

Obrázek 7: Tank container
Zdroj: Interní materiály DHL

Uhelné kontejnery jsou dostupné ve velikosti 20' kontejneru. Jedná se o kontejnery bez střechy, jejichž boční stěny jsou zpevněné. Slouží pro převoz či krátkodobé uskladnění sypkých materiálů. Typickým příkladem je uhlí či písek.¹²

2.3 Zajištění kontejneru a vnitřní zabezpečení nákladu

Při výběru správného kontejneru je nutné získat o přepravovaném zboží následující informace:

- druh zboží,
- velikost a váha,
- povědomí o místě nakládky a vykládky,
- připravení podkladů o zboží uvnitř kontejneru,
- snaho o zajištění plně naloženého kontejneru.

¹² DELIVIO. O kontejnerech a druhej kontejnerů. *Dopravaplus* [online]. Dopravaplus.cz, 2016 [cit. 2016-10-05]. Dostupné z: <http://dopravaplus.cz/o-kontejnerech-a-druhy-kontejneru/>

2.4 Kontejnerové námořní přístavy

Kontejnerový námořní přístav lze charakterizovat jako přístav sloužící k odbavení kontejnerových lodí. Musí být vybaven vhodnými nástroji pro manipulaci s kontejnery. Zároveň zde musí být minimálně jeden terminál specializující se na manipulaci s kontejnery.

Ráda bych zmínila, že téměř polovina z dvaceti největších kontejnerových námořních přístavů na světě, se nachází na území Číny. Pět celosvětově největších přístavů zachycuje tabulka níže. Využívanost čínských přístavů lze vysvětlit tím, že tyto přístavy mají velmi blízko k výrobním kapacitám a koncovým zákazníkům.

Tabulka 4: Pět celosvětově největších námořních přístavů (2014)

Název přístavu	TEU
Shanghai	35 290 000
Singapore	33 869 000
Shenzen	24 040 000
Hong Kong	22 200 000
Ningbo	19 450 000

Zdroj: Vlastní zpracování dle UNCTAD, 2016

Z evropských přístavů se na dvanáctém místě umístil přístav Rotterdam s objemem přeložených TEU 12, 3 mil., na šestnáctém místě v tabulce je přístav Hamburk s 9, 73 mil. TEU a na 17. místě přístav Antverpy.

2.4.1 Klasifikace přístavů

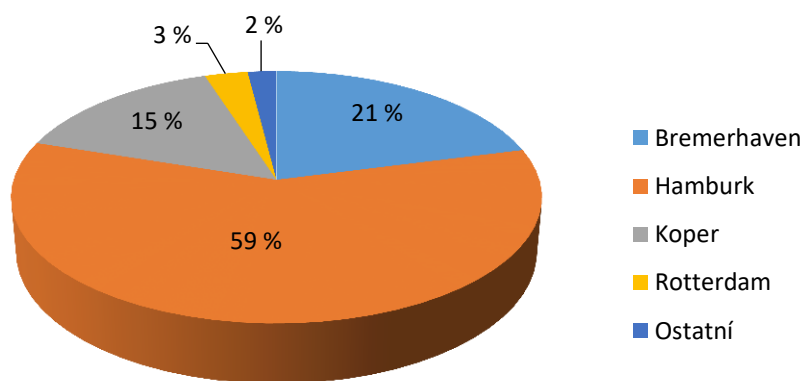
Kontejnerové námořní přístavy můžeme rozdělit do tří skupin:

1. Dovozní a vývozní - slouží pro celokontejnerové lodě na velké vzdálenosti, kapacita v řádech tisíců TEU (např. Hamburk, Šanghaj).
2. Regionální – vhodné pro krátké vzdálenosti, například mezi velkými námořními přístavy. Jejich kapacita je ve stovkách TEU (např. Klajpeda).

3. Překládkové kontejnerové námořní přístavy (např. Singapur).¹³

2.4.2 Námořní přístavy využívané ČR

Jelikož se ČR nachází v centrální oblasti Evropy, schází jí přístup k moři. Česká republika tedy při realizaci námořní přepravy využívá sousedních přímořských přístavů. Přeprava zboží k přístavům je zajišťována pomocí silniční, říční a železniční dopravy. Současně je využíváno přes 12 evropských námořních přístavů. Například pro pravidelné vývozy a dovozy je využíván námořní přístav Hamburk, Bremerhaven, Koper a Rotterdam.



Obrázek 8: Podíly vybraných evropských námořních přístavů na vývozu a dovozu kontejnerizovaného zboží ČR se zámořím (v TEU, %)

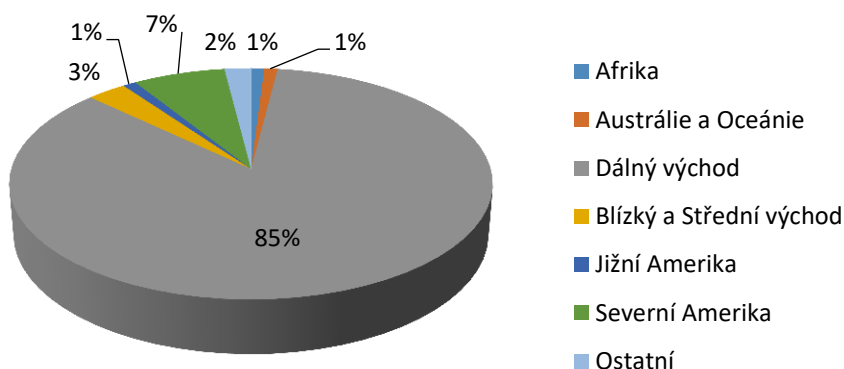
Zdroj: Vlastní zpracování dle Semináře námořního klubu Svazu spedice a logistiky ČR, 2015

Nejvýznamnějším námořním přístavem pro ČR je přístav Hamburk. Jeho podíl je stabilní a pohybuje se kolem 60 %. Dalším využívaným přístavem v Německu je Bremerhaven. Rotterdam sice patří mezi nejvíce vytížený přístav v Evropě, Českou republikou však není tolik využíván, je to dáno změnou najíždění jiných přístavů, tzv. First Port of Call. Dalším významným námořním přístavem je přístav Koper ve Slovinsku, Terst v Itálii a Rijeka a

¹³ NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. Námořní nákladní přeprava. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.

Bakar v Chorvatsku. Jejich využití je však omezené z důvodu náročného pozemního spojení.

V rámci kontejnerizovaného obchodu převládá v ČR dovoz nad vývozem. Za poslední roky lze sledovat nárůst vývozu. Pokud se tento růst udrží, tak to bude mít vliv na management přemísťování prázdných kontejnerů. Z hlediska regionů je pro dovoz kontejnerizovaného zboží do České republiky klíčovým trhem Dálný východ (85 %). Na druhém místě je Severní Amerika, z ostatních regionů se vyváží relativně rovnoměrné objemy.



Obrázek 9: Dovoz kontejnerizovaného zboží do ČR
Zdroj: Vlastní zpracování dle Hafen Hamburg Marketing e. V., 2015

2.5 Námořní průplavy na vybrané relaci

Mezi nejdůležitější průplavy patří Suezský, Panamský, Korintský průplav, Malacká úžina a Manchester Ships kanál. V následující části jsou zmíněny pouze průplavy a kanály, které jsou pro relaci Čína - ČR vhodné. Budu charakterizovat Suezský průplav. Průplavy lze hodnotit pomocí těchto kritérií:

- maximální hloubka ponoru, šíře a délka plavidla, které mohou daným průplavem proplout,
- čas potřebný k jejich proplutí,
- poplatky placené při proplutí, respektive jejich výše.

2.5.1 Suezský průplav

Uměle vytvořená vodní cesta v délce cca 190 km vede přes Suezskou pánev, která spojuje Středozemní moře se Suezským zálivem. V srpnu 2015 došlo k otevření nové části, v jejíchž důsledku se zkrátila doba potřebná k jeho proplutí. Umožňuje proplutí mnoha typům lodí. Co se týče jeho rozměrů, je třeba zmínit, že jeho šíře je v nejužším bodě 60 metrů s ponorem 23.5 metrů. Mezi lodě, které mají omezenou možnost proplutí tohoto průplavu, jsou supertankery. Situace se řeší neúplným naložením a využitím alternativy, tedy Sumerského ropovodu.

Za rok 2014 proplulo Suezským průplavem 16 600 lodí, což je lehce pod využitím plné kapacity. Ročně je schopen odbavit až 25 000 lodí.¹⁴

2.6 Dokumenty v námořní přepravě

Je třeba poznamenat, že dokumenty hrají důležitou roli téměř ve všech obchodních mezinárodních operacích. V námořní přepravě má nejvýznamnější postavení náložní list, dále v textu označován jako konosament. V mezinárodním měřítku se setkáváme s pojmenováním Bill of Lading (B/L). Konosament je tedy nejdůležitějším přepravním dokumentem v námořní dopravě, zároveň má nezastupitelný význam v liniové přepravě. Konosament musí vždy obsahovat povinné náležitosti ve správné formě. Pokud by to tak nebylo, nemuselo by pak dojít k akceptaci od banky.

¹⁴ NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.

Konosamenty lze dělit dle různých hledisek. Faktor převoditelnosti je člení na konosament na řad, na jméno a na doručitele. Podle hlediska nalodění a převzetí zásilky ho lze dělit na konosament palubní „On Board/ Shipped/ Shipped on Board a konosament přejímací „Received for Shipment“.

Konosament palubní potvrzuje skutečné naložení zboží na konkrétní loď. Musí obsahovat položku „Shipped on Bord“ a název konkrétní lodě. Potvrzuje, že zboží je již naloženo na lodi a vylučuje tedy vznik škod, které by mohly vzniknout před naložením. Tento druh konosamentu je plně akceptován bankou. V přejímacím konosamentu je vyjádřeno, že rejdař převzal zboží na svoji loď. Neslouží jako potvrzení, že je zásilka na lodi. Vyjadřuje pouze to, že zboží bylo převzato k nalodění a že mu byl vyhrazen lodní prostor. Hrozí zde vznik škod ještě před naloděním zboží. Co se týče převoditelnosti, tak nejvyužívanějším konosamentem je konosament na řad. Ten se vyznačuje svojí převoditelností rubopisem. Může i nemusí v něm být uvedena konkrétní osoba. Na základě tohoto typu konosamentu lze žádat o vydání zboží. Konosament na jméno na rozdíl od konosamentu na řad není převoditelný rubopisem. Převod se provádí tzv. cesí. Zboží, které se takto přepravuje, je vydáno pouze osobě, jejíž jméno je uvedeno v dokumentu. Konosament na doručitele se vydává každé osobě, která se jím prokáže. Jeho převod lze pouze osobním předáním. Nákladní list „Seawaybill“ na rozdíl od konosamentu nepředstavuje cenný papír, není ani převoditelný. Většinou má elektronickou podobu. Využívat ho lze u prověřených obchodních partnerů a za předpokladu, že se se zásilkou nebude během přepravy nijak obchodovat. Slouží pouze jako důkaz o vzniku přepravní smlouvy, o převzetí zásilky a také jako fakturační doklad využívaný rejdařem k získání námořného.

2.7 Cenotvorba

Tvorba ceny u přepravného závisí na nabídce rejdařů. Cena přepravného se odvíjí od aktuální tržní nabídky a poptávky, která platí pro danou relaci. Její stanovení je pro rejdaře důležité i z hlediska konkurenceschopnosti a přežití na trhu. To pak vysvětluje velké rozdíly mezi cenami u importu a exportu (v případě jedné trasy). Na cenu základního přepravného dále působí roční období, ve kterém se přeprava uskutečňuje. U kontejnerové přepravy je cena stanovena za jednotku TEU. Platí, že čím větší

kontejner, tím vyšší cena. Na cenu působí i vyjednávací schopnosti odesílatele, který většinou může v případě častě spolupráce požádat o slevu, popřípadě snížení ceny. Lze také uzavřít kontrakt, díky kterému se odesílatel vyhne tzv. General Rate Increase sazbě.

2.7.1 Příplatky

V námořní přepravě existuje celá řada příplatků, mezi ty nejčastěji používané a všeobecně známé patří: BAF, CAF, NOC, CAS.

BAF (Bunker Adjustment Factor) je příplatek, který slouží ke zmírnění dopadů v případě náhlých výkyvů v ceně pohonných hmot. V případě kontejnerových lodí tvoří téměř 50 - 60 % provozních nákladů.¹⁵ Jde tedy o cenový koeficient, který slouží k vyrovnání aktuální ceny paliva na daném trhu. BAF si určuje každý rejdař samostatně, uvádí se již v ceně námořního, popřípadě je vyčíslen zvlášť. Mezi faktory ovlivňující výpočet BAF patří: spotřeba paliva v tunách/den, doba přepravy námořního úseku, nerovnováho poměru mezi vytížením celokontejnerové lodě cesty tam a zpět., změna ceny a očekávaná cena paliva.¹⁶

CAF (Currency Adjustment Factor) – pomocí tohoto příplatku se rejdaři chrání proti kurzovým ztrátám. V průběhu celého procesu přepravy se různé poplatky a příplatky platí v odlišné měně, nejčastěji se využívá amerického dolaru. Na naší relaci dochází k platbě čínskými juany. Je proto třeba kompenzovat případnou apreciaci/ depreciaci amerického dolaru. CAF je variabilní složka závislá na aktuálním kurzu.

Mezi další využívané příplatky patří NOC – Congestion Surcharge, který se účtuje v případě přeplněnosti terminálu, hrozí tak zpoždění, které představuje ztrátu. CAS (Carrier Security Charge) je poplatek za zvýšení bezpečnostních opatření v průběhu platby.

Manipulační poplatky (Handling Charges) – Jde o poplatky hrazené terminálům, konkrétně takové, které jsou vynaložené na skladování, manipulaci, naložení, vyložení

¹⁵ CULLINANE, Kevin. *International handbook of maritime economics*. Cheltenham: Edward Elgar, 2011. ISBN 9781847209337.

¹⁶ NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80 7400-601-2.

kontejneru v přístavu. Výše tohoto příplatku se stanovuje nezávisle na ceně celkové přepravy. Sjednává se na delší dobu a ve výsledné kalkulaci je uvedena zvlášť. Výše závisí na konkrétním rejdaři, který ji může v rámci své obchodní strategie ovlivňovat.

Aby mohla být cena klientovi správně vykalkulována, je zapotřebí, aby logistická společnost získala následující informace:

- místo vyzvednutí nákladu/ místo doručení zboží,
- doložka Incoterms,
- země, odkud se zásilka posílá/ země, kam se zasílá,
- způsob přepravy – FCL/LCL,
- informace o zboží – váha, rozměry (pro LCL),
- hodnota přepravovaného zboží,
- proclení, zda zákazník provede sám.

Po obdržení těchto dokumentů musí logistická firma zvážit vhodnou cestu pro zásilku, vhodného dopravce, skladiště a rozměry zboží v případě FCL přepravy. Pokud se jedná o LCL přepravu, pak firma musí zvážit rozměry a váhu, zda je to v povoleném limitu pro přepravované zboží, cenu nákladu a druh komodity, zda nepatří mezi zakázané.

3. Železniční přeprava zboží

Patří mezi další používaný typ přepravy zboží na dlouhé vzdálenosti. Obzvlášť důležitá je železniční přeprava na relaci EU – Čína v obou směrech. V posledních letech se důraz na využití železniční přepravy zvyšuje díky výhodám, které nabízí. Na železniční přepravu se nahlíží jako na reálnou alternativu k tradiční námořní přepravě zboží. Je to také díky investicích do železniční infrastruktury. Mnoho přepravních společností se zabývá rozvojem železničního logistického řešení z/do Číny. První vlaky do Evropy vyjely v letech 2007 a 2008, dnes se již tok zboží z Číny do Evropy stává, čím dál tím víc využívaný.

Čína se začala orientovat a řídit strategií “Go West“, došlo k realokaci výroby z jižního a východního pobřeží Číny do centrální a západní části. To představovalo určitou výzvu pro přepravní společnosti, a to především z pohledu tranzitního času. Toho využily přepravní společnosti a mohly tak nabídnout nové logistické řešení svým zákazníkům. Převážně z/do centrální a západní Číny má železniční přeprava výhodu z hlediska přepravovaného času oproti námořní přepravě. Například z provincie a výrobní oblasti Guandong se využívá spíše námořní přeprava, jelikož železniční zde nemá žádné výhody.

3.1 Hlavní koridory na relaci Asie - Evropa

V minulosti spojení mezi východním a západním světem zajišťovala tzv. Hedvábná stezka. Jednalo se o nejdelší obchodní trasu o délce cca 9000 km.¹⁷ V dnešní době se na trase mezi Čínou a Evropou nejčastěji využívají dvě základní trasy – severní a jižní trasa. Severní vede z Číny do Ruska přes hraniční přechodový bod Zabajkalsk a dále po Transsibiřské magistrále, protíná evropskou část Ruska a přes Bělorusko či Ukrajinu se dostává do EU. Jižní trasa vede západní Čínou přes přechod Alashankou – Dostyq (Kazachstán), poté přes

¹⁷ SYNEK, L. Slideshow: Hedvábnou stezkou po stopách dávných karavan. National Geographic [online]. National Geographic Society and VLTAVA LABE MEDIA a. s., 2009 - 2017 [vid. 2016-12-20]. Dostupné z: <http://www.national-geographic.cz/clanky/slideshow-hedvabnou-stezkou-po-stopach-davnych-karavan.html>

Rusko a dále se napojí na stejnou trasu, jako vede severní cesta.¹⁸ V případě, že posíláte zboží ze severovýchodní Číny, pak je vhodné použít severní variantu. Jižní varianta se spíše používá při zasílání zboží z centrální Číny. Třetí koridor vede přes Mongolsko. Jeho využití není tak časté, proto se jím nebudu dále v práci věnovat. V následující tabulce jsou zachyceny klady a zápory tří variant.

Tabulka 5: Využívané koridory

Trasa	+	-
Jižní koridor - přes Alashankou / Dostyk (Kazachstán)	Nejkratší cesta z Číny do Evropy Několik terminálů v Dostyku	Velká frekvence vlaků, Vede skrz více hranic Infrastruktura ve fázi rozvoje
Severní koridor - přes Manzhouli / Zabaikalsk (Rusko)	Dobrá infrastruktura (Transsibiřská magistrála), dvoukolejná trať, elektrifikovaná, Nejvíce využívaná trať Nejrychlejší spojení mezi Evropou a východní Čínou	Větší vzdálenost Méně vhodná k využití pro západní Čínu
Přes Erenhot / Zamyn –Ud (Mongolsko)	Krátká vzdálenost	Bez elektrifikace, jednokolejná trať, dvojí překročení státní hranice

Zdroj: Vlastní zpracování dle DHL Global Forwarding, 2016

3.2 Transsibiřská magistrála

Transsibiřská magistrála je nejdelší železniční trať na světě. Pomocí ní lze projet téměř celé Rusko od Mosky až po Vladivostok a měří cca 9288 km. Protíná Evropu, Asii a křižuje na své cestě 87 měst. Historicky jde o velmi významnou stavbu postavenou v rekordním čase. Pomohla k technickému, hospodářskému a civilizačnímu rozvoji celého Ruska.¹⁹ Slouží pro přepravu osob i nákladů. Její role v železniční přepravě mezi Čínou a Evropou je stěžejní.

¹⁸ SMRKOVSKÝ, D. Po železnici z Číny do Evropy. *Davidsmrkovsky* [online]. 2016 [vid. 2016-12-21]. Dostupné z: <http://david.smrkovsky.name/cs/text/logistika-a-supply-chain-management/po-zeleznici-z-ciny-do-evropy>

¹⁹ TUREK, Václav. *Transsibiřská magistrála: TRANSSIB*. Lanškroun: Václav Turek ml., 2015. ISBN 978-80-904790-1-2.



Obrázek 10: Transsibiřská magistrála

Zdroj: Transsibiřská magistrála, 2016

3.3 Ucelené vlaky a trasy na relaci Čína - EU

Pro objemnější zásilky je to nejvhodnější řešení přepravy zboží po železnici.

- Chongqing – Duisburg (Německo)

Pravidelný odjezd 3x týdně, čas přepravy 17 dní (door to door service), využití jižního koridoru přes Kazachstán, funguje od roku 2011

- Wuhan – Duisburg/ Hamburg (Německo)

Pravidelný odjezd 2x týdně, čas přepravy 16 dní, využití severního koridoru, funguje od roku 2015

- Zhengzhou – Hamburg (Německo)

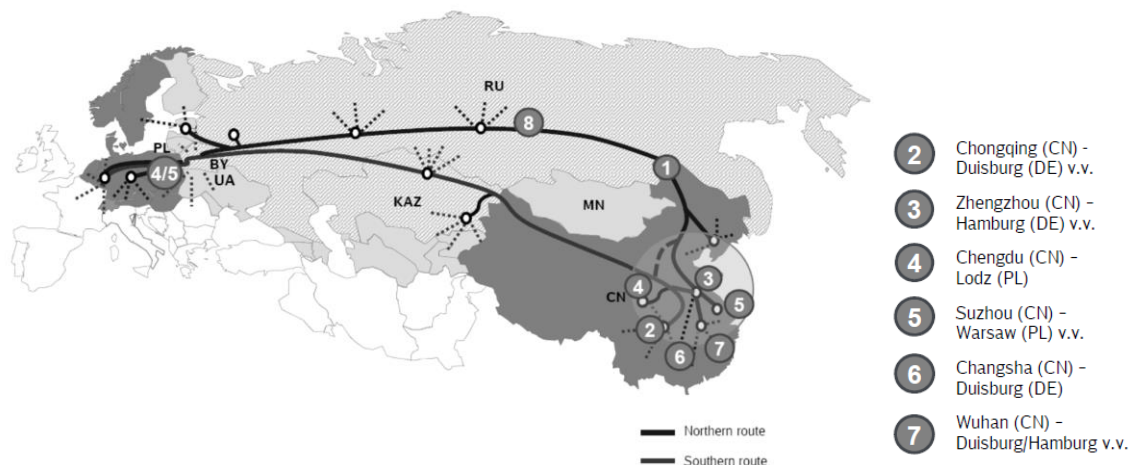
Pravidelný odjezd 2x týdně, čas přepravy 17 dní, využití severního koridoru, funguje od roku 2014)

- Suzhou – Warsaw (Polsko)

Pravidelní odjezd 1x týdně, čas přepravy 14 dní, využití severního koridoru, funguje od roku 2014

- Changsha – Duisburg (Německo)

Pravidelný odjezd 1x týdně, čas přepravy 18 dní, využití severního koridoru, funguje od roku 2015.²⁰



Obrázek 11: Využívané trasy na relace Čína - EU
Zdroj: China Rail Services, DB Schenker, 2015

Tabulka 6: SWOT analýza železniční přepravy na dané relaci

Silné stránky	Slabé stránky
Čas transferu je kratší než u námořní přepravy Náklady nižší než u letecké přepravy Vyšší spolehlivost než u námořní přepravy	Různé šíře kolejnic – nutné překládky Vyšší náklady než u námořní přepravy Omezená kapacita přepravovaného zboží
Příležitosti	Hrozby
Investice a vyhledávání nových tras Šetrnost vůči životnímu prostředí Zlepšování kvality železničního spojení Zlepšování železničního spojení přes hranice	Zimní období

Zdroj: Vlastní zpracování dle RASTOGI, Cordula and Jean-Francois ARVIS, 2014

²⁰ DB SCHENKER. China Rail Services. *DB Schenker* [online]. Deutsche Bahn AG, 2016 [vid. 2016-12-22].
Dostupné z: <https://www.dbschenker.ch>

4. Čína

4.1 Základní informace

Tabulka 7: Základní informace

Hlavní město	Peking
Rozloha	9596 960 km ²
Počet obyvatel	1355692576
Státní zřízení	Lidově demokratická republika
Vznik	1. 10. 1949
Měna	Čínská juan, renmimbi (RMB)

Zdroj: Vlastní zpracování dle National Bureau of Statistics, 2016

Čínská ekonomika již delší dobu čelí klesajícímu tempu růstu produktu. Za rok 2015 se tempo růstu zpomalilo na 6,9 %, což představuje nejpomalejší růst za posledních 6 let. Vláda se snaží pozměnit model ekonomiky, chce klást větší důraz na udržitelnost služeb a soukromou spotřebu. Od roku 2009 se Čína zabývá internacionalizací RMB, podstatou je možnost obchodování se zahraničím v RMB. Následující tabulka zachycuje makroekonomické ukazatele.²¹

²¹ MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. Čína: Základní podmínky pro uplatnění českého zboží na trhu. *Businessinfo* [online]. Zastupitelský úřad ČR v Pekingu, 2016 [vid. 2016-10-20]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/cina-zakladni-podminky-pro-uplatneni-ceskeho-zbozi-19056.html>

Tabulka 8: Makroekonomické ukazatele

	2011	2012	2013	2014	2015
HDP/obyv. (USD)	5460	6240	7010	7640	8100
HDP v běžných cenách (mld. USD)	7314	8387	9469	10361	11025
Růst HDP (%)	9,3	7,7	7,7	7,4	6,9
Inflace (%)	5,5	2,6	2,6	2,1	1,6
Nezaměstnanost (%)	4,1	4,1	4,05	4,05	4,2
Kurz měny (RMB za 1USD)	6,46	6,31	6,2	6,13	6,22

Zdroj: Vlastní zpracování dle National Bureau of Statistics, 2016

4.2 Zahraniční obchod

EU je největším obchodním partnerem, dále pak USA, ASEAN, Hongkong a Japonsko. Čínský vývoz tvoří z 95 % průmyslové výrobky, např. kancelářské stroje, elektrické přístroje, domácí spotřebiče, oblečení a chemikálie. Mezi nejčastější položky podílející se na dovozu patří suroviny a kapitálové zboží, stroje a dopravní zařízení.

Hlavními exportními centry jsou provincie Guandong a okolí Šanghaje. Z ostatních částí Číny je to provincie Shandong, Dalien, Wuhan a Chengdu. Čínský trh je velmi konkurenční a zároveň atraktivní pro obchodníky a investory, jelikož zde je mnoho tržních příležitostí. Úspěchu je dosaženo vhodně zvolenou strategií, marketingem i výběrem zboží.²²

4.3 Obchodní vztahy mezi ČR a Čínou

Pro Českou republiku je Čína 4. Největším obchodním partnerem, od roku 2006 je také druhým největším dovozcem. Vývozy do Číny mají rostoucí tendenci, dle českých statistik vzrostly za posledních pár let téměř o 68 %. V roce 2014 činil český vývoz do Číny 1,537

²² HEBNAR, Jan a kol. Obchod s Čínou bez rizika a se ziskem. Praha: Mladá fronta, 2016. ISBN 978-80-204-4183-6.

mld. EUR, což představuje meziroční nárůst o 6,2 %. Pro rok 2015 se meziroční nárůst zvýšil na 8,2% (platí pro vývoz zboží v hodnotě 1,67 mld. EUR. Mezi nejvýznamnější položky českého vývozu patří součásti vozidel motorových, osobních traktorů, kočárky, čerpadla, mikroskopy, stroje a další.²³ Při exportu zboží do Číny se firmy setkávají s celou řadou omezení. Ta ale v porovnání s minulostí klesají. Je to dáno otevřením čínského trhu pro zahraničí. Aby se předešlo zadržení zásilky na celní hranici, je nutné splnit všechny povinnosti a požadavky s celním řízením související. V ideálním případě je vhodné mít v Číně někoho, kdo celnímu procesu rozumí a obstará ho.

4.4 Celní řízení

Pro úspěšný proces celé obchodní operace je důležité porozumět celnímu řízení. Je nutné papírově či elektronicky zaslat prohlášení obsahující podání jednotného správního dokladu, kontrolu zboží a dokumentů, vyměření cla, DPH při dovozu a spotřební daně, zaplacení celního dluhu a propuštění do celního režimu. Je nutné předložit následující:

- jednotný správní doklad při dovozu,
- deklaraci celní hodnoty, pokud přesahuje 175 000 CZK,
- certifikát o původu zboží, vystavuje ho vývozce, musí být potvrzen Hospodářskou komorou ČR,
- obchodní fakturu,
- přepravní doklad včetně balícího listu,

²³ MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. Čína: Základní podmínky pro uplatnění českého zboží na trhu. *Businessinfo* [online]. Zastupitelský úřad ČR v Pekingu, 2016 [vid. 2016-10-20]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/cina-zakladni-podminky-pro-uplatneni-ceskeho-zbozi-19056.html>

- další osvědčení a certifikáty, pokud je to nutné.²⁴

Celní hodnota se stanovuje na základě ceny CIF. Velmi častým problémem je pochybnost celnice o správnosti ceny, kterou předkládá deklarant. Celnice tuto cenu může odmítnout a uplatnit cenu podobného/ stejného zboží dováženého ze stejného území.²⁵

4.5 Dovoz do ČLR

Dovoz obnáší celou řadu netarifních opatření, jako jsou kvóty, dovozní licence, etikety a inspekční osvědčení. Bezcelně lze do Číny dovézt vzorky produktů, popř. zboží určené pro prezentaci na veletrzích a výstavách. Podmínkou však je, že musí být vyvezeno zpět do 3 měsíců. V případě prodeje či darování podléhá dodatečnému proclení. Mezi zakázané zboží patří zbraně, cenné papíry, fotografie poškozující ekonomické a politické zájmy země a další.

Spolu se zbožím, které vstupuje na území ČLR, je nutné předložit tyto dokumenty:

- konosament,
- fakturu,
- nákladní list,
- obchodní smlouvu,
- certifikát k importní kvótě (v případě, že se uplatňuje),
- certifikát CCC (China Compulsory Certification, pokud se uplatňuje),
- dovozní licence (dle uplatnění),
- pojistka,
- celní deklarace.

²⁴ MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. Čína: Základní podmínky pro uplatnění českého zboží na trhu. *Businessinfo* [online]. Zastupitelský úřad ČR v Pekingu, 2016 [vid. 2016-10-20]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/cina-zakladni-podminky-pro-uplatneni-ceskeho-zbozi-19056.html>

²⁵ Tamtéž.

Na základě těchto dokumentů je zboží posouzeno a zkontrolováno, zda jeho kvalita odpovídá tomu, co je uvedeno v obchodní smlouvě. Na základě kladného posouzení je vystaven certifikát o inspekci. Tyto kontroly jsou v rukách AQSIQ. Zboží dále musí projít hygienickou inspekcí. Tyto kontroly jsou prováděny v karanténním úřadě nebo v karanténním oddělení přímo na hranici.

4.6 Vývoz zboží

Při vývozu zboží je nutné hradit vývozní clo. Veškeré produkty podléhají kontrole vývozu, které lze členit do čtyř kategorií:

- pašované zboží, nesmí být vyváženo,
- zboží s vývozním omezením (nutná vývozní licence),
- zboží podléhající vývozním kvótám,
- ostatní zboží.

Mezi produkty, které se nesmí ze země vyvážet, patří např. umělecké předměty, chráněná zvířata, výrobky ohrožující státní tajemství ČLR atd. Při vývozu je nutné doložit celní prohlášení, vývozní povolení a inspekční osvědčení (pokud je vyžadováno, platí pro obojí).²⁶

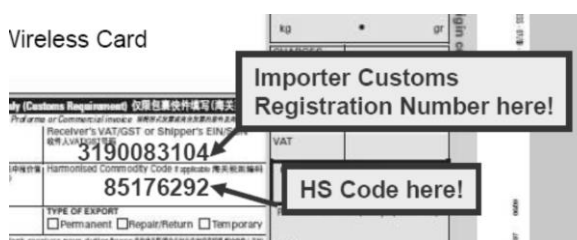
4.7 Celní sazebník Taric

Obsahuje souhrn celních sazeb jednotlivých druhů zboží. Je volně dostupný, tudíž si tam firmy mohou najít příslušné sazby.

²⁶ MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. Čína: Základní podmínky pro uplatnění českého zboží na trhu. *Businessinfo* [online]. Zastupitelský úřad ČR v Pekingu, 2016 [vid. 2016-10-20]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/cina-zakladni-podminky-pro-uplatneni-ceskeho-zbozi-19056.html>

4.8 HS a CRN

Firmy dovážející/vyvázející zboží do/z Číny se musí zaregistrovat u celních úřadů, kde získají CRN, tedy registrační číslo. Toto číslo musí být uvedeno na celních deklaracích u všech zásilek. Také by zde měl být uveden HS kód včetně podrobného popisu zboží v průvodní dokumentaci. Proces celního odbavení je vhodné nechat čínské straně, která s tím má zkušenosti. V případě chybějících údajů o těchto číslech hrozí, že dojde k zadržení zboží. Formát čísel vypadá takto:



Obrázek 12: HS a CRN kód

Zdroj: Interní materiály DHL Global Forwarding, 2016

4.8.1 Dodací parity – INCOTERMS 2010

Jedná se o mezinárodní podmínky, které jsou platné pro přepravu zboží. Vytváří je Mezinárodní obchodní komora (ICC). Jedná se o nová pravidla, která nahradila INCOTERMS 2000. Vydání nabízí větší a hlubší propracování jednotlivých pravidel, některá ruší (DAF, DES, DEQ a DDU), některá zavádí (DAT a DAP).²⁷

Pravidla především popisují povinnosti, výdaje a rizika související s dodáním zboží od prodávajícího ke kupujícímu.

Použití těchto pravidel především upravuje způsob, místo a okamžik předání zboží kupujícímu. Dále způsob, místo a okamžik přechodu výloh a rizik z prodávajícího

²⁷ BRAND, D. What are incoterms. *Arabianbusiness* [online]. ITP Digital Media Inc., 2017 Také dostupné komerčně z: <http://proquest.umi.com>

na kupujícího. Také upravují a definují povinnosti stran při zajišťování dopravy, průvodních dokladů, kontroly, pojištění a celního odbavení.²⁸

O volbě konkrétní položky rozhodují vyjednávací schopnosti kupujícího i prodávajícího. Mezi nejčastěji využívané položky patří FOB a CIF.

FOB – vyplaceně loď/ sjednaný přístav nalodění

Povinnost prodávajícího je splněna, jakmile je zboží dodáno na palubu lodi v ujednaném přístavu nalodění. Riziko ztráty nebo poškození a další náklady přechází od tohoto okamžiku na kupujícího. Proávajícímu z této doložky plyne povinnost odbavit zboží pro vývoz.

CIF – náklady, pojištění a přepravné/ sjednaný přístav určení

Prodávající svou povinnost plní dodáním zboží na palubu lodi v přístavu nalodění. Proávající musí platit náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do ujednaného přístavu určení. Nebezpečí ztráty a poškození přechází z prodávajícího na kupujícího. Proávajícímu dále plyne povinnost obstarat námořní pojištění proti nebezpečí ztráty a poškození zboží během přepravy. Je také povinen uzavřít pojišťovací smlouvu a zaplatit pojistné.

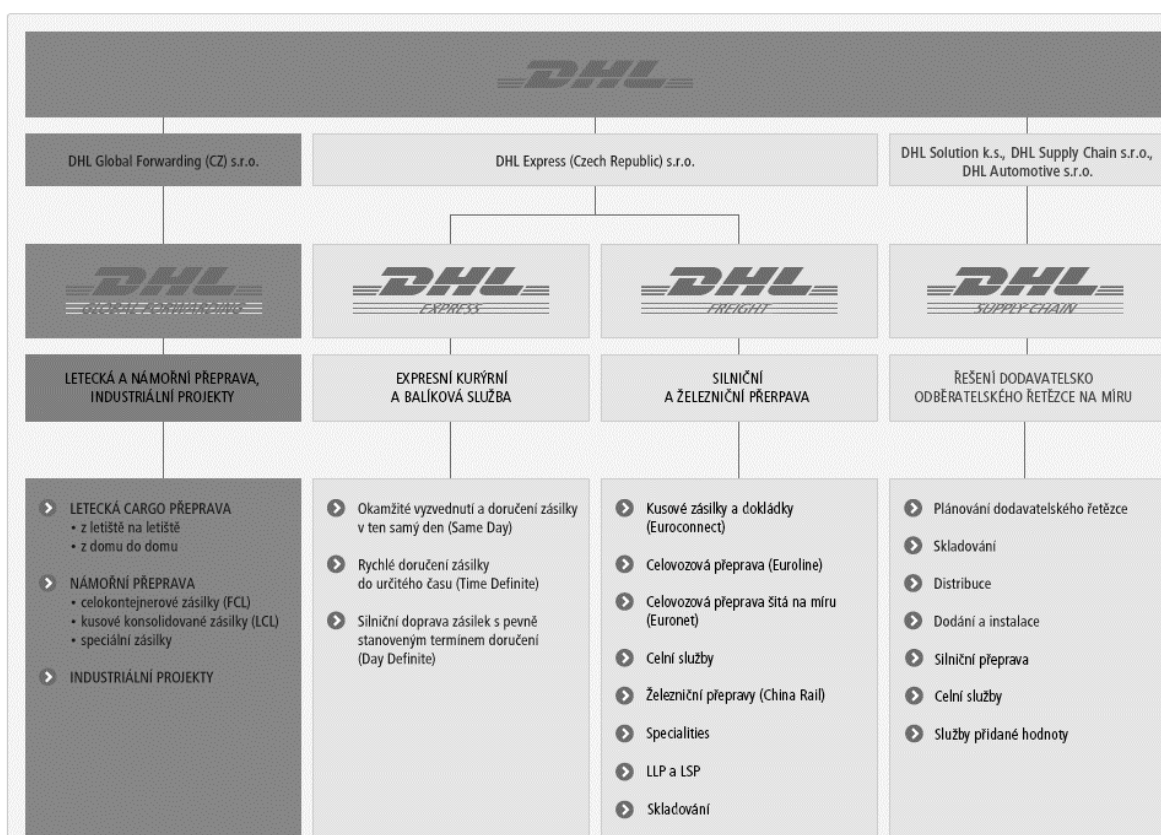
²⁸ EUROJURIS INTERNATIONAL. Incoterms 2010 ICC rules for the use of domestic and international trade terms. *Eurojuris* [online]. Eurojuris, 2016 [vid. 2017-01-15]. Available from: <http://www.eurojuris.net/en/node/41571>

5. Objednávka a realizace přepravy Šanghaj – ČR z pohledu logistické společnosti

Teoretické poznatky jsou v následující části demonstrovány na přepravě konkrétního druhu zboží z Číny (Šanghaj) Do Evropy (Česká republika). Pro realizaci je zvolena logistická společnost DHL Global Forwarding, s.r.o. (ČR). Celý proces přepravy je nastíněn pomocí námořní a železniční přepravy. Díky čemuž bude možné provést srovnání se zaměřením na náklady, přepravní čas a environmentální dopady.

5.1 DHL Global Forwarding – ČR

Následující obrázek zachycuje organizační strukturu společnosti, respektive DHL Global Forwarding ČR.



Obrázek 13: Firemní struktura

Zdroj: Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding, 2016

5.2 Námořní přeprava

DHL Global Forwarding Česká republika nabízí rozmanitost služeb včetně řešení pro speciální přepravu (reefer/ open top kontejnery/ Flat Rack kontejnery, přeprava nebezpečného zboží). Svým zákazníkům nabízí kombinaci řešení letecké / námořní / pozemní přepravy. Mají smlouvy s předními námořními dopravci, převezmou za své klienty povinnost celní deklarace u exportu i importu. Díky systému přehledu a sledování zásilek zajišťují bezpečnost přepravovaného zboží. DHL Global Forwarding má po celém světě více než 4000 expertů, kteří působí ve 330+ provozních lokalitách. Nabízí kompletní nabídku služeb vyhovující různým požadavkům pro námořní přepravu. Mezi výhody, které nabízí svým klientům, patří celosvětová síť kanceláří, monitorované procesy pro zvýšení kvality, cenu stanovují na základě zvoleného rejdaře tak, aby se vyhovělo požadavkům zákazníka dle služeb a přepravovaného času. Díky spolupráci s celou řadou rejdařů jsou schopní svým klientům nabídnout různé služby umožňující splnění termínů. Smluvní dopravci podstupují striktnímu výběru.

5.2.1 DHL pojištění zásilky

Klienti si spolu s přepravou mohou sjednat pojištění zásilky, které se vztahuje na celou zásilku včetně přepravních nákladů či poškození z vnější příčiny během přepravy se společností DHL. Cílem je ochránit zákazníky před dopravními riziky, která mohou nastat. Zároveň chtějí zaručit hladký průběh celé přepravy.

Výhody sjednaného pojištění:

- široké pokrytí všech rizik,
- pojišťovací smlouva navržená specialisty z pojišťovací divize,
- výhodné ceny,
- mimořádné slevy z pojistného v případě dlouhodobé spolupráce,
- pokrytí destinací po celém světě, včetně vysoce rizikových lokalit,
- pojištění i vysoce hodnotných zásilek,
- komunikace s pojistitelem, rychlá náhrada škod.

Logistické důsledky pro zákazníka:

- větší spokojenost, klient se nemusí obávat rizik,
- nízké náklady,
- ochrana cash flow zákazníka (ochrana dobré pověsti),
- rychlé vyřizování reklamací a problémů,
- kompenzace celé částky.²⁹

5.3 Konkrétní obchodní případ

Firma zabývající se výrobou skleněných lustrů má pobočky v Šanghaji a v ČR. Z důvodu svých obchodních aktivit potřebuje přepravit zboží ze Šanghaje do ČR. Pro přepravu se rozhodne využít služeb DHL a zašle poptávku skrz jejich internetové stránky. Do formuláře se musí uvést tyto údaje: jméno společnosti, PSČ sídla společnosti, IČO, jméno a příjmení, email, telefon a dále údaje týkající se přepravy, konkrétní adresu odeslání a dodání, typ komodity, zemi odeslání a dodání, dodací podmínku Incoterms a typ zásilky.

5.3.1 Charakteristika zboží

Jedná se o skleněné lustry, celkem je přepravováno 11 ks. Každý lustr, respektive jeho části, jsou zabaleny do dřevěných beden. Vše musí být pečlivě uloženo tak, aby nedošlo k poškození zboží. Pro přehlednost je vše uvedeno v tabulce níže.

²⁹ Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding CZ s.r.o.

Tabulka 9: Balení zboží, váha

	Váha v kg
Dřevěná bedna 1 ks (prázdná)	41
Dřevěná bedna 11 ks	451
1ks komodity	980
11 ks celkem	10780
Dřevěná bedna (naplněná)	1021
Dřevěná bedna 11 ks	11231

Zdroj: vlastní zpracování

5.3.2 Kalkulace přepravného

Na základě výše uvedených informací je možné stanovit cenu pro námořní přepravu.

Tabulka 10: Položky v kalkulaci

Místo odeslání	FOB, Čína, Šanghaj. Yangpu district (musí být uvedena přesná adresa)
Místo doručení	Praha, Holešovice 170 00
Přeprava	FCL
Typ komodity	Skleněné výrobky, křehké zboží, nejedná se o nebezpečné položky
Celní odbavení	Lze sjednat
Další požadavky	Pojištění

Zdroj: Vlastní zpracování

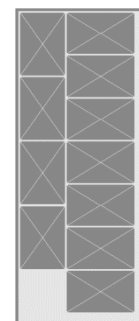
Přeprava bude obstarána pod dodací podmínkou FOB, která se řídí INCOTERMS 2010. Zboží pro vývoz odbaví prodávající. Váha zboží nepřesahuje 22,7 tun, proto je vhodné využít 20' kontejneru. Cena za přepravu obsahuje námořné na relaci Šanghaj – Hamburk, BAF, CAF, přístavní poplatky, ISPS, kombinovanou přepravu (Hamburk – Praha) + 6 volných hodin na vykládku a vrácení kontejneru na terminál.

Cena neobsahuje celní výlohy, popř. další náklady vzniklé z inspekce a kurýrní služby.

V případě první objednávky je po klientovi vyžadována platba předem. Konkrétní kalkulace pro tento případ je uvedena v příloze.

5.3.3 Realizace námořní přepravy (pro výše uvedený případ)

Přeprava bude realizována pomocí kontejnerů, nejedná se o přepravu nebezpečného nákladu ani nákladu o atypických rozměrech, proto vhodnou volbou bude kontejner standardní, univerzální. Dřevěné bedny se vkládají na paletách, při nakládání je nutné zabezpečit a zkontrolovat kontejner. Všechny bedny jsou uloženy v jednom 20' kontejneru, do kterého se vejde 11 ks palet. Celková plocha je 10,56 m².



Obrázek 14: Schéma rozložení palet
Zdroj: Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding, 2016

Rozměry kontejneru jsou uvedeny v tabulce pod tímto textem.

Tabulka 11: Rozměry kontejneru

Typ	Vnitřní rozměry (mm)	Rozměr vstupu (mm)	Hmotnost kontejneru (v kg)	Objem v (v cbm)	Nosnost (v kg)
	Délka x šířka x výška	Šířka x výška			
20'	5886 x 2330 x 2380	2315 x 2275	2245	33	18075

Zdroj: Vlastní zpracování, data použita z DHL Global Forwarding, 2017

5.3.4 Kontrola a zajištění kontejneru

DHL používá transparentní systém pro sledování zásilek a získávání záznamu o průběhu přepravy, jejich kontrolní tým monitoruje přepravu 24 hodin denně 7 dní v týdnu a nabízí krizová řešení v případě nečekaných událostí. Ocean Secure nabízí 4 typy zabezpečení, záleží na typu přepravované komodity, respektive na hodnotě nákladu. Pro náš případ stačí klasické zajištění DHL Ocean Secure Protect, díky kterému bude mít klient neustálý přehled o pozici nákladu a také mu bude poskytnuta kontrola a výstraha v případě předčasného otevření kontejneru. Tento typ je zobrazen na obrázku vpravo.

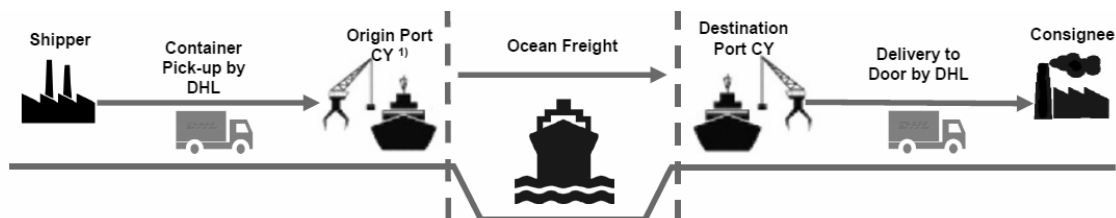


Obrázek 15: GPS zařízení
Zdroj: Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding, 2016



Obrázek 16: Systém sledování zásilek
Zdroj: DHL Ocean Security, DHL, 2016

5.3.5 Typ přepravy FCL



Obrázek 17: Proces FCL přepravy
Zdroj: Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding, 2016

Proces přepravy FCL je vyobrazen na obrázku 13. Společnost DHL vyzvedne kontejner odesílatele, převezme od něho všechny potřebné dokumenty, poskytne pomoc při celním řízení a doveze kontejner na místo nalodění. Námořní úsek přepravy je zajištěn smluvním dopravcem, který je dopředu zabookován. Pro náš případ se jedná o společnost Maersk.

Pro náš konkrétní obchodní případ je místo odeslání v Šanghaji, bude tedy využito největšího námořního přístavu Šanghaj. Kontejner se dováží do České republiky, je potřeba tedy vybrat vhodný námořní přístav, odkud bude kontejner pokračovat po silnici. Pro ČR je vhodné použít jeden z těchto přístavů: Hamburg/ Bremerhaven/ Bremen. Pro tento obchodní případ je nejvhodnější přístav Hamburg. K objednání přepravy je po klientovi vyžadované písemné potvrzení, po jehož získání může společnost DHL udělat booking na přepravu. K celkové kalkulaci se přidává prodejní marže, jejíž cena se pohybuje mezi 30-50 USD za 1 kontejner. Knihování přepravy je třeba udělat nejméně 9 dní před plánovanou realizací. Klientovy je poté poskytnuta informace týkající se sazby a detailů přepravy. Zboží klienta se nakládá do kontejneru dle domluvy. Může k tomu dojít

v místě klienta nebo přímo v přístavu. Přeprava do přístavu je zajištěna kamionem nebo pomocí vlaku, záleží na vzdálenosti a dostupnosti přístavu nalodění. V tomto přístavu dále dojde k proclení a uložení kontejneru na terminál, kde čeká na vyplutí zaknihované lodi. V momentě, kdy je kontejner bezpečně naložen, získává DHL potvrzení o odplutí lodi. Od tohoto data se určí plánované příplutí. DHL má poté povinnost tyto informace předat zákazníkovi. Následně probíhá samotný námořní úsek přepravy, o jehož průběhu obdrží kancelář DHL pre-alert email, který by měl obsahovat kopii finálního konosamentu, fakturu a balící list a rejdařský konosament. Konosament je v elektronické formě, říká se mu tzv. Express Bill of Lading, plně nahrazuje sadu Original B/L, proto ho není třeba fyzicky předkládat. Po obdržení emailu se všemi náležitostmi vzniká kanceláři DHL povinnost vše zaznamenat do interního systému, ze kterého je dále generována zpráva o příjezdu. Arrival Notice se zasílá zákazníkovi, aby věděl plánovaný příjezd lodi do uvedeného přístavu. Na základě této zprávy by měl zákazník zaslat svému referentovi originál Bill of Lading, pokud je sjednána i služba celního odbavení, tak právě v tomto okamžiku je vhodné předložit všechny potřebné dokumenty ke zmíněnému celnímu odbavení. DHL zpravidla vyžaduje obchodní fakturu, balící list a certifikát o původu zboží. Přibližně deset dní před příjezdem lodi se začne řešit přeprava z přístavu do místa vyložení. FCL zásilky se převážejí pomocí několika způsobů. Pro náš obchodní případ je zvolena služba kombinované přepravy, kde je kontejner přepraven pomocí vlaku na terminál společnosti Metrans v Praze.

5.3.6 Celní odbavení

Pro náš případ využijeme služby DHL. Společnost má vlastní celní oddělení. Celý proces je zprostředkován pomocí zjednodušeného celního postupu při uvolňování zboží do volného obchodu. Je tak umožněno proclít zboží, aniž by kontejner musel být fyzicky na terminálu. Doklady potřebné k proclení jsou zaslány referentem DHL elektronicky, po prověření je zboží vpuštěno do volného oběhu. Z terminálu v Praze je poté kontejner převezen přímo k zákazníkovi. Prázdný kontejner se vrací zpátky na domluvený terminál. Poslední fází je fakturace přepravy, dochází k tomu v den, kdy je kontejner doručen zákazníkovi.



Obrázek 18: Přístavy využívané společnostmi DHL (pro ČR)
Zdroj: Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding, 2016

5.3.7 Využívaná námořní trasa

Pro dovoz a vývoz zboží z EU se využívá klíčová trasa Dálný východ - Evropa. V roce 2013 bylo na této relaci ve směru do Evropy vyvezeno cca 14,1 mil TEU.³⁰ Na této relaci je vysoká koncentrace trhu. Převážní služby jsou nabízeny relativně malým počtem liniových přepravců.

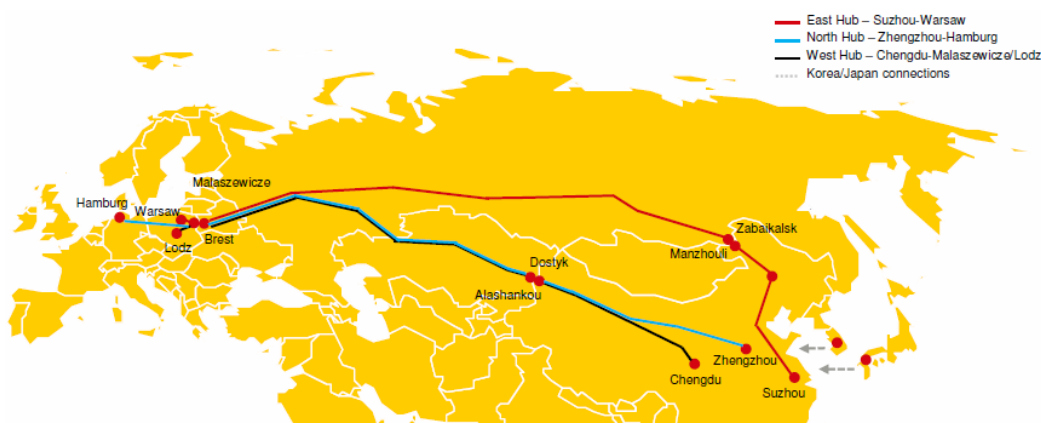


Obrázek 19: Trasa z Číny do EU
Zdroj: Routefinder, Mediterranean Shipping Company, 2017

³⁰ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. Review of Maritime transport 2014. *Unctad.org [online]*, Switzerland: United Nations Conference on Trade and Development, 2014 [cit. 2016-10-15]. Dostupné z: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf


5.4 Železniční přeprava

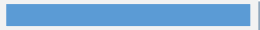
Přepravu lze uskutečnit také po železnici, záleží na požadavcích klienta. Společnost DHL pro naši relaci využívá 2 koridorů a 3 přepravních hubů.



Obrázek 20: Využívané cesty a huby

Zdroj: Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding, 2016

Západní hub, který začíná ve městě Chengdu, vede přes Kazachstán (transferová stanice Alashankou) a dále do Polska (Malaszewicze). 

Severní hub začíná v čínském městě Zhengzhou, dále vede po stejné trase jako západní koridor, jeho cíl je v Hamburgu (Německo). 

Jižní hub, který vede z města Suzhou přes Rusko (Zabaikalsk) do Polska. Odtud putuje do Varšavy. 

5.4.1 Portfolio služeb DHL

V rámci logistické společnosti DHL je přepravováno zboží pomocí tzv. FCL (Full-Container-Load) nebo pomocí tzv. LCL (Less-than-Container-Load). Služba DHL Rail Line, nabízí právě přepravu pomocí jednotlivých kontejnerů, skupinou vozů a blokových vlaků. V rámci DHL Rail Connect je možné zajistit přepravu jednotlivých zásilek, které se váží na konkrétní a pravidelné odjezdy a kapacity vlaků. Obě možnosti přináší rychlé a bezpečné řešení, šetrné k životnímu prostředí. Rozhodnutí o využití jedné z těchto služeb je v závislosti na množství přepravovaného nákladu.

Centrála, překladiště v Hamburku, Lodzi, Malaszewicze a Varšavě se využívají pro přepravu z / do Číny. Pokud je zboží dováženo do Evropy pomocí železniční přepravy, tak

Výhody, které přináší DHL svým klientům v případě použití železniční dopravy:

- rozsáhlé pokrytí po celé Evropě,
- kompletní dopravní řešení po železnici,
- servis tzv. Door to Door,
- šetrnost k životnímu prostředí,
- nabídka jednoho kontejneru, vagónů či blokových vlaků,
- flexibilní řešení, dostupné ve špičkách i v případě kolísání trhů,
- doplňkové pojištění na požádání,
- efektivní řešení importu.

5.4.2 Bezpečnost přepravy

Bezpečnost a zajištění kontejnerů pomocí systému GPS, díky kterému dojde k automatické notifikaci v případě náhlých nepříjemných situací. Je to plně sledovací systém s kontrolním centrem, které může sledovat a zasahovat v případě nepříznivých událostí. Díky tomuto zařízení je možné zjistit teplotu uvnitř kontejneru, pozici a získat zprávu v případě nepovolenému otevření.



Obrázek 21: Využívané zařízení GPS

Zdroj: Interní materiály DHL Global Forwarding

5.4.3 Výhody plynoucí z využití železniční přepravy pro náš případ

Řešení přepravního úseku

Předem určené jízdní řády a volné kapacity umožňují rychlé a bezpečné spojení mezi Asií a Evropou.

- Flexibilita - navržení toho nejvhodnějšího řešení i pro ty nejnáročnější klienty.
- Bezpečnost - zajištění bezpečnosti přepravovaného zboží díky monitoringu.
- Zodpovědnost - včasné dodání zásilek v režimu door-to-door.
- Sledování zásilky - díky GPS lze sledovat polohu zásilky.
- Šetrnost k životnímu prostředí.

5.4.4 Průběh železniční přepravy

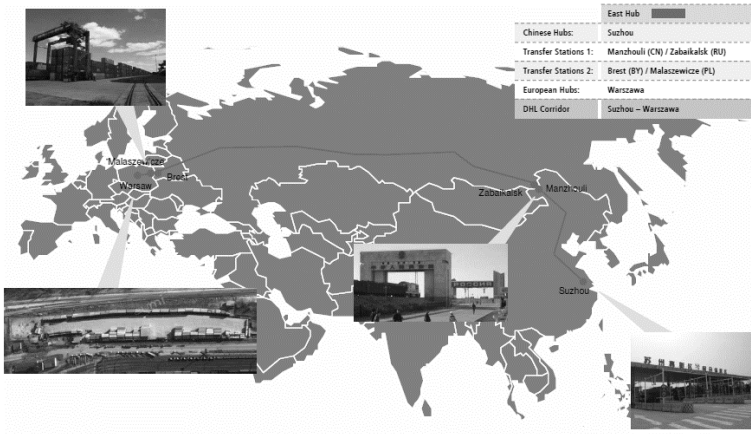
Přeprava zboží začíná poptávkou od zákazníka, který musí při objednávce dodat veškeré potřebné informace. Je nutné dostatečně charakterizovat druh produktu, místo vykládky a nakládky + dodací podmínku. Po obdržení těchto detailů může kancelář DHL připravit kalkulaci.

5.4.5 Kalkulace přepravného, pojištění

Po obdržení všech důležitých informací potřebných k vyhotovení kalkulace začne pověřená osoba ze společnosti DHL pracovat na kalkulaci. Součástí dané kalkulace je i stanovení přibližného tranzitního času pro daný úsek. Vypočtená částka pro náš obchodní příklad činí 6480 USD pro 20' kontejner. Cena je takto vysoká z důvodu, že jsou do kalkulace zahrnuty 2 ks kontejnerů. Tato cena nezahrnuje proclení v místě dodání. To by se mělo shodovat s místem finálního doručení. Pokud tomu tak nebude, pak si firma bude nárokovat další poplatky. Podrobná kalkulace je v příloze diplomové práce.

5.4.6 Realizace přepravy

Celý proces se rozběhne v okamžiku obdržení závazné objednávky. Průběh komunikace mezi kanceláří DHL a zákazníkem je podobný jako v případě námořní přepravy. Knihování místa ve vlaku je třeba minimálně 8 dní před odjezdem, zboží musí být na terminále cca 3 dny předem. U námořní přepravy to bylo 5 dní. Po zaknihování místa se zajistí přeprava zboží na požadovaný terminál. Ke klientovi se posílá tahač, který přemístí zboží tak, aby byla splněna lhůta 3 dnů před výjezdem vlaku. Klade se velký důraz na nakládku a zabezpečení kontejneru ve vlaku, aby nedošlo k nechtěným škodám. Vše je potřeba pečlivě zdokumentovat a uschovat pro pozdější účely. Nakládání zboží do kontejneru musí být pečlivě kontrolováno, hlavně jeho rozmístění. Hmotnostní rozdíl přední a zadní části musí být vyvážen, to stejné platí i pro boky kontejneru. Všechny přepravované bedny musí být pečlivě uvázány, aby nedošlo k pohybu uvnitř kontejneru. Je důležité vše zdokumentovat a fotit, poslední fotografií by mělo být uzavření/ zaplombování dveří. Po uzavření je kontejner převezen na vlakový terminál v Suzhou, zde se provádí celní odbavení po kterém je kontejner přeložen na vlak. Následuje samotný přepravní úsek. Referent i zákazník mají možnost sledovat průběh cesty díky GPS zařízení vysílající info o současné poloze. Pokud je zboží náchylné na teplotu či velmi křehké, pak lze do kontejneru nainstalovat speciální zařízení, pomocí kterého lze měřit změny teploty a otřesy. Po 3 dnech dorazí vlak do své první stanice, kde je potřeba zboží přeložit z důvodu rozdílného rozchodu kolejí. Následuje asi týden cesty ze Zabaikalsku do Brestu, kde se kontejner znovu musí přeložit. Odtud následuje trasa do polského Malaszewicze. Přibližně 7 dní před příjezdem vlaku objedná referent DHL dopravu kontejneru z Polska na některý z terminálů v ČR, kde se provede celní odbavení. Po úspěšném proclení se kontejner převáží k zákazníkovi. Náklad se vyloží a prázdný kontejner putuje zpět na místo určení, většinou na vlakový terminál v Polsku, záleží na domluvě. Stejně jak tomu bylo u námořní přepravy, konečnou fází celého procesu je fakturace. Využitý severní koridor na obrázku níže.



Obrázek 22: Severní koridor

Zdroj: Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding

6. Porovnání námořní a železniční přepravy pro daný obchodní případ

V předchozích částech byl nastíněn proces přepravy zboží pomocí námořní a poté železniční dopravy. V další části jsou srovnány oba dva typy, a to především z hlediska doby přepravy a přepravních nákladů. Využitím železniční přepravy lze dosáhnout vyšší spolehlivosti, flexibility a rychlosti. Představuje také mírnější dopad pro životní prostředí.

6.1 Hledisko doby přepravy

Železniční přepravu využívají zákazníci především z důvodu úspory času. Letecká doprava nebyla zahrnuta, jelikož se nehodí pro náš obchodní případ (z důvodu rozměrů a hmotnosti přepravovaného zboží). Pomocí železniční přepravy lze zboží získat podstatně rychleji než pomocí té námořní. Mezi příčiny, které ovlivňují přepravu, patří ujetá vzdálenost a maximální možná rychlost. Námořní úsek pro relaci Šanghaj – Praha měří 19956 km³¹, v případě železniční přepravy je potřeba k ujetí 11046 km.³²

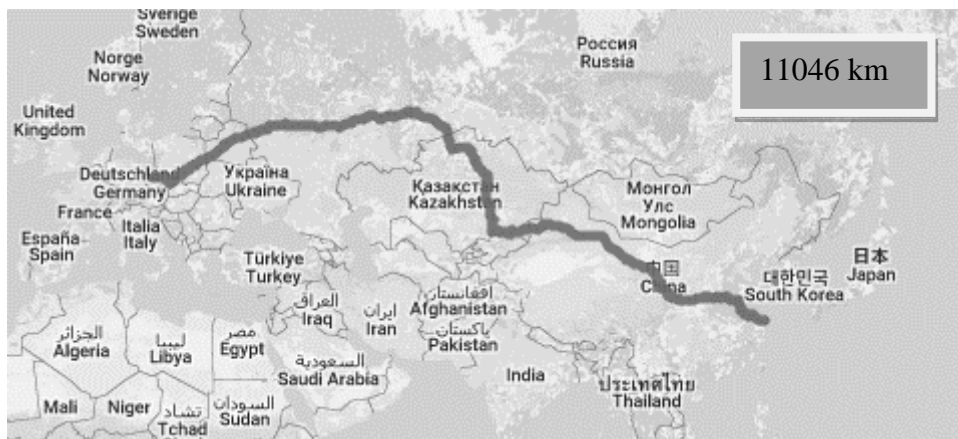


Obrázek 23: Námořní přeprava

Zdroj: Vlastní zpracování dle EcoTrans IT World, 2017

³¹ ECOTRANSITWORLD. Calculation. *Ecotransit* [online]. Hannover, 2016 [vid. 2016-10-15]. Dostupné z: <http://www.ecotransit.org/calculation.en.html#>

³² Tamtéž.



Obrázek 24: Železniční úsek

Zdroj: Vlastní zpracování dle EcoTrans IT World, 2017

6.1.1 Tranzitní čas

Celý proces je nastíněn níže. Zboží je vyzvednuto v Šanghaji, odkud putuje na terminál, kde je provedeno celní odbavení. Odtud začíná nejdelsší námořní úsek, který končí příjezdem lodi do přístavu v Hamburku. Před příjezdem je zaknihováno místo ve vlaku, jehož pomocí se zboží dostane na území ČR. Odtud již putuje nákladním automobilem po silnici přímo do požadovaného místa klienta. Průběh přepravy je zachycen v tabulce níže. Pro náš obchodní případ by námořní přeprava trvala 40-43 dní.

Tabulka 12: Tranzitní čas námořní přepravy

Země	Město	Stav	-9	-8	-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	3	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
Čína	/	Knihování	■	■	■	■																			
Čína	Šanghaj	Vyzvednutí				■																			
Čína	Šanghaj	Terminál, celní odbavení					■																		
	Šanghaj	Nakládka kontejneru						■																	
	šanghaj	Odjezd										■													
Tranzit												■	■												
Německo	Hamburg	Příjezd lodi														■									
Německo	Hamburg	Vykládka															■	■	■						
Německo	Hamburg	Využití kombinované přepravy, vlak																	■						
Tranzit																				■	■				
ČR	Praha	Příjezd vlaku																					■		
		Celní odbavení, vykládka, nákladní automobil																						■	■
		Vykládka u klienta																							■

Zdroj: Vlastní zpracování

Při využití železniční přepravy je možné docílit kratší přepravní doby. Ze Šanghaje je zvolen jižní hub, trasa trvá přibližně 19 dní. Náklad je vyzvednut v Šanghaji, odkud putuje vlakem do Suzhou, kde se provede celní odbavení. Následuje železniční přepravní úsek do oblasti Zabajkailsk, kde je kontejner přeložen na jiný vlak z důvodu rozdílného rozchodu kolejí. Ze stejného důvodu je náklad přeložen ve Malaszewsk, odtud se zboží dostane do Varšavy a poté do ČR. Graf níže zachycuje potřebný čas k realizaci přepravy.

Tabulka 13: Tranzitní čas za použití železniční přepravy

Země	Město	Stav	-8	-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	18	19
Čína	/	knihování	■	■	■	■																							
Čína	Šanghaj	vyzvednutí			■	■																							
Čína	Suzhou	terminál, celní odbavení					■	■	■	■	■																		
	Suzhou	Odjezd									■																		
Tranzit												■	■																
Čína	Manzhoui	Registrace do celního systému														■													
Rusko	Zabajkails	Změna rozchodu, překládka															■												
Rusko	Zabajkails	Odjezd																■											
Tranzit																			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Bělorusko	Brest	Registrace do celního systému																							■				
Polsko	Malaszew	Změna rozchodu, překládka																								■			
Polsko	Varšava	Příjezd, vykládka, odjezd vlaku																									■		
Tranzit																												■	
ČR	Praha	Celní odbavení, vykládka u příjemce																											■

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulky 12 a 13 nám poskytují srovnání tranzitních časů u obou typů přepravy. Je možné vyvodit, že přeprava železniční je podstatně efektivnější, co se týče rychlosti přepravovaného nákladu.

6.2 Bezpečnost a trackovací systém

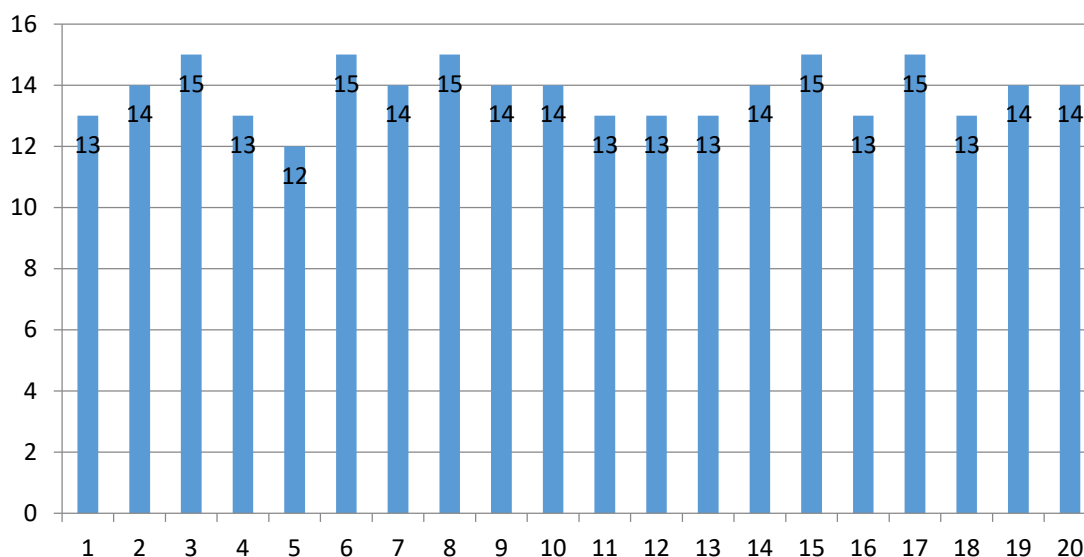
U obou typů přepravy je možné využít trackovací systém. Zařízení GPS se vloží do kontejneru, díky tomu může být zákazník informován o poloze svého zboží. Získané údaje také slouží k dalším službám, například k objednání kombinované přepravy, pomocí níž dojde zásilka přímo ke klientovi.

6.3 Spolehlivost

Spolehlivostí se myslí zejména dodržení termínů a lhůt v přepravě. Pro srovnání obou typů přepravy je zvolen rok 2015, měsíc leden – duben. Porovnat můžeme průměrné časy 20

vybraných lodí / vlaků v tomto období. Jak můžeme vidět na grafu, zde přináší výhodu přeprava železniční. Vlaky mají pevně stanovený jízdní řád, v případě zpoždění pak mluvíme spíše o hodinách či půl dnech. U námořní přepravy zcela běžně dochází ke zpoždění 1-2 dny, může to však být i déle. Z obrázku 24 lze vyčíst, že ve vybraném období byl průměrný přepravní čas ze Suzhou do Varšavy 13,8 dní (pro tuto vzdálenost společnost DHL uvádí 14 dní). Když se podíváme na tranzitní čas, tak vidíme, že pouze v pěti případech došlo ke zpoždění vlaku. V ostatních případech vlak dojel na čas, popř. o 1-2 dny dříve. Vlak byl v rámci sledovaného vzorku opožděn nejvíce o 1 den.

Tranzitní čas na relaci Suzhou - Varšava



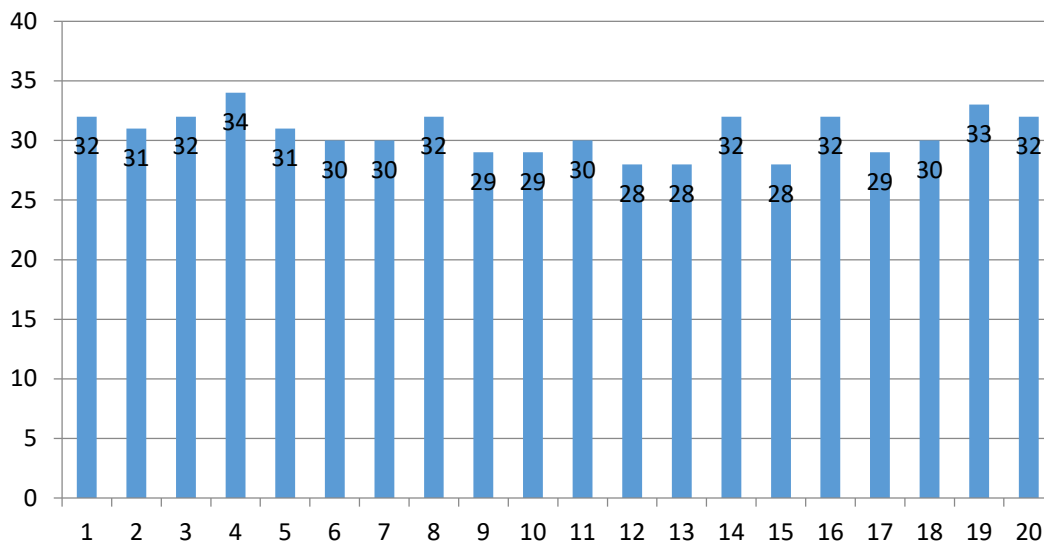
Obrázek 25: Tranzitní čas na relaci Suzhou - Varšava

Zdroj: Vlastní zpracování dle DHL Global Forwarding, 2017

Na obrázku 25 nám pro stejné období vychází průměrný čas 30,6 dní. Pro tuto trasu společnost Maersk uvádí 31 dní. Graf nám ukazuje, že ke zpoždění došlo u 8 lodí. V ostatních případech loď dorazila na čas, popř. o pár dní dříve. Nejdelší zpoždění lodí trvalo 3 dny.

Výsledkem srovnání obou obrázku je, že železniční přeprava je spolehlivější, co se týče tranzitního času.

Tranzitní čas na relaci Šanghaj - Hamburk



Obrázek 26: Tranzitní čas na relaci Šanghaj - Hamburk
Zdroj: Vlastní zpracování dle Maersk, 2017

6.4 Přepravní náklady

Co se týče přepravních nákladů, vyjde námořní přeprava podstatně levněji. U železniční je speciální požadavek pro 20' kontejnery. Musí být zamluveny v páru, což má vliv na finální cenu.

6.4.1 Námořní přeprava

FCL Import / DHL OCEAN DIRECT Import

Námořní přeprava							
FOB Shanghai - Praha	1 025 USD	1 170 USD	1 170 USD	1 390 USD	1 480 USD	1 440 USD	1 535 USD

Obrázek 27: Přepravní náklady - námořní přeprava

Zdroj: Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding CZ s.r.o.

Výše je uvedena výsledná kalkulace pro námořní přepravu. Cena je kalkulována na bázi současné úrovně sazeb, přírážek a měnového kurzu. Dále je stanovena dle uvedených parametrů a rozměrů zásilky a hmotnosti.

Cena zahrnuje:

- námořné na relaci Šanghaj – Hamburk,
- příplatky BAF, CAF,
- přístavní poplatky,
- ISPS,
- náklady na kombinovanou přepravu,
- vykládku a vrácení kontejneru.

V ceně není zahrnuto:

- celní výlohy,
- případné vícenáklady na kurýrní služby a inspekci zásilky,
- pojištění.

V případě, že se jedná o klientovu první objednávku, je požadována platba předem.

V rámci dlouhodobé spolupráce se částka klientovi fakturuje po obstarání přepravy.

Zásilku je vhodné připojistit, klientovi je nabídnuta cena pojištění v částce: 2,970 Kč.³³

DHL nabízí obstarat celní odbavení, které se vypočte dle i odhadnuté ceny celé zásilky. Konkrétní výše cla pak závisí na povaze výrobku.

6.4.2 Železniční přeprava

V rámci železniční přepravy se pro danou komoditu nevyžadují žádné výjimky či speciální pravidla. Existuje však speciální požadavek pro 20' kontejnery. Lze je vozit pouze v páru, tedy minimálně 2x20'. Důvodem je využití místa celého vagónu.

³³ Výpočet proveden dle interních materiálů DHL Global Forwarding, částka přesahuje 6275 EUR, pojistné je vypočteno jako 0,30 % z celkové hodnoty celého kontejneru.

Tabulka 14: Převravní náklady - železniční přeprava

Pick up Location POL	ŠANGHAJ – container release in shanghai
POD	Suzhou – customs clearance place Warsaw
Final Delivery	Prague CZ
Transport Type	Truck + Rail + Chassis Truck Delivery
Commodity	General goods, non DG goods
Selling Rate	USD 6480/ 1x 40HC/GP (excluding destination clearance fee)
GPS	USD 350
Validity	31. 1. 2016

Zdroj: Vlastní zpracování dle DHL Global Forwarding, 2016

Cena zahrnuje:

- vyzvednutí,
- THC a jednu sadu proclení,
- samotná železniční přeprava,
- jeden doklad pro společný režim tranzitu T1 ,
- finální doručení.

Cena nezahrnuje:

- poplatek za celní odbavení ve finální destinaci.

6.5 Komparace nákladů a tranzitního času

Pro ještě lepší přehlednost lze vyobrazit oba typy přepravy do jedné tabulky. Levá část nám říká, kolik dní je potřeba k realizaci přepravy skrz železniční i námořní přepravu. V pravé části jsou vyobrazeny náklady na realizaci přepravy. Můžeme si všimnout, že železniční přeprava je přibližně 6x dražší než ta námořní. Na druhou stranu nese výhodu z hlediska přepravního času, kdy je hlavní úsek o polovinu kratší než u přepravy námořní.

Tabulka 15: Komparace nákladů a tranzitního času

Relace	Přepravní čas (dny)	Náklady (USD)	Druh přepravy
Šanghaj-Praha	19-21	6480	železniční
Šanghaj-Praha	41-43	1025	námořní

Zdroj: Vlastní zpracování

6.6 Finanční efekt rychlejšího tranzitního času

V případě využití železniční přepravy dojde k výrazně větší úspoře času. Díky kratšímu tranzitnímu času mohou firmy zkrátit cyklus kapitálu a uvolnit dříve peníze. Nebudou tak muset využívat nákladného externího financování. Níže je proveden výpočet pro obchodní případ. Pro lepší pochopení je hodnota zboží navýšena na 110000 USD.

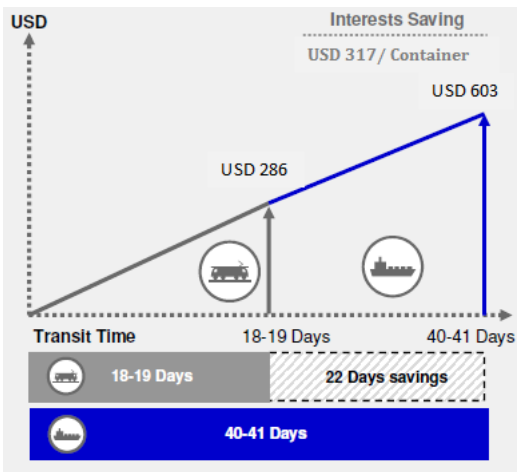
Tabulka 16: Výpočet finančního efektu

Hodnota zboží našeho kontejneru	110.000 USD
Úrok p.a. USD	5500 USD
Úrok na den	15,07
Námořní přeprava (40 dní)	603 USD
Železniční přeprava (19 dní)	286 USD

Zdroj: Vlastní zpracování dle konzultace s panem Dočekalem 15. 10. 2016

Hodnota zboží v kontejneru je 110 000 USD. Pokud by si klient půjčil peníze ke koupi zboží, tak by při úroku 5% zaplatil za rok 5500 USD jako úrok. Celkový úrok vydělíme 365 a vyjde nám denní úrok. Ten vynásobíme předpokládaným počtem dní na přepravu, zvlášť pro námořní a zvlášť pro železniční přepravu.

Výpočet nám zobrazuje úsporu klienta při využití železniční přepravy v částce 317 USD.

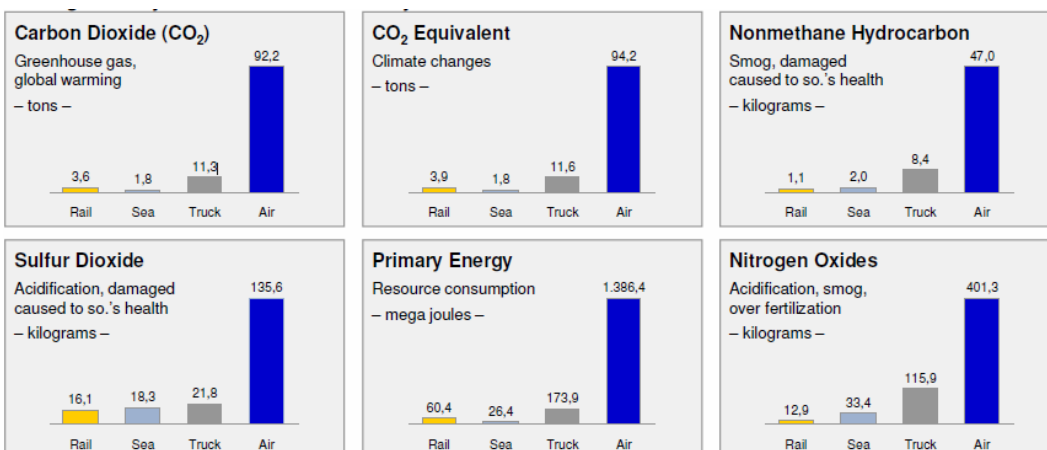


Obrázek 28: Finanční efekt námořní a železniční přepravy

Zdroj: Vlastní zpracování dle konzultace s panem Dočekalem 15. 10. 2016

6.7 Environmentální dopad

V případě srovnání s námořní přepravou má železniční přeprava ekologickou výhodu. Pro lepší znázornění je uvažován náklad o větším objemu, než je náš obchodní případ. Z grafů níže můžeme vidět, že u nákladu o hmotnosti 15,3 tun mají vlaky vyšší emise CO_2 . Využívají také více primárních energií než námořní doprava. Ovšem železnice představuje výhody, jelikož na rozdíl od ostatních druhů přepravy nenese takovou výši nemethanových uhlovodíků a oxidu siřičitého.³⁴ Nezatěžuje tedy tolik životní prostředí.



Obrázek 29: Enviromentální dopad

Zdroj: Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding

³⁴ Interní materiály společnosti DHL Global Forwarding

6.8 Shrnutí obchodního případu

Pro účely srovnání a doporučení optimálnějšího typu dopravního prostředku byl obchodní případ realizován pomocí námořní i železniční přepravy. V šesté kapitole je porovnána doba přepravy (tranzitní čas), náklady, spolehlivost, bezpečnost, finanční efekt a environmentální dopady. Z hlediska doby přepravy nám železniční přeprava nabízí o polovinu kratší dobu, než jakou nabízí použití námořní přepravy. Využití vlaku je výhodnější, i co se týče spolehlivosti, finančního efektu a environmentálních dopadů. Ovšem velkou a podstatnou nevýhodou je výše tranzitních nákladů. Námořní přeprava vychází pro daný přepravní úsek mnohem levněji.

Pro náš konkrétní obchodní případ nebyl stanoven žádný limit, do kdy musí být zboží u zákazníka. A proto je pro něj rozhodujícím hlediskem hledisko nákladů. Optimálnějším dopravním prostředkem je námořní plavidlo. O využití vlaku by bylo možné přemýšlet v případě, že by klient uvažoval o přepravě zboží o vyšší hmotnosti / velikosti. Jak již bylo uvedeno výše, u železniční přepravy je v případě využití 20' kontejneru potřeba zaknihovat dva kusy. Je to z důvodu efektivnosti, zaplní se tak celý vagón.

Pokud by pro klienty nebyl problém zaknihovat 2x 20' kontejner nebo 1x 40' kontejner, pak by jim bylo možné doporučit použití železniční přepravy. Přineslo by to nejen ekologické výhody, ale také kratší tranzitní čas potřebný pro přepravu zboží a s ním spojený kratší oběh peněz, díky kterému by bylo možné použít peněžní prostředky pro další obchody.

Zhodnocení dosažených výsledků

- Z důvodu lepšího propojení práce byla první část věnována charakteristice logistických služeb.
- V další kapitole byla popsána námořní přeprava se zaměřením na liniovou přepravu. Byly zde charakterizovány typy kontejnerů a všechny potřebné dokumenty, díky kterým lze přepravu zrealizovat.
- Další nezbytnou součástí bylo přiblížení tvorby ceny a jejích položek. V této části byly také popsány další možné příplatky a poplatky.
- Jako alternativa k námořní přepravě byla zvolena přeprava železniční. Práce tedy také charakterizovala průběh železniční přepravy, využívané hlavní koridory a výhody a nevýhody oproti přepravě námořní.
- Čtvrtá část diplomové práce krátce představila ekonomiku Číny a podmínky vývozu zboží z ČLR.
- V rámci analytické části byl rozebrán praktický příklad týkající se importu. K tomu byla vybrána logistická společnost. Na analýzu tohoto případu byly uplatněny znalosti získané z řešební části diplomové práce.
- Obchodní případ byl popsán za použití obou typů přepravy. Mohlo tak dojít k porovnání tranzitního času, nákladů a dopadu na životní prostředí.
- Na základě srovnání bylo možné doporučit vhodnější a optimálnější typ přepravy a odhadnout budoucí vývoj železniční přepravy na dané relaci. V práci bylo zkoumáno několik hledisek. Díky mnohonásobně nižším nákladům nese námořní přeprava konkurenční výhodu. Naopak železniční přeprava představuje lepší alternativu, co se týče spolehlivosti, přepravního času a environmentálního dopadu. Vše záleží na požadavcích klienta, charakteristice nákladu a destinacích odeslání a dodání.

Závěr

Tato diplomová práce se zaměřuje na popis procesu námořní a železniční přepravy. V analytické části práce se k vysvětlení problematiky využil obchodní případ, který byl zkoumán z pohledu logistické společnosti. Byl zde popsán stejný obchodní případ za použití železniční i námořní přepravy. Srovnáním bylo potvrzeno stanovení na začátku šesté kapitoly. Konkrétně to, že využitím železniční přepravy lze dosáhnout vyšší spolehlivosti (dodržení lhůt) a rychlosti. Představuje také menší zatížení pro životní prostředí. Na základě srovnání obou typů přepravy u konkrétního obchodního případu lze říci, že železniční přeprava nemůže plně konkurovat přepravě námořní. Z kalkulace lze vyčíst cenu za přepravu pomocí vlaku, je až 6x vyšší než v případě využití námořní přepravy. Značnou nevýhodu má i v případě celkově přepravovaného objemu zboží. To je omezeno nabízeným prostorem ve vlcích a vagónech. Železniční přeprava má naopak výhodu, co se týče spolehlivosti (dodržení lhůt) a přepravního tranzitního času. Dle našeho případu je až o polovinu kratší než v případě využití té námořní.

Nedá se předpokládat tendence, že by v následujících letech železniční přeprava plně nahradila tu námořní. Je to dáno i tím, že se neočekává možnost přepravit stejné objemy zboží jako pomocí lodí. Plní tedy spíše doplňkovou službu a rozšiřuje portfolio logistických společností. Za zmínku však stojí, že nabízí mnoho příležitostí. Investicemi lze najít další vhodné trasy, popřípadě vylepšit ty stávající. U námořní přepravy se moc dalším alternativ, co se týče tras, nenabízí.

Firmám tedy železniční přeprava nabízí spolehlivější způsob přepravy zboží, avšak v porovnání s námořní přepravou za podstatně vyšší přepravní náklady.

Srovnáním bylo zjištěno, že železniční přeprava zatím nemůže plně konkurovat přepravě námořní. Do budoucna by se především měl najít způsob, jak snížit náklady, které mnohonásobně převyšují ty u námořní přepravy.

Seznam použité literatury

- BRAND, D. What are incoterms. *Arabianbusiness* [online]. ITP Digital Media Inc., 2017
Také dostupné komerčně z: [http:// proquest.umi.com](http://proquest.umi.com)
- CULLINANE, Kevin. *International handbook of maritime economics*. Cheltenham:
Edward Elgar, 2011. ISBN 9781847209337.
- ČESKÉ DOPRAVNÍ VYDAVATELSTVÍ. Šestice rejdařství připravuje obří síť THE Alliance. *Dnoviny* [online]. České dopravní vydavatelství, s. r. o., 2004 - 2017 [cit. 2016-10-18]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/sestice-rejdarstvi-pripravuje-obri-sit-the-alliance>
- DB SCHENKER. China Rail Services. *DB Schenker* [online]. Deutsche Bahn AG, 2016 [vid. 2016-12-22]. Dostupné z: <https://www.dbschenker.ch>
- DELIVIO. O kontejnerech a druhy kontejnerů. *Dopravaplus* [online]. Dopravaplus.cz, 2016 [cit. 2016-10-05]. Dostupné z: <http://dopravaplus.cz/o-kontejnerech-a-druhy-kontejneru/>
- DHL. DHL Ocean Security. *DHL* [online]. Praha: DHL International GmbH, 2017 [cit. 2016-12-20].
Dostupné z: http://www.dhl.cz/cs/logistika/preprava_zasilek/namorni_preprava.html
- DOČEKAL, Bronislav, 2016. Osobní rozhovor pod odborným dohledem experta ze společnosti DHL Global Forwarding. Praha, 15. 10. 2016.
- ECOTRANSITWORLD. Calculation. *Ecotransit* [online]. Hannover, 2016 [vid. 2016-10-15]. Dostupné z: <http://www.ecotransit.org/calculation.en.html#>
- EUROJURIS INTERNATIONAL. Incoterms 2010 ICC rules for the use of domestic and international trade terms. *Eurojuris* [online]. Eurojuris, 2016 [vid. 2017-01-15]. Available from: <http://www.eurojuris.net/en/node/41571>
- HEBNAR, Jan a kol. *Obchod s Čínou bez rizika a se ziskem*. Praha: Mladá fronta, 2016. ISBN 978-80-204-4183-6.

- MAERSK LINE. Maersk Line's New East-West Network. *Maersk Line* [online]. Maersk Line A/S, 2017 [cit. 2017-03-15]. Dostupné z: <http://www.maerskline.com/en-us/shipping-services/routenet/maersk-line-network/east-west-network>
- MACHKOVÁ Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ, Sato ALEXEJ a kol. *Mezinárodní obchodní operace*. 6. vydání. Praha: Grada Publishing, 2014. ISBN 978-80-247-4874-0.
- MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. Čína: Základní podmínky pro uplatnění českého zboží na trhu. *Businessinfo* [online]. Zastupitelský úřad ČR v Pekingu, 2016 [vid. 2016-10-20]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/cina-zakladni-podminky-pro-uplatneni-ceskeho-zbozi-19056.html>
- NOVÁK Radek, Lubomír ZELENÝ, Petr PERNICA a Petr KOLÁŘ. *Převavní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. ISBN 978 80-7357-735-3.
- NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.
- RASTOGI, Cordula and Jean-Francois ARVIS. *The Eurasian Connection: Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia*. Washington, DC: World Bank Publications, 2014. ISBN 978-0-8213-9912-5.
- ROGERS, Anthony, Jason CHUAH and Martin DOCKRAY. *Cases and materials on the carriage of goods by sea*. 4th ed. New York: Routledge, 2016. ISBN 978-1-138-80988-8.
- SMRKOVSKY, D. Po železnici z Číny do Evropy. *Davidsmrkovsky* [online]. 2016 [vid. 2016-12-21]. Dostupné z: <http://david.smrkovsky.name/cs/text/logistika-a-supply-chain-management/po-zeleznici-z-ciny-do-evropy>
- SYNEK, L. Slideshow: Hedvábnou stezkou po stopách dávných karavan. *National Geographic* [online]. National Geographic Society and VLTAVA LABE MEDIA a. s., 2009 - 2017 [vid. 2016-12-20]. Dostupné z: <http://www.national-geographic.cz/clanky/slideshow-hedvabnou-stezkou-po-stopach-davnych-karavan.html>

TUREK, Václav. *Transsibiřská magistrála: TRANSSIB*. Lanškroun: Václav Turek ml., 2015. ISBN 978-80-904790-1-2.

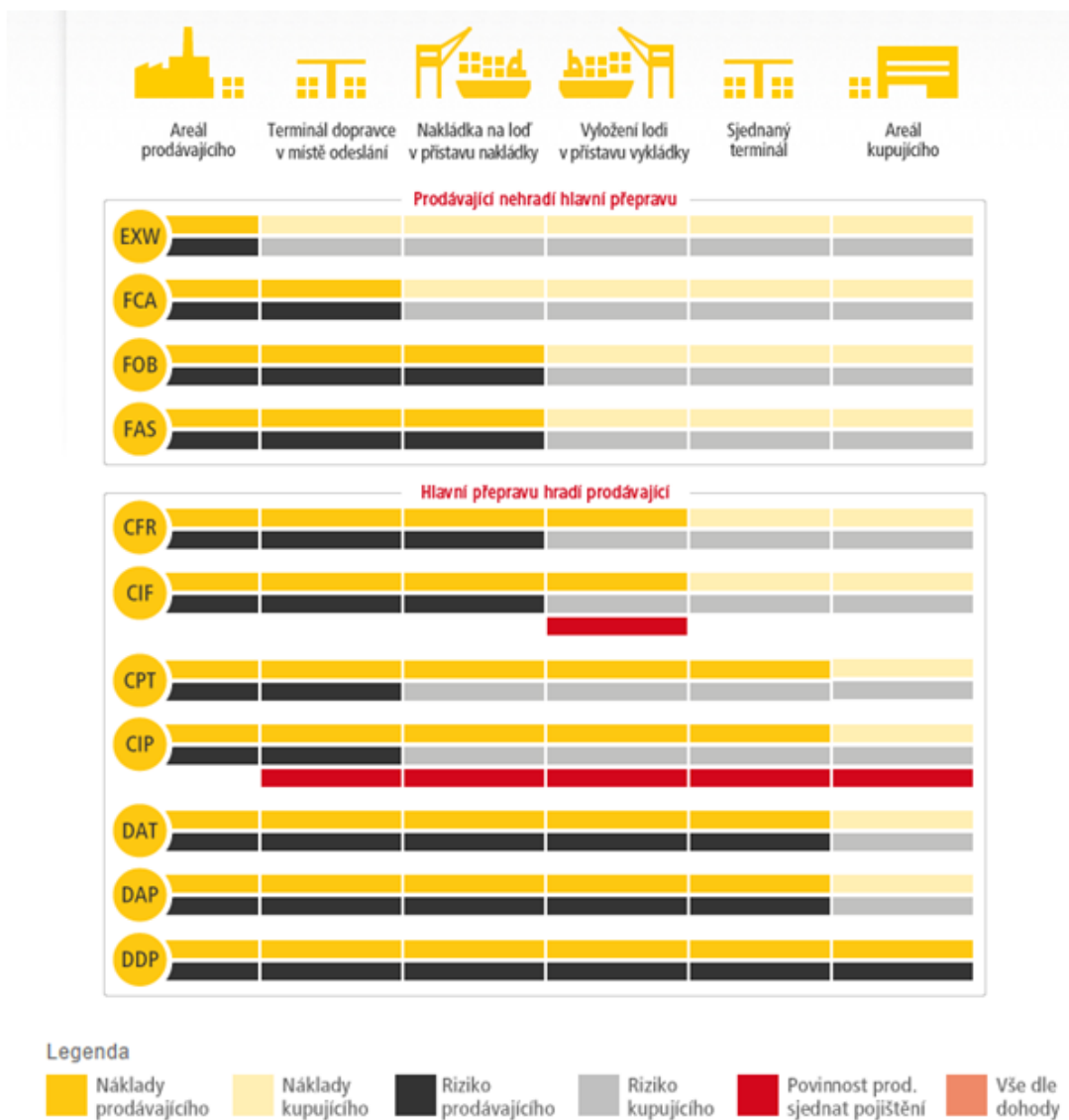
UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. Review of Maritime transport 2015. *Unctad.org [online]*, Switzerland: United Nations Conference on Trade and Development, 2016 [cit. 2016-10-15]. Dostupné z: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374>

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. Review of Maritime transport 2014. *Unctad.org [online]*, Switzerland: United Nations Conference on Trade and Development, 2014 [cit. 2016-10-15]. Dostupné z: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf

Seznam příloh


Příloha A	INCOTERMS 2010.....	75
Příloha B	Bill of Lading	76
Příloha C	Cenová nabídka – námořní přeprava	77
Příloha D	Cenová nabídka – železniční přeprava	78
Příloha E	Sea Waybill.....	79

Příloha A INCOTERMS 2010



Zdroj: Interní materiály DHL Global Forwarding.

Příloha B Bill of Lading

 MAERSK LINE		BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT	SCAC
			BL No.
Shipper		Booking No.	
		Export reference	Incoterms
		Onward inland routing (Not part of Carriage as defined in Article 1, for insurance and risk of Perils)	
Consignee (applicable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer")		Notify Party (see clause 22)	
Vessel (see clause 1 + 13)	Weight No.	Place of Receipt, Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)	
Port of Loading	Port of Discharge	Place of Delivery, Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER			
Kind of Packages, Description of goods, Marks and Numbers, Container No./Seal No.		Weight	Measurement
ORIGINAL SPECIMEN			
None particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 24)			
Freight & Charges	Rate	Unit	Currency
			Prepaid
			Collect
Carrier's Receipt (see clause 1 and 14), Total number of containers or packages received by Carrier.	Place of Issue of B/L	<small>SUPPLEMENTED BY AN APPROPRIATE MEANS OF RECORDING, IS ISSUED AND VALID UNDER THE SAME CONDITIONS AS THE ORIGINAL B/L. THE TOTAL NUMBER OF ORIGINAL B/Ls MUST BE EQUAL TO THE NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER. THE ORIGINAL B/L MUST BE PRESENTED TO THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE. THE ORIGINAL B/L MUST BE PRESENTED TO THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE. THE ORIGINAL B/L MUST BE PRESENTED TO THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE. THE ORIGINAL B/L MUST BE PRESENTED TO THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE.</small>	
Number & Sequence of Original B/Ls 1/ONE	Date of Issue of B/L	<small>THIS DOCUMENT IS VALID ONLY IF IT IS ISSUED BY THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE. THE ORIGINAL B/L MUST BE PRESENTED TO THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE. THE ORIGINAL B/L MUST BE PRESENTED TO THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE. THE ORIGINAL B/L MUST BE PRESENTED TO THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE.</small>	
Declared Value (see clause 7.3)	Shipped on Board Note (Local Time)	<small>THIS DOCUMENT IS VALID ONLY IF IT IS ISSUED BY THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE. THE ORIGINAL B/L MUST BE PRESENTED TO THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE. THE ORIGINAL B/L MUST BE PRESENTED TO THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE. THE ORIGINAL B/L MUST BE PRESENTED TO THE CARRIER'S AGENT AT THE PLACE OF DELIVERY OF THE GOODS TO THE CONSIGNEE.</small>	
Forwarder		Signed for the Carrier Maersk Line AS	
No Agent(s)			
2015A4 006436374			

Zdroj: NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.

Příloha C Cenová nabídka – námořní přeprava



DHL Global Forwarding (CZ), s.r.o.
Marketing & Sales
Na Strži 65/1702, 140 62 Praha 4 - Pankrác
Tel: 261 198 750
Společnost je zapsána v OR: C 97131, MS Praha, IČO: 27112161

OD: **DHL - Global Forwarding / Patrik Říha**

PRO:

Vážená paní / Vážený pane
na základě Vaší poptávky si Vám dovoluujeme zaslat následující nabídku na obstarání přepravy:

Zboží: sklenene výrobky
Místo odeslání: FOB Shanghai
Místo dodání: Praha
Poznámky:

FCL Import / DHL OCEAN DIRECT Import

Námořní přeprava	20' kontejner do 11,7t zboží	20' kontejner do 22,7t zboží	20' kontejner do 29t zboží	40' kontejner do 23t zboží	40' kontejner do 27t zboží	40' HC do 23t zboží	40' HC do 27t zboží
FOB Shanghai - Praha	1 025 USD	1 170 USD	1 170 USD	1 390 USD	1 480 USD	1 440 USD	1 535 USD

Cena:

Cena je kalkulována na bázi současné úrovně sazeb, přírátek a měnových kurzů, na výše uvedené parametry/rozměry a hmotnost zásilky. V případě odchylky od Vámi udávaných hodnot se celková cena může lišit.

Cena obsahuje: Námořní Shanghai - Hamburg, BAF, CAF, přístavní poplatky, ISPS, kombinovaná přeprava Hamburg - Praha, 6 vnitřních hodin na vykládku a vrácení kontejneru na terminál.

Cena neobsahuje: celní výkhy, event. vícenákłady za kurýrní služby, event. vícenákłady za inspekci zásilky.

V případě neočekávaných změn, zavedení nebo zvýšení poplatků a přírátek, si vyhrazujeme právo na tyto změny reagovat.

Cena bude fakturována ihned po obstarání přepravy. **U první přepravy požadujeme platbu předem.**

Fakturujeme v Kč, přepočtem dle aktuálního bankovního kurzu UniCredit Bank, devizy, prodej.

Faktura je splatná v ČR.

Cena je uvedena bez eventuální DPH

Platnost nabídky pro ložení od 1.12.2015 do 13.12.2015

Pojištění dopravních rizik:

V rámci naší nabídky na obstarání přepravy Vám nabízíme a doporučujeme sjednat pojištění dopravních rizik, které můžeme obstarat pro Vás u pojistitele AIG Europe Limited, Londýn, UK (dále jen „AIG“).

Pojištění bude sjednáno dle anglického práva a je dána příslušnost anglických soudů. Pojistné podmínky AIG Vám rádi na požádání předložíme!

Pojištění je bez spoluúčasti!

Pro tuto konkrétní zásilku je naše nabídka na pojištění **20 EUR**, pokud je hodnota zásilky do 6 275 EUR. Při hodnotě zásilky nad tuto částku, je pojistné ve výši 0,30% z hodnoty zásilky. Zásilku s hodnotou nad 2 000 000 EUR nutno předem nahlásit pojistiteli. Pro pravidelné a hodnotnější zásilky lze o pojistném i nadále jednat!

Pokud si přejete zboží pojištit, prosíme, abyste tuto skutečnost uvedli v objednávce!

V případě jakýchkoliv dotazů či nejasností, neváhejte se na nás obrátit, rádi Vám poskytneme další detaily a informace.

Další podmínky:

Nebude-li v objednávce uvedeno jinak, výše uvedené dodací podmínka se řídí INCOTERMS 2010.

V případě zájmu můžeme obstarat i celní odbavení zásilek.

Právní vztahy mezi smluvními stranami v souvislosti s obstaráním přepravy, a příp. s obstaráním nebo provedením úkonů s přepravou související, se řídí platnými právními předpisy ČR, zejm. ustanoveními §2471 až §2482 zák. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění (dále jen "občanský zákoník") a dále, v souladu s ustanovením § 1751 odst. 3 občanského zákoníku, Všeobecnými zásilatelskými podmínkami Svazu spedice a logistiky České republiky, vydání 2014, jež jsou veřejně dostupné na www.sslczech.cz a které se stávají součástí takto vzniklé zásilatelské smlouvy.

Zákazník bere na vědomí, že akceptací naší nabídky na obstarání přepravy souhlasí s výše uvedeným.

Zdroj: Interní materiály DHL Global Forwarding

Příloha D Cenová nabídka – železniční přeprava

Pls kindly find below Suzhou selling rates. Pls give me a feedback within a week whether you win it or not, appreciated.

Pick up location	Shanghai-container release in shanghai
POL	Suzhou-customs clearance place
POD	Warsaw
Final Delivery	142 00 Prague CZ
Transport Type	Truck + Rail + Chassis Truck Delivery
Commodity	General goods, non DG goods
Selling Rate	USD 6480/1x40HC/GP (excluding destination clearance fee)
GPS (if applicable)	USD350
Validity	31-Jan-16

Remarks:



- Rates includes local pick up, THC and one set of customs clearance, rail freight and destination THC, one set of T1 and final delivery.
- Rates excludes destination clearance fee,
- If required inspections, rectification, consolidation, Commodity Inspection Brokerage, it will be charged at costs.
- Rates subject to additional customs clearance fee cny500/per set of document.
- Rates subject to cancellation fee, which is USD1500/per container, if customer cancels the shipment 5 days before departure.
- Rates subject to final clearance fee, EUR100/per HS code. One more for EUR5.
- Max. weight limit of goods: transfer by chassis: 20 tons-22 tons
- Final customs clearance place should be the same as final delivery address, otherwise it will occur multi-stop fee, which will be at costs.
- Pricing subject to current subsidy addressed to the rail operators, covering all transport related activities. In case of changes to current subsidies or service level& routing, all charges of respective pricing need to be reviewed.

Lead Time Break Down

Items	TT	
Shanghai – Suzhou Trucking	1 day	
Suzhou Operation & Departure	3 days	Departure: Every Sunday
Suzhou – Warsaw Rail T.Time	14 days	
Warsaw Transit Operation & T1	1 day	
Trucking from warsaw to door	2 days	
Total lead time	21 days	

Zdroj: Interní materiály DHL Global Forwarding

Příloha E Sea Waybill

Consignor		 FBL No. 004589 CZ NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING <small>issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC PUBLICATION 481).</small>		
Consigned to order of		ORIGINAL		
Notify address				
Place of receipt				
Ocean vessel	Port of loading			
Port of discharge	Place of delivery			
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
				
according to the declaration of the consignor				
Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)		Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8)		
<input type="text"/>		<input type="text"/>		
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.				
Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.				
One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.				
Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue		
Cargo insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature		
For delivery of goods please apply to:				

Text authorized by FIATA. Copyright reserved © FIATA/Zürich-Switzerland 6.92

Zdroj: NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.