



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra řízení

Bakalářská práce

Návrh systému mezikontinentálních přeprav nákladů pro vybrané
komodity

Vypracovala: Petra Kráčmarová

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

České Budějovice 2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra KRÁČMAROVÁ**
Osobní číslo: **E12054**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Řízení a ekonomika podniku**
Název tématu: **Návrh systému mezikontinentálních přeprav nákladů pro vybrané komodity**
Zadávající katedra: **Katedra řízení**

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

Cíl práce:

Návrh systému realizace mezikontinentálních přeprav nákladů pro vybrané komodity z/do hlavních destinací, s nimiž vstupuje Česká republika do obchodní výměny zboží, se zaměřením na podrobnou komparaci jednotlivých dopravních oborů a jejich vzájemné kombinace.

Metodika práce:

Prostudovat literární prameny ve vztahu k oblasti silniční, železniční, letecké, námořní a kombinované nákladní dopravy. Po stanovení metodologických východisek je nezbytné získat podkladová data prostřednictvím řízených rozhovorů, přímého zúčastněného pozorování, analýzy legislativních podmínek, zpracování sekundárních dat, příp. aplikovat funkčně vypracovaný dotazník. Po utřídění získaných dat se soustředit na analýzu aktuálně platných podmínek v oblasti mezikontinentálních přeprav včetně komparace relevantních ukazatelů pro dílčí dopravní obory včetně jejich vzájemné kombinace. Závěrem se pokusit o interpretaci zobecněných poznatků pro praxi.

Rámcová osnova:

1. Úvod
2. Literární přehled
3. Cíl a metodika
4. Vlastní práce
5. Závěr
6. Použitá literatura
7. Přílohy

Rozsah grafických prací: dle potřeby
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná
Seznam odborné literatury:

- Drahotský, I. (2003). *Logistika: procesy a jejich řízení*. Brno: Computer Press.
Gros, I. (2003). *Kvantitativní metody v manažerském rozhodování: praktická příručka manažera logistiky*. Praha: Grada Publishing.
Pernica, P. (2005). *Logistika pro 21. století*. Praha: Radix.
Sixta, J. (2005). *Logistika: teorie a praxe*. Brno: CP Books.
Vaněček, D. (2008). *Logistika*. České Budějovice: Jihočeská univerzita.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Radek Toušek, Ph.D.
Katedra řízení

Datum zadání bakalářské práce: 10. ledna 2014
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2015


doc. Ing. Ledislav Holínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
FAKULTA
SOUŘADNOSTI
ČÍSLO
Jméno


doc. Ing. Darja Holátová, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 13. ledna 2014

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

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

V Českých Budějovicích dne

Petra Kráčmarová

Poděkování

Zde bych chtěla poděkovat vedoucímu své bakalářské práce Ing. Radku Touškovi, Ph.D. za konzultace a cenné rady při zpracování této bakalářské práce a zároveň i všem pracovníkům přepravních firem, jež mi byli ochotni poskytnout klíčové informace pro tuto práci.

Obsah

1. Úvod	1
2. Literární rešerše	3
2.1. Doprava.....	3
2.1.1. Historie a cíl dopravy.....	3
2.1.2. Základní charakteristika dopravy.....	3
2.1.3. Subjekty dopravního sektoru.....	4
2.1.4. Systémy dopravy.....	5
2.1.5. Obory nákladní dopravy.....	5
2.1.6. Základní dopravní terminologie.....	6
2.2. Dopravní politika.....	7
2.3. Mezikontinentální přeprava.....	8
2.4. Zahraniční obchod České republiky.....	9
2.5. Kombinovaná přeprava.....	10
2.5.1. Členění kombinované přepravy.....	10
2.5.2. Dělení kombinované přepravy dle využití ložné jednotky.....	10
2.6. Silniční nákladní doprava.....	11
2.6.1. Subjekty silniční dopravy.....	12
2.6.2. Silniční dopravci.....	13
2.6.3. Mezinárodní dohody v silniční nákladní dopravě.....	13
2.7. Železniční doprava.....	14
2.7.1. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě – COTIF.....	15
2.7.2. Mezinárodní železniční unie (UIC).....	17
2.7.3. Cenotvorba železniční dopravy.....	17
2.8. Letecká doprava.....	17
2.8.1. Mezinárodní letecká doprava.....	18

2.8.2. Hlavní mezinárodní instituce v letecké dopravě.....	18
2.8.3. Cenotvorba letecké dopravy.....	19
2.9. Lodní doprava.....	20
2.9.1. Námořní nákladní přeprava.....	20
2.9.2. Mezinárodní instituce v námořní přepravě.....	21
2.9.3. Cenotvorba námořní dopravy.....	21
2.10. Potrubní doprava.....	22
2.11. Přepravní a zasilatelská smlouva.....	22
2.12. Celní činnosti.....	24
2.13. Spediční činnost.....	24
2.14. Incoterms 2010.....	25
3. Cíl a metodika práce.....	26
3.1. Cíl bakalářské práce.....	26
3.2. Metodika práce.....	26
4. Stručná charakteristika přepravních firem.....	28
5. Výsledky.....	32
5.1. Export a import ČR.....	32
5.1.1. Statistická hodnota.....	33
5.1.2. Rozdělení kontinentů dle geonomenklatury.....	34
5.2. Import.....	35
5.2.1. Import dle kontinentů.....	35
5.2.2. Import z Asie.....	36
5.2.3. Specifikace dovozce a zboží.....	37
5.2.4. Letecká přeprava.....	38
5.2.5. Námořní přeprava.....	40
5.2.6. Železniční přeprava.....	42

5.2.7. Porovnání importu paletizované zásilky.....	43
5.2.8. Import 40' kontejneru.....	43
5.2.9. Železniční přeprava.....	44
5.2.10. Námořní přeprava.....	45
5.3. Export.....	47
5.3.1. Export dle kontinentů.....	47
5.3.2. Konkrétní komodity pro export - Amerika.....	48
5.3.3. Specifikace vývozce a zboží.....	49
5.3.4. Letecká přeprava.....	50
5.3.5. Námořní přeprava.....	52
5.3.6. Export kontejneru 40'.....	54
5.3.7. Námořní přeprava.....	55
5.4. Alternativní přepravy kontejneru.....	57
5.4.1. Letecká přeprava.....	57
5.4.2. Silniční přeprava.....	58
6. Závěr.....	60
7. Summary.....	63
8. Seznam použitých zdrojů.....	66
9. Seznam obrázků a tabulek.....	72
10. Seznam příloh.....	73
11. Přílohy.....	74

1. Úvod

Doprava je jednou z nejdůležitějších složek logistického řetězce od dodavatelů materiálu až ke konečnému zákazníkovi. Úlohou dopravy je zabezpečit přesun komodit v rámci oběhových a produkčních procesů. Doprava je sice podřízena kapacitě dopravních cest i dopravních prostředků, ale na druhou stranu je realizována na velmi rozsáhlých územích a sítích.

V dopravě je využíváno různých oborů dopravy, a to silniční, železniční, letecké a námořní. Tyto obory dopravy jsou realizovány buď samostatně, nebo jejich vzájemnou kombinací. Zejména pokud se jedná o dlouhé dopravní vzdálenosti, jako například přeprava komodit mezi kontinenty, kde je obvykle využito kombinace námořní, letecké a železniční dopravy s kombinací silniční dopravy, či kombinace námořní a železniční dopravy apod.

Díky mezikontinentální dopravě se podnikatelům otevírají příležitosti proniknout na globální trhy. Mezinárodní obchod s sebou ovšem nese i specifické smluvní a dodací vztahy, které je nutné dodržovat. Prodejci či kupující mají možnost zajistit si přepravu zboží svými vlastními dopravními prostředky, což se zdá být jako ten nejlepší způsob, ovšem na stále rostoucím dopravním trhu, kde se uskutečňují stále nové kombinace a techniky dopravy, není tento způsob přepravy příliš efektivní. Proto je vhodné, aby měl dopravce na trhu svého profesionálního partnera, tedy zasilatele, který je schopný zajistit výhodné užití dopravních cest i prostředků.

V mezinárodním obchodě je zapotřebí dodržovat specifické dohody a pravidla dle různých oborů dopravy, tedy legislativu v oblasti dopravy. Jedná se zejména o mezinárodní dohody a specifické úmluvy, které vymezují podmínky přepravy. Nedílnou součástí mezinárodní přepravy je taktéž celní odbavení, při kterém jsou kontrolovány především náležitosti celních dokladů, přepravovaný náklad, ale také vlastnosti přepravovaných komodit.

Tato práce se zabývá návrhem systému přepravy pro vybrané komodity v mezikontinentální dopravě, které jsou dle Českého statistického úřadu nejvíce importovány a exportovány. Pro přepravu mezi kontinenty jsou zjišťovány údaje zejména o námořní, železniční a letecké dopravě. V práci jsou ale navíc zmíněny i alternativní způsoby přepravy mezi kontinenty, jako jsou charterové lety či samostatná silniční přeprava bez použití dalšího prostředku dopravy, tedy nejedná

se o kombinovanou přepravu. Cílem této práce je tedy návrh systému přepravy porovnáním různých oborů dopravy z hlediska nákladů na přepravu a rychlosti. Toto srovnání se týká dvou různých kontinentů, se kterými Česká republika realizuje nejvíce import a export. Těmito kontinenty jsou Asie, která nejvíce importuje zboží do České republiky a Amerika, do které je naopak z našeho státu nejvíce exportováno, z hlediska statistické hodnoty.

2. Literární rešerše

2.1. Doprava

2.1.1. Historie a cíl dopravy

Z hlediska dopravy se logistika začala rozvíjet na přelomu 70. a 80. let ve Spojených státech. (Troblová, Bureš, Černý, Roubal & Šimek, 2015). V době, kdy se dopravní průmysl dereguloval. Konkurence individuálních druhů doprav i mezi druhy vzájemně významně vzrůstala. Dopravci tak získali širší možnosti v poskytování dopravy. Zesílili konkurenčně a byly mnohem flexibilnější. (Řezníček & Drahotský, 2003)

Cílem dopravy je zajistit plynulý přesun výrobků ke konečnému spotřebiteli v co nejkratším čase. Pokud budou splněny tyto cíle, zvyšuje se tak hodnota výrobku pro zákazníka a zároveň roste i postavení servisu pro zákazníky. Tento servis je z hlediska spokojenosti konečných spotřebitelů velice významný, proto musí být důvěryhodný a platí, že čím kratší čas, tím spokojenější zákazník. Zároveň je pro zákazníky velice důležité, aby měl servis dobrý přístup k řešení ztrát či různých poškození. Ale musíme brát také v potaz, že náklady na dopravu jsou jedny z nejvyšších nákladů v logistice a také se výrazně podílejí na konečné ceně jednotlivých komodit. (Řezníček & Drahotský, 2003)

2.1.2. Základní charakteristika dopravy

Doprava patří k jedné z nejdůležitějších složek logistického (dodavatelského) řetězce od dodavatelů materiálů až ke konečnému spotřebiteli. Funkcí dopravy je zajistit pohyb zboží v rámci oběhových i produkčních procesů. Je také podstatnou složkou spojovacího článku mezi produkcí a zákazníkem, jíž se zabývá fyzická distribuce zboží. Doprava je úmyslná pohybová aktivita, která se zakládá na přemísťování věcí či osob prostřednictvím pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách. (Sixta & Mačát, 2005)

Obecně je možné charakterizovat dopravu těmito zvláštnostmi:

- Nutnost přemístění neboli výsledný efekt dopravy.
- Vykazuje podstatnou časovou i směrovou nerovnost.
- Je podřízená kapacitě dopravních cest i dopravních prostředků.
- Je realizována na rozsáhlých územích a sítích.

- Je silně vzájemně provázaná a probíhá častokrát trvale.
- Je závislá na rozmachu výroby a hospodářské situaci daného území.
- Vyžaduje vysoké náklady na investice a jejich dlouhou návratnost.
- Využívá mezinárodní kooperaci. (Sixta & Mačát, 2005)

Doprava poskytuje přidanou hodnotu ve formě přínosu místa, jež vzniká skladováním komodit do té doby, než je jich potřeba. Doprava je i faktorem přínosu času, protože stanovuje jak rychle a spolehlivě se komodita přesunuje z jednoho místa do druhého. Tyto stanovující prvky jsou známy jako čas přepravy a spolehlivost servisu. (Lambert, Stock & Ellram, 2005)

2.1.3. Subjekty dopravního sektoru

Dopravní sektor ovlivňují v podstatě čtyři hlavní kategorie subjektů. Jde o přímé uživatele dopravy, operátory dopravy, infrastrukturní agentury a vládu. (Toušek, 2009)

Uživateli dopravy jsou přepravci a cestující, jenž uspokojují své potřeby pořízením přepravních služeb. Alternativou uspokojení potřeb uživatelů je zajištění dopravy vlastními prostředky. Uživatelé dopravy mají zásadní význam ve struktuře veškerých subjektů dopravního sektoru, protože tvoří poptávku po přepravních službách a působí na rozvoj nabídky těchto služeb. Většina soudobých problémů, vznikajících v dopravě je tedy bezprostředně spojena s chováním uživatelů a jejich rozhodováním o pořízení přepravních služeb. (Toušek, 2009)

Operátoři dopravy jsou podnikatelské subjekty, nabízející dopravní výkony a jiné služby spjaté s dopravou uživatelům dopravy, které bezprostředně zajišťují a regulují dopravně-přepravní proces. Skupinu operátorů dopravy tvoří dopravci (tedy dopravní společnosti) a zprostředkovatelé, jenž obstarávají svým zákazníkům veškeré potřebné služby a jednají jménem svých zákazníků s dopravci. (Toušek, 2009)

Infrastrukturní agentury jsou společnosti, které se primárně starají o budování a údržbu dopravních cest. Mimo toho pečují o zajištění bezpečného provozu na dopravních cestách a nabízejí různé služby jak pro uživatele, tak pro operátory dopravy. Infrastrukturní agentury nabízejí kapacity dopravních cest uživatelům a operátorům, jenž tyto cesty používají. Tyto agentury jsou vlastníci či správci dopravních cest a také ostatních zařízení na nich. (Toušek, 2009)

Vláda znázorňuje ve struktuře ekonomických subjektů takový orgán, jenž prosazuje svými nařízeními z titulu výkonné moci dopravní politiku, jako formu hospodářské politiky státu v dopravě. V rámci dopravní politiky realizuje a zabezpečuje obecné podmínky činnosti, dlouhodobé záměry vývoje dopravy a garantuje a uskutečňuje opatření plynoucí z mezinárodních smluv a dalších mezinárodních dohod. (Toušek, 2009)

2.1.4. Systémy dopravy

Důležitou roli v logistice představují systémy dopravy, jež jsou hlavními články v řetězci, bez kterých by nebylo možné uspokojit zákazníka. A systémy přepravy, které usnadňují právě dopravu v tom, že plní i takové funkce, jako je např. balení, skladování a pochopitelně manipulace. (Řezníček & Drahotský, 2003).

Pokud na dopravu nahlédneme jako na přemístování statků hmotných, vychází doprava ze tří etap reprodukčního postupu:

- Doprava ve výrobním oboru – soustředí se na potřeby, které vyžaduje technologie výroby, rozdělení funkcí a spolupráce i zaměření výroby.
- Doprava ve fázi oběhu – soustředí se na potřeby nezbytné k uskutečnění ekonomického procesu.
- Doprava ve spotřebním okruhu – soustředí se na potřeby transportu komodit, které jsou již součástí spotřeby. (Řezníček & Drahotský, 2003)

2.1.5. Obory nákladní dopravy

Pro přepravu komodit je možné vybrat kterýkoliv z pěti základních oborů dopravy, kterými je doprava silniční, železniční, letecká, lodní a potrubní. Je také možné použít i různé intermodální kombinace: železniční-silniční, silniční-lodní, silniční-letecká nebo železniční-lodní. Intermodální kombinace poskytují buď specializované či lacinější služby, jež nejsou běžně přístupné, když se využívá individuální obor dopravy. Existují i další přepravní možnosti, které přepravním nabízejí rozšířené množství služeb, zahrnující využívání zasilatelských firem, asociaci přepravních, intermodální marketingové firmy, nezávislé poskytovatele služeb, balíkové pošty a expresní letecké společnosti. (Lambert, Stock & Ellram, 2005)

I nákladní doprava má za cíl uspokojování přepravních potřeb svých zákazníků. Nejdůležitější podmínkou pro plynulý chod dopravy je ale tvorba a řízení dopravních systémů tak, aby fungovaly jako jeden komplex. (Řezníček & Drahotský, 2003).

2.1.6. Základní dopravní terminologie

- **Doprava** je obecně vymezena jako činnost spojená se záměrným přemístováním různého množství osob, hmotných komodit v časových a prostorových souvislostech s využitím různých dopravních cest. V užším pojetí jde o proces vyznačující se pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě. (Toušek, 2009)
- **Přeprava** je konečný efekt přemístovacího (dopravního) procesu, tj. vlastní konečná přeměna prostorové existence v čase. Z ekonomického pohledu je to pak realizace užité hodnoty dopravy, tj. vlastního transportu, respektive přemístovacího procesu. (Toušek, 2009)
- **Obory dopravy** se dělí na silniční, železniční, leteckou a námořní dopravu. (Toušek, 2009)
- **Druhy dopravy** jsou zahraniční a vnitrostátní, nákladní a osobní, konvenční a nekonvenční, individuální a hromadné, veřejné a neveřejné, celovozovou a kusovou, pravidelnou a nepravidelnou apod. (Toušek, 2009), (Sixta & Mačát, 2005)
- **Mezinárodní doprava** je doprava, při které počáteční a cílové místo leží na území dvou různých států. Výjimku tvoří tzv. peážní doprava, která není považována za mezinárodní dopravu. Peážní doprava je uskutečňována přes území cizího státu zpět do výchozího státu za podmínky, že se na území cizího státu nenachází tzv. tarifní bod, tedy nemůže zde být realizována např. nakládka, překládka, vykládka apod. (Toušek, 2009)
- **Kombinovaná doprava** je založena na přepravě komodit v jedné a té samé nákladové jednotce či vozidle postupným užitím odlišných druhů dopravy bez manipulování se samotnými komoditami při změně druhu dopravy. (Sixta & Mačát, 2005)
- **Mobilitou** je všeobecně myšlen pohyb. Lépe pohyblivost. V dopravní politice značí mobilita způsobnost a snahu změnit umístění osob, materiálu či komodit na základě hlavních přání vyslovených jednotlivým spotřebitelem, jímž může být jak fyzická, tak

právní osoba. To vše v ohledu na předpisy dopravní politiky státu. (Řezníček & Drahotský, 2003)

- **Udržitelná mobilita** je pojem, který znamená, že i se zvýšením hlavních přání našich zákazníků, zůstává mobilita jako taková stejná. Tedy dopravní systém funguje stejně dobře a zároveň nevznikají žádné vedlejší externality, které by neblaze působily na celkové prostředí státu. (Řezníček & Drahotský, 2003)

2.2. Dopravní politika

Doprava jako taková je součástí národního hospodářství a zabezpečuje přemísťování osob a věcí. Jednoduše řečeno jde o pohyb dopravních prostředků po infrastruktuře.

Naproti tomu dopravní politika je doménou činnosti společenské, kde se určují záměry ve vývoji dopravy, ale také nástroje, kterými mají být tyto záměry dosaženy. Jako jednoduchý popis definice dopravy můžeme považovat takový, že dopravní politika státu je záměrné působení na vývoj a úpravu tohoto systému, který se dotýká i ostatních oblastí, jako je již zmíněné národní hospodářství, ale samozřejmě zasahuje i do běžných životů populace. (Řezníček & Drahotský, 2003).

Národní vlády mohou ovlivňovat své dopravní systémy mnoha způsoby. Některé vlády se rozhodnou spoléhat na státem vlastněné dopravce, zatímco jiné jsou závislé na soukromém sektoru, aby uspokojily potřeby dopravy. V tomto druhém případě však vlády stále ovlivňují nepřímo poskytování dopravy, a to prosazováním zákonů v oblasti životního prostředí a zajištěním dopravce, který splňuje požadavky na bezpečnost. (Gourdin, 2006).

Dopravní politika v rámci České republiky je společná se zásadami Evropské unie. V rámci státu ji usměrňuje vláda. (Vaněček, 2008). Jejimi nástroji, které usměrňují ekonomickou aktivitu ve smyslu dopravního systému, jsou:

- zásahy do činností obyvatelstva, které je mají ovlivnit k redukci jejich aktivit, či naopak jejich nárůst;
- daně, které plynou do veřejných rozpočtů a jejich následné použití v oblasti dopravy;
- výdaje, které pobízejí podniky či zaměstnance k tvorbě statků či služeb a také transfery poskytující podporu důchodů (Řezníček & Drahotský, 2003).

Stát jako takový zodpovídá za většinu dopravních komunikací, říční dopravu a letištní infrastrukturu, o které se stará. Zajišťuje jejich rozmach i údržbu a regeneraci. Stejně

tak činí i osoby, které vlastní dráhy, kterým nelze odejmout účel, pro který byly zřízeny. Stát zároveň kontroluje konkurenci mezi dopravci stejného druhu dopravy. Činí tak např. vymezením působnosti nových dopravců přicházejících na trh dopravy. Tito dopravci získají koncesi pro tuto činnost pouze tehdy, kdy dokážou, že poptávka v daném regionu není zcela pokryta. Zpřísnění provozu nově vstupujících dopravců spočívá také v tom, že se kontroluje technický stav vozidla, kvalifikační předpoklady a další. (Vaněček, 2008).

2.3. Mezikontinentální přeprava

Díky rozmachu logistických systémů je snadné přepravovat zboží poměrně rychle a na velké vzdálenosti. Tím se otevírají příležitosti našich podnikatelů proniknout do globálních procesů, jako jsou různé obchodní vztahy, a to jak s okolními státy, tak i s velmi vzdálenými zeměmi. Mezinárodní obchodní kontakty, stejně tak jako přeprava si postupem času, zejména minulého století, vytvořila soubor specifických přístupů, které byly rozdílným způsobem kodifikovány a které je nutno dodržovat ve smluvních i dodacích vztazích. (Veber, Srpová, Cardová, Dvořáková, Habrmanová, Hartman & Vojík, 2012)

Mezikontinentální přeprava představuje dle názvu přepravu mezi kontinenty. Je tedy pravděpodobné, že kvůli velkým vzdálenostem bude použito k přepravě více, než jednoho dopravního oboru. S tím souvisí i pojem multimodalita, což je synonymum pro víceoborovost v dopravě. Jsou tím myšleny takové obory, jako je železniční, silniční, letecká, ale i vodní (námořní a vnitrozemská, či říční) doprava. Taková doprava je dále členěna na další druhy, a to: vnitrostátní a mezinárodní, nákladní a osobní, veřejnou a neveřejnou, konvenční a nekonvenční. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Multimodální přeprava využívá minimálně dvou dopravních oborů. Jestliže se jedná právě o dva dopravní obory, nazýváme tuto přepravu bimodální, a to bez ohledu na to, jaké má balení, či jak se s ní manipuluje, ani jaká je její přepravní vzdálenost. Dalším pojmem je intermodální přeprava. Jedná se opět o použití dvou či více oborů dopravy, přičemž zboží je loženo pouze v jedné unifikované přepravní jednotce ITU (Intermodal Transport Unit), a to např. v kontejneru, silničním návěsu, výměnné nástavbě apod.). Tato unifikovaná jednotka se tudíž po celou dobu přepravy nemění, jak ve formě, manipulovatelném celku, obsahu, ani hmotnosti. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Ještě více specifikovaným pojmem je právě kombinovaná přeprava, která je druhem intermodální přepravy, přičemž převažujícími obory jsou železniční, říční, námořní a letecká doprava, kde počáteční a konečná silniční doprava je dle možností co nejkratší. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Prodávající či kupující mají možnost zajistit si přepravu komodit vlastními prostředky, což se zdá být jako tím nejjednodušším způsobem, nebo si tyto služby zajistí prostřednictvím dopravce. Ovšem na stále rostoucím dopravním trhu, kde se realizují neustále nové techniky a kombinace dopravy, není vlastní doprava příliš efektivní a omezuje se zejména na přepravy specifické, přepravy zvláštních nákladů, nebo na přepravy na kratší vzdálenosti. Kvůli tomu je vhodné, aby přepravce měl partnera, který je profesionálem na dopravním trhu. Tímto partnerem je právě zasilatel, který dokáže vhodně určit využití dopravních cest i prostředků. Určení těchto náležitostí by mělo předcházet rozhodnutí vývozce či dovozce a stát se podmínkou pro uzavření zahraničněobchodní transakce. (Svatoš, 2009)

2.4. Zahraniční obchod České republiky

Informace o zahraničním obchodu jsou data, která jsou získávána od celních orgánů. Od roku 2004 zajišťuje sběr dat a primární kontrolu Celní správa České republiky. Další zpracování a publikaci dat poté zajišťuje Český statistický úřad. (Bartlová, Křížová, Heczková, 2014)

Významná změna v zahraničním obchodě je patrná rok po vstupu České republiky do EU. V roce 2005 totiž vývoz začal převyšovat dovoz a obchodní bilance se tak poprvé dostala do přebytku (38,6 mld. Kč) od vzniku samostatné republiky. Od roku 1993 docházelo každoročně k růstu zahraničního obchodu, s výjimkou krizového roku 2009. Bilance zahraničního obchodu se státy mimo EU je charakteristická tím, že je záporná. Z mimoevropských zemí více dováží, než vyváží. Obecně se více vyváží a dováží do států EU, než do států mimo EU. Sledováním vývoje zahraničního obchodu v letech 2004 až 2013 po pololetích je zjištělé, že nejsilnějšími měsíci jsou ty v období před Vánoci, tedy září, říjen a listopad. Naopak mezi slabší měsíce patří právě ty povánoční, tedy začátek roku, ale také prázdninové měsíce červenec a srpen, kdy mívají velké výrobní podniky celopodnikovou dovolenou. Hlavními obchodními partnery České republiky v zahraničním obchodě jsou zejména členské země EU. Dalšími významnými

partnery jsou poté Čína, Ruská federace, Spojené státy, nebo Japonsko. (Bartlová, Křížová, Heczková, 2014)

2.5. Kombinovaná přeprava

Kombinovaná přeprava užívá předností různých druhů dopravy a slučuje je do celistvých systémů, které zajišťují přepravu komodit z místa výroby do místa potřeby, tzv. „z domu do domu“. (Toušek, 2009)

2.5.1. Členění kombinované přepravy

- Mezikontinentální, která využívá převážně přepravu po moři a kontinentální, jež se uskutečňuje na území jednoho kontinentu či pevniny a významnou přepravou je v tomto případě spíše přeprava železniční, nebo vnitrozemská vodní.
- Doprovázenou a nedoprovázenou, přičemž záleží na tom, zda daný náklad doprovází osádka silničních nákladních souprav po celý čas přepravy.
- Podle použitého seskupení různých druhů dopravy na: silnice – voda, železnice – silnice apod.
- Podle užití přepravní jednotky. (Toušek, 2009)

Prvotním smyslem kombinované přepravy je zajistit fyzické přemístění zboží „z domu do domu“, a to s využitím právě jednoho přepravce. Hlavní výhody přepravy tohoto druhu jsou:

- pokles rizika škody nebo ztráty zásilky,
- úspora nákladů z hlediska manipulace a přepravy,
- schopnost využití standardizovaných obalů,
- využití unifikovaných dopravních prostředků. (Machková, Černošlávková, Sato, Kouba & Malý, 2010).

2.5.2. Dělení kombinované přepravy dle využití ložné jednotky

Definice pojmu kombinované přepravy se dle Manuálu exportéra (Businessinfo, 2007) liší docela významně v různých zemích. V České republice se pod tento pojem zahrnuje ta přeprava, která k využívá nejméně dvou přepravních oborů k přepravě nákladu. V případě, že je přeprava realizovaná na základě jednoho přepravního dokladu, označuje se za multimodální. (Mulačová & Mulač, 2013)

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

Díky zavedené technologii v kombinované dopravě a specializovaným parametrům technických prostředků včetně přepravních jednotek poskytují účelnější řešení míst styku individuálních druhů dopravy. Kombinovanou přepravou je možné přepravit téměř všechny druhy různého zboží, které je přepravováno kterýmkoliv dopravním prostředkem. Tento druh dopravy zároveň zvyšuje úroveň služeb v očích zákazníků díky možnosti plnit jejich požadavky velice kvalitním způsobem. (Řezníček & Drahotský, 2003).

2.6. Silniční nákladní doprava

Nejrozsáhlejší nákladní dopravou je silniční, která je specifická svou rychlostí a vysokými dopravními výkony. Ale je třeba mezi subjekty na trhu zformovat rovnocenné příležitosti, aby byla dělba práce co nejspravedlivější. (Vaněček, 2008). Pro zákazníka je díky své flexibilitě nejideálnějším druhem dopravy, a proto se tento druh dopravy stále zvyšuje a je o něj stále větší zájem. (Řezníček & Drahotský, 2003). Problémem se stává narůstající osobní doprava, díky níž dochází k častým kongescím na komunikacích a často tak nejsou dodržovány lhůty logistických společností na vykládku či nakládku dané komodity. Také působí neblaze na životní prostředí. (Vaněček, 2008).

Flexibilita autodopraců je určována hustou silniční sítí, jež jim umožňuje poskytovat přepravní služby „z místa na místo“ v podstatě pro jakoukoliv kombinaci místa původu a místa určení. Silniční doprava tudíž v porovnání s ostatními druhy dopravy nabízí nejširší pokrytí trhu. Autodopraci jsou také univerzální v tom, že mohou transportovat komodity nejrůznějších velikostí, hmotností a také na jakkoliv dlouhé vzdálenosti. (Lambert, Stock & Ellram, 2005)

Objem komodit transportovaných autodopraci se během doby stále navyšuje, a to proto, že je ve srovnání s ostatními obory dopravy snadněji slučitelná s přáními zákazníků

v oblasti servisu. Představuje tak u většiny společností důležitou součást jejich logistických sítí. Jestliže bude silniční doprava schopna poskytovat rychlý výkonný servis za ceny, které se pohybují v intervalu mezi sazbami železniční a letecké dopravy, lze se domnívat, že bude i nadále dobře prosperovat. (Lambert, Stock & Ellram, 2005)

V praxi se silniční nákladní doprava z obchodně-organizačního hlediska většinou dělí do tří poměrně samostatných skupin, a to: celovozová přeprava; přeprava kusových zásilek, která je realizována buď dokládkou či překládkou, nebo obvykle sběrnou službou, jejíž podstatou je přeprava seskupených kusových zásilek; speciální přeprava – tou se rozumí zejména nadgabaritní, čili nadměrné (také nadrozměrné) přepravy, jejichž rozměry nebo hmotnosti přesahují povolené limity, dále je to přeprava živých zvířat, přeprava nebezpečných věcí a látek a také přeprava, která je uskutečňována pod kontrolovanou teplotou. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

2.6.1. Subjekty silniční dopravy

Dopravce je provozovatelem dopravy či vozidel, častokrát také vlastníkem dopravních prostředků. Ovšem může být i pouze jejich nájemcem, např. u finančního leasingu. V každém případě se jedná o subjekt, který uskutečňuje vlastní transportní činnost v prostoru a čase. Dopravce na trhu prodává a poskytuje dopravní a přepravní služby. (Toušek, 2009)

Přepravce je zejména zákazníkem dopravce, který je v přepravní smlouvě nazýván jako odesílatel či příjemce. Přepravce je tedy spotřebitelem dopravních, respektive přepravních služeb, v mnoha případech vlastníkem komodit (může se také jednat o obchodníka, výrobce, kupujícího, prodávajícího, exportéra či importéra apod.). (Toušek, 2009)

Zasílatel je subjekt, jenž zabezpečuje v zájmu a na konto přepravce (příkazce) přepravní služby pro jeho potřeby svým jménem. Přepravní či dopravní služby může zajistit tím, že opatří jejich dodání u dalších subjektů, v takovém případě jde o tzv. čistého zasílatele. Nebo je možné zajištění služeb i tak, že je sám vykoná, potom se jedná o tzv. zasílatele s vlastním vstupem. V takovém případě tedy zasílatel provozuje dopravní prostředky, které může i vlastnit, obvykle kamiony. (Toušek, 2009)

Subjekty silniční přepravy jsou ustanoveny v právním řádu České republiky obecně v úrovni poskytovatelů přepravních služeb. Tyto subjekty se pod názvem dopravce, přepravce a zasílatel objevují i v dalších oborech dopravy (tj. v železniční, letecké či

námořní dopravě). U individuálních dopravních oborů jsou ale specifické rozdílnosti v pojmenování dopravce, přepravce a zasílatele či ostatních subjektů, jenž se podílejí na přepravách, a proto jsou představovány subjekty u každého oboru jednotlivě tak, jak je běžné včetně definice jejich významu pro přepravní proces. (Toušek, 2009)

2.6.2. Silniční dopravci

Profesionální přepravu komodit po silnicích zajišťují společnosti vlastníci a provozující k tomu různé druhy silničních vozidel. Jedná se o nákladní auta s různým typem korby (otevřené, skříňové), se sedadlovými návěsy, samostatnými přívěsy, chladícími vozy a cisternami. (Stehlík & Kapoun, 2008)

Provozovateli jsou jednoduše dopravci či spediční firmy, zajišťující i kamionovou dopravu. Specifické společnosti provádějí přepravu průmyslového zboží s nadměrnými rozměry. Jsou opatřeny speciálními nízkopodlažními návěsy, přeprava je prováděna po vytypovaných tratích. Tyto přepravy jsou na silnici doprovázeny policejní hlídkou či hlídkou k tomu určenou, a to kvůli intenzivnější bezpečnosti silničního provozu, protože se většina těchto transportů uskutečňuje buď v noci či mimo dopravní špičku. Toto je nazýváno transport engineeringem. (Stehlík & Kapoun, 2008)

Kamiony jsou opatřeny nejrůznější komunikační technikou, jako jsou palubní počítače, které ukládají data o nákladu, převozu a vykládce. Ty bývají napojeny na centrální počítač provozovatele kamionů. Dále také mobilními telefony či vysílačkou, GPS a další technikou. (Stehlík & Kapoun, 2008)

2.6.3. Mezinárodní dohody v silniční nákladní dopravě

Silniční přeprava nabízí z mezinárodního hlediska dohody dvoustranné a mnohostranné. Dvoustranné dohody jsou mezivládní dohody o mezinárodní silniční dopravě, které mezi sebou uzavírá vláda ČR a vlády dalších států, a to i členských států EU. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011). Vydávaná povolení pro třetizemní přepravy do členských i nečlenských zemí EU, bilaterální a tranzitní přepravy jsou:

- Jednorázová povolení, která jsou platná pro cestu tam a zpět.
- Krátkodobá povolení CEMT, která jsou platná po dobu 30 dní.
- Trvalá povolení CEMT, která jsou platná po dobu jednoho kalendářního roku. (Pro dopravce, 2015)

Mnohostranné dohody jsou takové, které podepisuje tři a více smluvních stran. (Veselý, 2011)

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR

Vztahuje se na působnost mezinárodní nákladní přepravy a podle toho také upravila a sjednotila vztahy, které vyplývají z přepravní smlouvy

- Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR

O Karnetu TIR je zmíněno výše v samostatné kapitole „Karnet TIR“

- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí – ADR

Vztahuje se na přepravy prováděné po území minimálně dvou smluvních stran. Tato dohoda považuje za nebezpečné věci všechny látky, materiál i předměty, jejichž fyzikálně-chemické vlastnosti v případě mimořádné události mohou ohrozit život, nebo zdraví lidí či zvířat. Jedná se zejména o vlastnosti, jako je žíravost, výbušnost, hořlavost, jedovatost, samozápalnost, radioaktivita, infekčnost apod.

- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy – ATP

Jedná se o přepravu velkého množství druhů zboží, věcí, látek a předmětů nejrůznější povahy, které vyžadují speciální podmínky, jako je nejpřísnější dodržování příslušných opatření, které zajišťují co nejstálější teplotu, nebo možnost jejího ovlivňování během přepravy.

- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě – AETR

Řeší problematiku minimálního věku řidičů; denní, týdenní a dvoutýdenní doby řízení a jejich rozvrh; bezpečnostní přestávky; denní a týdenní doby odpočinku; kontrolní zařízení (tachograf) a opatření, která zajišťují dodržení těchto předpisů. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

2.7. Železniční doprava

Železniční doprava patří k těm nejlevnějším. Má liniový charakter. Není bohužel tak flexibilní jako silniční doprava, protože je ohraničena na pevné dráhy a také při ní častěji dochází ke ztrátám či poškozením. (Řezníček & Drahotský, 2003). Železniční doprava poskytuje podobně jako letecká, lodní nebo potrubní doprava zejména přepravu typu terminál – terminál, na rozdíl od přepravy typu z místa na místo. Výjimkou jsou případy,

když mají společnosti zařízenou kolejovou přípojku bezprostředně do svých zařízení. Poté se může jednat o přepravu typu z místa na místo. (Lambert, Stock & Ellram, 2005)

Obvykle je železniční nákladní přeprava rozdělena na: **vozové zásilky** – kdy je potřeba minimálně jeden samostatný vůz; **kusové zásilky** – k přepravě není třeba samostatný vůz, protože zásilka je limitována maximálními rozměry (6,5 m délka, 2,2 m šířka a 1,5 m výška) či maximální hmotností (5 tun) – toto omezení však neplatí pro kontejnerové zásilky; **spěšniny** – to jsou zásilky malých rozměrů, jenž je možné snadno nakládat i vykládat. Jednotlivé kusy jsou přitom omezeny hmotností do 15 kg, ovšem v některých železničních stanicích je možné po dohodě s dopravcem přepravit zásilky i těžší; **nedoprovázená kombinovaná**, respektive zejména kontejnerová přeprava – tyto přepravy se realizují v kooperaci s operátory multimodální přepravy; a **doprovázená kombinovaná** přeprava – zde se jedná o přepravu silničních vozidel, a to i s jejich posádkou, jenž jsou zároveň přepravovány v doprovodném železničním osobním voze. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Ve vztahu k provoznímu zajištění mezinárodní přepravy, je důležité především vzájemné propojení významných center, jako jsou např. kontejnerové či intermodální terminály, velká střediska průmyslu, námořní přístavy apod. U mezinárodní železniční přepravy je velice důležité, aby byla zásilka doručena co nejrychleji (nejlépe do druhého dne od nakládky) a také aby byly spolehlivé z hlediska času a minimalizace možnosti poškození zásilky. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

2.7.1. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě – COTIF

Tato úmluva slučuje smluvní strany, neboli členské státy do Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF). Je aplikována ve 39 členských státech. Je složena ze tří částí, které tvoří jeden celistvý dokument:

- Základní úmluva – jejím obsahem jsou základní fakta o přístupu k Úmluvě, výpovědi, nebo rozhodčímu řízení. Přílohou je Protokol o výsadách a imunitách Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), který řeší otázky imunity a výsady organizace OTIF, zaměstnanců smluvních států, ale i členů organizace a znalců
- Přípojek A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel (CIV)

- Přípojek B – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM). CIM je tvořen z těchto příloh:
 - Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID)
 - Řád pro mezinárodní železniční přepravu vozů přepravníků (RIP)
 - Řád pro mezinárodní železniční přepravu kontejnerů (RICO)
 - Řád pro mezinárodní železniční přepravu spěšnin (RIEx) (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Od roku 1985 platí, že všechny mezinárodní zásilky, které jsou vydány k přepravě, musí mít nákladní list CIM. Dopravce je povinen zveřejňovat jednotný vzor mezinárodního nákladního listu CIM a pokyny k jeho vyplnění vydat odesílateli, spolu s listem jednotných kódů pro poplatky. Předpisy CIM vydává a spravuje Mezinárodní železniční přepravní výbor (CIT), který sídlí v Bernu. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Co se týče balení zásilky, je odpovědný odesílatel vůči dopravci za veškeré škody, které vznikly tak, že chybí obal, nebo je obal poškozený. Výjimkou by byla závada, která byla dopravci při převzetí známa, a on neučinil žádná opatření. Dodací lhůty v mezinárodní přepravě si obvykle stanovuje odesílatel s dopravcem, ale pokud tak neučinili, řídí se ustanovením CIM. Tedy nejdelší dodací lhůty jsou: výpravní lhůta 12 hod., přepravní lhůta za každých započatých 400 km je 24 hod. – to vše pro zásilky vozové. Pro zásilky kusové platí: výpravní lhůta je 24 hod. a přepravní lhůta za každých započatých 200 km 24 hod. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

V červnu roku 1999 byla Úmluva COTIF ve znění Vilniuského protokolu upravena na COTIF 99, označována jako „Nová COTIF“ v souladu s legislativou EU. V platnost vstoupila v ČR dnem 1. července 2006. Navíc přepsáním vznikly další přípojky, které jsou:

- Přípojka C – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID)
- Přípojka D – Jednotné právní předpisy pro smlouvy o používání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV)
- Přípojka E – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o používání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě (CUI)

- Přípojka F – Jednotné právní předpisy pro potvrzení platnosti technických norem a schválení jednotných technických předpisů použitelných pro železniční materiál určený pro použití v mezinárodní přepravě (APTU)
- Přípojka G – Jednotné právní předpisy pro technické přípuštění železničního materiálu používaného v mezinárodní přepravě (ATMF) (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

2.7.2. Mezinárodní železniční unie (UIC)

Neboli Mezinárodní unie železnic je největší celosvětová organizace pro spolupráci železničních a ostatních podniků. Původně měla 51 členů, ale nyní má 200 členů z pěti kontinentů. Spadají do nich železnice ze všech států celé Evropy, Severní i Jižní Ameriky, Ruska, Japonska, Číny, ale i Blízkého východu, Austrálie a severní Afriky. Tyto železnice tvoří společně více než jeden milion kilometrů a zaměstnává více než sedm milionů zaměstnanců u drah. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011), (Slaney, 2011).

2.7.3. Cenotvorba železniční dopravy

Cena za využití dopravní cesty je dvousložková. Velikost složky za řízení provozu stanovuje délka trasy (vlakové kilometry – vlkm) a složka za využití infrastruktury, která připočítává navíc hmotnost vlaku, která se udává v tzv. hrubých tunových kilometrech (hrtkm). Cena také může obsahovat dále různé koeficienty, jako např. za použití naklápěcích skříní apod., ale jejich vliv na celkovou cenu rozhodující není. (Mužík, 2006)

Hrubá hmotnost vlaku se pro nákladní vlak vypočítá jako součet hmotností železničních kolejových vozidel, které jsou zařazené do vlaku (hnací vozidla, železniční vozy, jiná kolejová vozidla na vlastních kolech včetně hmotnosti nezavěšených postrkových hnacích vozidel) a také hmotnosti přepravovaných komodit, osob a živých zvířat v tunách. Celková hmotnost se zaokrouhluje na celé tony nahoru. (Ministerstvo dopravy ČR, 2013)

2.8. Letecká doprava

Letecká doprava je naopak velmi rychlá, ale také velice nákladná. Díky rostoucí poptávce po komoditách nedostupných na území místa pobytu poptávajících, se letecká přeprava stává stále více hledanou. Je využívána zejména pro produkty s vysokou hodnotou. (Vaněček, 2008).

Letecké společnosti jsou dopravci komodit vzdušnou cestou. Komodity přepravují buď klasickými linkovými letadly v pravidelném provozu (belly), umístěné ve specifických kontejnerech, nebo ve zvláštních přepravních letadlech, jenž létají na pravidelných linkách či jako chartery. Letištní terminály jsou pro nakládku, překládku i vykládku v kontejnerech opatřeny příslušnou logistickou technikou jako jsou přepravníky, pojízdné vozíky nebo vysokozdvizné vozíky. (Stehlík & Kapoun, 2008)

2.8.1. Mezinárodní letecká doprava

Právním dokumentem pro mezinárodní leteckou dopravu se stala Pařížská úmluva v roce 1919. Dalším zásadním krokem byla v roce 1944 Chicagská konference, která jako první specifikovala civilní letectví v tzv. Chicagské úmluvě, kde jsou i tzv. Svobody vzduchu, které slouží pro mezinárodní přepravní služby v letectví. Za škodu způsobenou třetím osobám letadly řeší Římská úmluva z roku 1952. Otázku právních vztahů v mezinárodní letecké přepravě je možné najít v Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě z roku 1929. Tu časem nahradila stejnojmenná Montrealská úmluva. Ta nabyla platnosti v roce 2003. Dle této Úmluvy se pojmem mezinárodní přeprava rozumí jakákoliv přeprava, kde mezi smluvními stranami leží místo odletu a místo určení, a to bez ohledu na to, zda jsou zde nějaké překládky či ne. Odpovědnost za vzniklé škody přebírá dopravce, ale to pouze za podmínky, že škoda nastala v průběhu letecké přepravy. Naopak je odpovědný za škody, které způsobí zpožděním. Ledaže by dokázal, že zpoždění bylo neodvratitelné. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Mezinárodní letecký nákladní list neboli Air Waybill (AWB) musí specifikovat místo odletu a místo určení, dále druh nákladu a jeho hmotnost. Vystavuje se obvykle ve čtrnácti výtiscích, kde 3 z nich jsou originály. Ty jsou určeny pro dopravce, příjemce a odesílatele, poté několik dokladů putuje k celní správě. Tento nákladní list je k dispozici i v elektronické formě, jako tzv. „E -freight“. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

2.8.2. Hlavní mezinárodní instituce v letecké dopravě

- International Civil Air Organisation – ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví) – jedná se o specializovanou vládní agenturu OSN, která sídlí v Montrealu.
- International Air Transport Association – IATA (Mezinárodní asociace letecké dopravy) – jde o největší sdružení mezinárodních leteckých dopravců na světě. Je to

vůbec nejvýznamnější nevládní organizace, co se týče civilního letectví. Sídli také v Montrealu. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

2.8.3. Cenotvorba letecké dopravy

Letecké ceny se liší dle typu dopravy:

- DTD (Door To Door) – Jedná se o komplexní cenu za celkovou dopravu, tedy i s vyzvednutím zásilky například ze skladu a její doručení do skladu odběratele.
- ATD (Airport To Door) – V ceně je zahrnuto vyzvednutí zboží na smluveném letišti a jeho přímé doručení, např. dopravce vyzvedne zásilku na smluveném portu, například na letišti v Praze a doručí zásilku do požadovaného skladu.
- DTA (Door To Airport) – Cena obsahuje celkové náklady, s dopravou na cílové letiště.
- ATA (Airport To Airport) – Cena zahrnuje pouze leteckou přepravu. (Doprava v praxi, 2015)

K účelům této bakalářské práce byla zvolena první varianta, tedy Door To Door. Jedná se tedy o cenu, ve které je zahrnuta i přeprava zásilky na letiště dodavatele, stejně tak jako přeprava zásilky z letiště odběratele na jím určené místo.

Cenu ovlivní také zvolený tranzitní čas:

- Express (např. přímý let) – Ceny některých přímých letů jsou dražší v závislosti na objemu přepravených zásilek do cílového letiště.
- Economy (např. konsolidované lety) – Jedná se o to, že logistické společnosti si rezervují místo za zvýhodněné ceny v cargo letech.
- Hand Carry (zásilka letí s kurýrem) – Jde o malé zásilky, které letí společně se zodpovědnou osobou civilním letem za plnou cenu.
- Charter (celý let je zaplacený) – V ceně jsou zahrnuty veškeré náklady, které jsou spojené s provozem samotného letadla, jako jsou letištní taxy apod. (Doprava v praxi, 2015)

V tomto případě jsou v této práci zvoleny různé tranzitní časy, ať už expresní lety, tak klasické cargo lety.

Ceny se také dotýkají veškeré poplatky:

- Fuel Surcharge (FSC – palivový příplatek) – Kvůli velikým výkyvům v cenách ropy na světových trzích si logistické společnosti obvykle vyčlení tento příplatek z ceníků a uvádějí ho zvlášť.
- Security Surcharge (SSC – bezpečnostní příplatek) – Jedná se o příplatek za zvýšení security standardu pro dražší zásilky (ale nejedná se o připojištění).
- Handling (manipulace dopravce) – Jde o manipulaci na letišti, například při kompletaci zásilky na leteckou paletu.
- Lokální poplatky – Některá letiště si mohou účtovat tento poplatek, například za prioritní let apod.
- Dokumentace – To jsou zejména příplatky za importní a exportní proclení, avizaci zásilky, doklad T1 (doklad vnějšího tranzitu) apod. Dokument AWB obsahuje jedinečné číslo zásilky (určené dopravní společností), které se dá sledovat na webových stránkách daného dopravce. (Doprava v praxi, 2015)

2.9. Lodní doprava

Lodní dopravu dělíme na vnitrozemskou, jezerní, přípobřežní námořní a mezinárodní námořní dopravu. Je patrně nejlevnějším způsobem dopravy. Používá se proto převážně pro produkty s nízkou hodnotou a tam, kde čas není důležitou podmínkou. (Řezníček & Drahotský, 2003). Co se týče vnitrozemské vodní dopravy, není často využívána, možná právě kvůli tomu, že se její působnost omezuje převážně na labskou vodní cestu. Její výhodou je to, že je přátelská k životnímu prostředí a také je bezpečná. (Vaněček, 2008).

2.9.1. Námořní nákladní přeprava

Námořní nákladní přeprava je neoddělitelnou částí ekonomické činnosti a řadí se z hlediska důležitosti celosvětových přepravních služeb k základním pilířům mezinárodního obchodu. Kdyby neexistovala námořní spojení, lépe řečeno celý komplex námořních přepravních služeb, nebylo by možné představit si zbožovou výměnu mezi světovými centry výroby a spotřeby. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Nejvýznamnějším přepravním dokladem je konosament (také B /L = Bill of Lading). Jelikož je jeho funkce stejná jako mají cenné papíry, je možné tento konosament převést na jinou osobu. Tím se pak tato osoba stává novým vlastníkem věci, protože převodem

konosamentu se rozumí také převod vlastnictví. Je možné nárokovat si zboží pouze po předložení originálu konosamentu. Konosament dělíme na palubní a přejímací, či dle převoditelnosti na konosament na řad, na jméno a na doručovatele. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

2.9.2. Mezinárodní instituce v námořní přepravě

- IMO – International Maritime Organisation (Mezinárodní námořní organizace) – je odpovědná za činnost spojenou s uskutečněním Konvence OSN pojednávající o hrozbách znečištění moře plavidly, dále vytvořila Mezinárodní konvenci o bezpečnosti života na moři apod.
- BIMCO – The Baltic and International Maritime Council (Baltská a mezinárodní námořní rada) – jejím cílem je sjednocení a iniciace společných zájmů rejdařů a dalších subjektů působících v námořní přepravě. Sídlí v Kodani.
- ESPO – European Sea Ports Organisation (Evropská organizace námořních přístavů) – působí na evropské úrovni jako zastávce zájmů správ přístavů i soukromých organizací. Bere v potaz evropskou legislativu. Sídlí v Bruselu. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

2.9.3. Cenotvorba námořní dopravy

Námořní ceny se liší dle typu:

- DTD (Door To Door) – Jedná se o komplexní cenu za celkovou přepravu, tedy stejně tak jako i v letecké přepravě, dopravce odveze zboží do přístavu a poté z přístavu ji doručí na určené místo.
- PTD (Port To Door) – V ceně je zahrnuto vyzvednutí zboží v přístavu a jeho přímé doručení – například dopravce vyzvedne námi objednanou zásilku v Hamburku a doručí ji na smluvené místo.
- DTP (Door To Port) – Cena zahrnuje cenu celkové dopravy, a to až do cílového přístavu.
- PTP (Port To Port) – Zde se jedná jen o samotnou cenu plavby. (Doprava v praxi, 2015)

Pro účely bakalářské práce byl použit typ přepravy DTD, tedy cena pozemní přepravy do a z přístavu (v tomto případě Hamburk, Tanjin/Xingang a Charleston), samotná

plavba do přístavu určení a odtud převoz dané zásilky pozemní přepravou do místa určení, tedy Pekingu a Atlanty.

Cenu ovlivní také zvolený způsob přepravy:

- FCL (Full Container Load) – Jedná se o cenu přepravy celého kontejneru.
- LCL (Less Container Load) – Jde o cenu za pronájem místa v kontejneru.

V tomto případě byla pochopitelně použita přeprava jak LCL, tak FCL zásilek. Tedy cena se v prvním případě počítala za pronájem místa pro paletu o dané hmotnosti a určených rozměrech a v druhém případě se pro výpočet ceny použil celý kontejner. (Doprava v praxi, 2015)

Ceny se taktéž dotýkají veškeré poplatky:

- BAF (Bunker Adjustment Factor) – Jedná se o palivový příplatek, stejně tak jako u letecké přepravy jde o to, že cena ropy na světových trzích je nestálá, a proto si dopravci účtují tento poplatek zvlášť mimo cenu.
- CAF (Currency Adjustment Factor) – Jde o pojistku dopravců, která je započtena v ceně a kterou se dopravci jistí proti velkým změnám v kurzech.
- Handling – Manipulace dopravce na překladištích, tedy z LCL na LTL.
- Lokální poplatky – Některé přístavy si účtují tyto poplatky, například za přednostní odbavení apod.
- Dokumentace – Jde opět o příplatky za importní a exportní proclení, avizaci zásilky, vystavení dokumentu T1 apod. (Doprava v praxi, 2015)

2.10. Potrubní doprava

Potrubní doprava je spolehlivým a cenově dostupným prostředkem k přepravě plyných, kapalných látek a těch, co se dají zkapalnit. Používá se hlavně pro přepravu zemního plynu, ropných komodit, chemikálií, ale i vody. Potrubní doprava je sledována počítači, které ji i řídí. Tento druh dopravy minimalizuje dopad klimatu na přepravu. Ztráty a poškození také nejsou téměř žádná. (Řezníček & Drahotský, 2003).

2.11. Přepravní a zasilatelská smlouva

Dle národního i mezinárodního práva se provádění přepravy realizuje na základě smlouvy o přepravě věci. V praxi se užívá termín „přepravní (dopravní) smlouva“. Tato

smlouva je v legislativě ČR zmíněna v zákoně o obchodních korporacích. Naproti tomu problematika přepravních vztahů v nákladní přepravě je zmíněna v občanském zákoníku, kde se pojednává o smlouvě o přepravě nákladu. Hlavním smyslem této smlouvy je určení závazku dopravce, který přepravuje odesílateli za odměnu zásilku z místa odeslání do místa určení. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

V mezinárodních přepravách se na přepravní smlouvy vztahují ještě příslušná ustanovení mnohostranných mezinárodních dohod, které řeší konkrétní obsah mezinárodních smluv o přepravě, a to v individuálních dopravních oborech. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Ve znění přepravní smlouvy vystupují obecně tyto subjekty: dopravce, odesílatel a příjemce. Dopravce je nejčastěji také skutečným dopravcem, čili tím, který skutečně provádí přepravu. Dalším dopravcem je dopravce následný, ale opět se jedná o skutečného dopravce. Následný proto, že je mu svěřeno provedení části dopravy, ale neprovádí hlavní část dopravy. Tento následný dopravce nemá přímý vztah k odesílateli, nýbrž k tomu dopravci, který mu svěřil jeho část dopravy. Skutečným dopravcem je tedy nazýván ten, který sám fyzicky provádí přepravu zásilky. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Odesílatel je osoba, která svěřuje svou zásilku dopravci. Zároveň má i odpovědnost za řádné naložení či uložení zásilky, poskytnutí potřebné dispozice, které se týkají přemístění zásilky a nakonec i hradí přepravné dopravci. V některých případech může být zadavatelem přepravy i příkazce. Jedná se o osobu, která v tomto případě nahrazuje odesílatele a má oprávnění ke všem náležitostem týkající se přepravní smlouvy. Někdy se za příkazce pokládá ta osoba, která reálně předává zásilku dopravci, ale nepřebírá na sebe odpovědnost z její odeslání. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Příjemcem je označována ta osoba, pro níž je realizována přeprava zásilky. Příjemcem může v některých případech být i zasílatel, poté musí ve smlouvě vůči dopravci vystupovat jako příjemce a musí takto být označen i v nákladním listu. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Platnost přepravní smlouvy vzniká obvykle podpisem obou smluvních stran a nabývá na účinnosti zpravidla ode dne, který je v této smlouvě uveden. Účinnosti může smlouva nabýt i souhlasným projevem vůle, tedy zejména fyzickým převzetím zásilky. (Novák, Zelený, Pernica & Kolář, 2011)

Mezi nejdůležitější závazkové vztahy patří zasílatelská smlouva. Ta upravuje práva a povinnosti zasílatele a příkazce. Zasílatel je zavázán zajistit pod svým jménem a na účet příkazce přepravu dané komodity z určitého místa do jiného, plnění pokynů příkazce, pojistit danou komoditu (pokud je tak uvedeno ve smlouvě), provést inkaso a nakonec jednat v zájmu příkazce a poučít ho o tom, jaká škoda zásilce hrozí. Naopak příkazce je nucen zaplatit náklady a zasílateli za službu, kterou pro něj zajistí, dát pokyny a umožnit součinnost zasílateli. Dále je také povinen zasílateli předat písemný příkaz obsahující obstarání přepravy, jestliže neexistuje smlouva písemná a pokud to zasílatel vyžaduje. Informovat zasílatele, pokud hrozí zásilce přímá škoda. Poskytnout zasílateli přesné údaje o obsahu zásilky a nakonec i uhradit pohledávky za cla, daně, dopravné a další poplatky, které platil zasílatel. Zasílateli je umožněno zprostředkovat přepravu samostatně tehdy, je-li to ve smlouvě. Tato smlouva určí, co musí být obsaženo, tj. smluvní strany, konkrétní zásilku, způsob přepravy, místo odeslání a přijetí zásilky. Může, ale nemusí být dále obsaženo, jaká částka tvoří úplatu, pokyny ze strany příkazce, pojištění a jiné. (Řezníček & Drahotský, 2003)

2.12. Celní činnosti

Pokud se exportuje či importuje v rámci mezinárodní přepravy, je nutné celní odbavení zboží. To se týká především kontroly nákladu, dokladů týkajících se zboží, dokumentů potvrzujících vlastnosti daného zboží apod. Tuto kontrolu provádějí příslušné celní orgány dle závazných předpisů. Při propuštění zboží, které má být procleno, do oběhu, vzniká tzv. celní dluh. Ten počíná v momentě přijetí celního prohlášení. To je akt, při němž deklarant navrhuje režim, do kterého se zboží propustí, anebo navrhne ukončit tento režim a stanoví, za jakých podmínek může být tento režim použit. Pokud celní dluh vznikne, zboží již nesmí přijít do oběhu, dokud nebude splacen. Zboží schválené celním úřadem je propuštěno do oběhu (celního režimu). Propuštěním je myšleno především výběr celní částky a splnění všech podmínek. (Řezníček & Drahotský, 2003)

Mimo vnitrozemského tranzitu existuje také propouštění do přímého tranzitu ze vstupního do výstupního celního úřadu celní průvodkou, kterou vypracovávají spediční služby a ručí tím za celní dluh. (Řezníček, B., & Drahotský, I., 2003)

2.13. Spediční činnost

Spediční služby jsou neodmyslitelnou částí logistiky. Spedice neboli zasílatelství je určitý mezičlánek odběratele, nebo dodavatele a dopravce. Jedná se o řízení, koordinaci

a organizování přepravních činností. Je nutné zajistit, aby se zboží dostalo ve správný čas, na správné místo, aby byl zvolen vhodný dopravní prostředek a nejuvhodnější cesta a aby byly uspokojeny zákaznickovi potřeby. Spediční činnost upravuje některé právní normy, např. přístup na trh, který reguluje živnostenský zákon a zákon o silniční dopravě, nebo závazkové vztahy. Ty vymezuje Obchodní a Občanský zákoník. (Řezníček & Drahotský, 2003)

Existují dva druhy speditérských firem. Prvním jsou speditéři buď jako samotní zprostředkovatelé firem, kteří zabezpečují odbavení přepravy zboží, např. na letištích a druhými jsou skuteční dopravci, kteří disponují vlastními nákladními vozidly. Oba tyto druhy spedičních společností mohou být složkou logistických řetězců, a to díky elektronickému spojení s ostatními partnery. (Stehlík & Kapoun, 2008)

Doprava a zásobování jsou nejdražšími procesy logistiky. Náklady na ně tvoří společně něco mezi polovinou a dvěma třetinami z nákladů celkových. Z pohledu logistické teorie zvyšuje doprava k produktu či službě hodnotu místa a času. (Štůsek, 2007)

2.14. Incoterms 2010

INCOTERMS je soubor mezinárodních výkladových pravidel, který je spravován Mezinárodní obchodní komorou v Paříži od roku 1936. Až dodnes byla pravidla INCOTERMS vydávána postupně, a to v letech 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 a nejnovější právě v roce 2010. Je nutné podotknout, že vydáním nových podmínek staré nezanikají. Tudíž je nutno vždy uvádět znění: „Zvolené pravidlo Incoterms včetně ujednaného místa následované verzí Incoterms“, aby nedošlo k nedorozumění ve výkladu. (Incoterms, 2010)

Incoterms nejsou povahově právními normami a stávají se závaznými až tehdy, pokud se na ně odvolají strany kupní smlouvy, a to výslovně v textu smlouvy. Uvádějí např., která strana je zavázána zajistit pojištění, kdy prodávající uskuteční předání zboží kupujícímu a také na koho spadají náklady. Naopak neuvádějí údaje týkající se ceny a způsobu uhrazení, ani přechodem vlastnictví či postihy při porušení smlouvy. Konkrétní pravidla INCOTERMS viz přílohy. (Incoterms, 2010)

3. Cíl a metodika práce

3.1. Cíl bakalářské práce

Hlavním cílem této práce je návrh systému mezikontinentální přeprav nákladů, a to pro vybrané komodity, které jsou v rámci zahraničního obchodu mezi kontinenty, jako je Asie a Amerika, obchodovány nejvíce. Konkrétně export z České Republiky do Spojených států a import z Číny do České republiky.

3.2. Metodika práce

Cíl této práce byl řešen v následujících etapách:

1. Studium odborné literatury nezbytné k hlubšímu porozumění tématu této bakalářské práce. Jednalo se zejména o publikace z oblasti logistiky, dopravy, zahraničního obchodu, celních pravidel, přepravních podmínek INCOTERMS, přepravní a zasílatelské smlouvy a dalších náležitostí, které se vztahují na oblast obecné přepravy mezi kontinenty. Bylo využito také některých internetových zdrojů z této tematiky.
2. Poté byly pro vytvoření praktické práce zjištěny konkrétní komodity, které se do Ameriky nejvíce exportují a komodity, které se z Asie nejvíce importují do České republiky. Dle toho bylo nezbytné oslovit společnosti, jež se zaměřují na import a export těchto konkrétních komodit a zjistit, v jakém objemu toto zboží dováží/vyváží. Dle získaných informací byly následně zaslány poptávky přepravním firmám v souvislosti s poznatky získanými v teoretické části této práce. Bylo nutné specifikovat, o jaký typ zásilky se jedná, jaké má rozměry a váhu, poté u celovozových zásilek bylo vyžadováno i číslo nomenklatury přepravovaného zboží.
3. Dále probíhaly telefonické hovory se zaměstnanci různých přepravních firem. Zde bylo cílem získat další doplňující informace ke specifikacím jednotlivých druhů přeprav.
4. Poté bylo nutné utřídit všechna získaná data do ucelených tabulek vytvořených v MS Excel, které byly utříděny do jednotlivých oblastí, jako je námořní přeprava, letecká přeprava a železniční přeprava. Nezbytností byla charakteristika celkové realizace přepravy a použitých dopravních oborů u poptaných zkoumaných subjektů
5. Po ucelení všech získaných dat proběhla komparace jednotlivých druhů přeprav z hlediska nákladů i času. Výsledky byly zvlášť rozděleny pro import a pro export a to jak u kusových zásilek, tak i u těch celovozových.

6. Závěrem pro tuto bakalářskou práci byla komparace výsledků pro import i export a následné vyhodnocení, jaký typ přepravy by byl pro komodity nejvíce exportované do Spojených států a importované do Číny pro Českou republiku nejvhodnější.

4. Stručná charakteristika oslovených přepravních firem

Subjekty oslovené pro praktickou část této bakalářské práce jsou přepravní firmy, které se orientují mimo jiné i na přepravu mezi kontinenty, která je pro tuto práci klíčová. Jedná se zejména o přepravní firmy, které realizují silniční, železniční, námořní a leteckou přepravu a stejně tak i kombinovanou přepravu. Není tím míněno, že každá přepravní firma poskytuje všechny zmíněné druhy přeprav.

Tabulka 1 : Zkoumané subjekty

Letecká - export	Námořní - export	Letecká - import	Námořní - import	Železniční - import
B.A.W.D.F.	ZS 1	UPS1	ZS 3	DHL
Schenker	ZS 3	UPS2	Farmtrans	Schenker
UPS1	Schenker	Geis	ZS 2	Rail Cargo
UPS2	ZS 2	DHL	Schenker	ČD Cargo
DHL	Farmtrans	Schenker	Cargo IHL	
SMARTEX	Cargo IHL	SMARTEX	Merka Spedition	
ZS 2	Lagermax	ZS 2	Lagermax	
	Kamex		MAB Group	
	ZS 4		Kamex	
			ZS 4	

(Zdroj: vlastní zpracování)

Společnost **UPS** byla založena roku 1907 a zaměstnává celosvětově na 395 000 zaměstnanců. Její čistý příjem byl v roce 2013 8,9 mld. USD. Zaměřuje se především na logistiku a distribuci, dopravu a nákladní přepravu, a to leteckou, námořní, pozemní i železniční, realizuje spediční služby do 195 zemí a také se specializuje na mezinárodní obchodní management a celní deklaraci. Do speciálních služeb této společnosti patří například logistika náhradních dílů, technické opravy, plánování dodávek a řízení návratových zásilek. (UPS, 2015)

Skupina **Geis** působí na Českém trhu od roku 1991 a řadí se zde mezi přední poskytovatele komplexních služeb, týkajících se přepravy a logistiky. Každá firma skupiny Geis Group se zaměřuje na specializovaný sortiment. Například Geis Parcel CZ s. r. o. se zaměřuje na balíkovou přepravu. Geis CZ s. r. o. zajišťuje systémové přepravy paletových a kusových zásilek, celovozové přepravy i logistiku. A Geis CZ Air + Sea s. r. o. realizuje letecké a námořní přepravy. Poskytuje jednoduchá logistická řešení, ale i speciální logistické projekty. (geis-group, 2015)

Společnost **B. A. W. D. F.** sídlí na brněnském letišti a poskytuje služby, jako je nákladní letecká přeprava a servis s ním související. Zaměřuje se na přepravu z Brna do všech kontinentů světa. Dále tato společnost provozuje také sklady s manipulační technikou, která je nezbytná pro zajištění činnosti všech skladů, a to i včetně zabezpečení pro nadměrné velkotonážní náklady. (B.A.W.D.F., 2015)

DHL je společnost, která pokrývá více než 220 zemí a teritorií po celém světě. A díky tomu jde o nejglobálnější společnost na světě. Zaměstnává více než 315 000 lidí a nabízí nepřehledné množství logistických řešení. Tato společnost je také součástí předního světového poštovního a logistického koncernu, který se skládá ze tří divizí, a to: DHL Express, DHL Global Forwarding, Freight a DHL Supply Chain. (DHL, 2015)

Společnost **DB Schenker** je synonymem pro dopravní a logistické aktivity Deutsche Bahn. Sektor logistiky této společnosti je druhý největší poskytovatel dopravních a logistických služeb na světě, co se týče výkonnosti a výnosů. V roce 2013 dosáhla společnost DB Schenker výnosů 19,7 mld. EUR. Zároveň si drží přední pozice v globální letecké a námořní nákladní dopravě, také má nejhustší pozemní evropskou přepravní síť a vyniká také v železniční dopravě, díky největší evropské společnosti, která zajišťuje nákladní železniční přepravu. (DB Schenker, 2014)

Smartex s . r . o . působí na trhu od roku 2010. Tato společnost poskytuje kompletní servis v oblasti globální přepravy zásilek a zboží leteckou cestou. Dále se zabývá konzultacemi a optimalizacemi logistické sítě. Specializuje se především na přepravu z a do USA a Číny. Tato společnost si zakládá především na nízkých cenách díky snižování nákladů, nižšímu palivovému poplatku a spoluprací s renomovanými společnostmi v oblasti letecké přepravy. (Smartex, 2015)

Společnost **Farmtrans** nabízí své služby v oblasti kamionové přepravy, kontejnerových zásilek všech druhů kontejnerů. Dále se zabývá skladováním zboží, celním řízením,

celovagonovými i dílčími zásilkami, a také nabízí leteckou přepravu (import i export) do všech světových celních letišť. Zaměřuje se i na spolupráci s námořními linkami a přístavními speditéry. (Farmtrans, 2015)

Rail Cargo Logistics – je součástí skupiny Rail Cargo Group. Nabízí služby všech přepravních oblastí. Ve středu pozornosti stojí vždy železnice, jakožto ekologický přepravní prostředek. Dále tato společnost nabízí i námořní a říční přepravu, silniční, leteckou a intermodální. Jedná se o společnost působící na mezinárodním trhu, jejíž stěžejní společnost sídlí v Rakousku. (Rail cargo logistics, 2015)

ČD Cargo je dceřiná společnost Českých drah. V České republice jde o největšího železničního dopravce, který zajišťuje vnitrostátní i mezinárodní přepravu dle požadavků klientů. Strategickým cílem této společnosti je zachování vedoucí pozice železniční nákladní dopravy na tuzemském trhu a zároveň být efektivní zákaznický orientovanou společností na středoevropském trhu. (ČD Cargo, 2015)

Cargo IHL je společnost podnikající v oblasti přepravy a logistiky. Společnost vlastní také svůj celní sklad, tudíž může svým zákazníkům nabídnout kompletní balík logistických a zasilatelských služeb. Hlavní náplní je zajišťování mezinárodní přepravy, převážně námořní, ale také silniční, železniční a kombinované. Tato společnost provádí exportní i importní přepravu v rámci celého světa. (Cargo IHL, 2015)

MERKA SPEDITION je česká společnost, která poskytuje služby v oblasti mezinárodního zasilatelství. Tato společnost se snaží přispívat ke kultivaci na spedičním trhu a zároveň aktivně působí v oblasti zvyšování bezpečnosti přeprav. Její obchodní strategie se zabývá především orientací na zákazníka. Její obchodní partneři jsou po celé Evropě. (Merka, 2015)

Skupina **Lagermax** je v současnosti největší společností v Salzburgu v oblasti spedice, přepravy automobilů a logistiky. Také navíc nabízí expresní balíkové a systémové služby jako je DPD AED a FASHIONET. Vlastní zastoupení má hned v několika evropských zemích, včetně České republiky. Firemní filozofie je vybudována na hesle „společně v pohybu“. Hlavním zájmem této filozofie je přitom soudržnost a sounáležitost. (Lagermax, 2015)

Společnost **Kamex** nabízí na obchodním trhu České a Slovenské republiky ucelený sortiment dopravně spedičních služeb, jako jsou zasilatelství, námořní a letecká přeprava, celní deklarace, logistika a skladování a přepravní systém TOPTRANS. Zakládá si

na individuálním přístupu k zákazníkům a spokojenosti jejích obchodních partnerů.
(Kamex, 2015)

MAB Group je ryze českou spediční firmou. Během svého působení si tato společnost vybudovala silnou pozici na dopravním trhu, a to nejen v České republice, ale i v zahraničí. Patří mezi stabilní, kapitálově silné společnosti s rostoucím objemem přeprav a také rostoucím tržním podílem. (MAB-group, 2015)

5. Výsledky

Výsledky této práce jsou rozděleny do několika kapitol. První část je zaměřena na sumarizaci dat ze statistického úřadu z hlediska kontinentů, do kterých Česká republika nejvíce exportuje a kontinentů, které do České republiky nejvíce importují. Následně jsou dle vybraných kontinentů zpracovány data o pěti položkách nejvíce exportovaných a importovaných komodit v rámci České republiky. Další část se zabývá konkrétním případem hledání nejvhodnějších typů přeprav již vybraných komodit zaměřených na Ameriku a Asii. V první části jsou porovnávány importy kusových zásilek a komparace různých druhů přeprav, a to i kontejnerových. Následně jsou zkoumána data z pohledu exportu. Z toho nakonec ústí konkrétní přepravní časy a ceny různých přepravních společností, které jsou vzájemně porovnávány.

5.1. Export a import ČR

Dle českého statistického úřadu se statistika zahraničního obchodu ČR se zeměmi mimo EU (neboli Extrastat) se zakládá na zvláštním systému obchodu, v němž statistické území obsahuje pouze území volného oběhu a území, kde se uskutečňuje aktivní zušlechtění. Pokud je zboží, které se dováží umístěno do svobodného celního pásma, nebo svobodného celního skladu, není zahrnováno do statistiky v okamžiku přijetí do svobodného celního pásma či skladu, ale až ve chvíli, kdy je zboží propuštěno do celního režimu aktivního zušlechtění. Zboží, které opouští celní sklad, se nezahrnuje do statistiky zahraničního obchodu jako vývoz.

Do statistik zahraničního obchodu se zahrnují nejen standardní transakce, ale také výměnný obchod, zboží do komise (zboží určené k prodeji, ale neprodané v okamžiku překročení hranice), zboží k zušlechtění a finanční leasing, zboží obchodovatelné mezi podniky ve společném vlastnictví, zboží obchodovatelné na vládní účet, poštovní zásilky, které jsou předmětem celního řízení aj.

Nezahrnovaným zbožím do zahraničního obchodu je především zboží v celním režimu tranzitu a zboží ve zjednodušeném oběhu mezi členskými státy, opravy, zboží propuštěné do volného režimu po aktivním zušlechtění nebo přepracování při dohledu celní správy, zboží v celním režimu dočasného použití (zboží na zkoušky, výstavy, veletrhy apod.), nezákonný obchod, operační leasing, měnové zlato, platební prostředky, které jsou zákonnými prostředky a cennými papíry, zboží určené k diplomatickým účelům a pro první pomoc v oblastech zasažených živelnými pohromami.

Za zboží se považují veškeré hmotné statky movité, včetně elektrické energie uvedené v Kombinované nomenklatuře (celním sazebníku). Kombinovaná nomenklatura je harmonizovaný systém (mezinárodní klasifikace zboží označovaná dvou, čtyř a šestimístným numerickým kódem – čím delší kód, tím detailnější popis zboží) rozšířený o dvě čísla. Kombinovaná nomenklatura poskytuje nejdetailnější popis zboží osmimístným kódem.

Teritoria jsou již od roku 1999 členěna dle tzv. „Geonomenklatury“. Ten se výrazně odlišuje od číselníku, který se používal do roku 1998 ve statistice zahraničního obchodu. Na popud této změny se některé země začali řadit do vyšších celků. Kupříkladu Turecko a Kypr se dle této nomenklatury řadí do Evropy (před rokem 1999 byly řazeny do Asie). Díky tomu byly tyto země také zařazeny do vyspělých tržních ekonomik (dříve patřili mezi asijské rozvojové země). Geonomenklaturu aktualizuje Eurostat.

Ke zjištění těchto informací bylo využito údajů ze statistického úřadu. Kontinenty jsou v následujících tabulkách seřazeny dle nejvýše naměřených statistických hodnot. Tyto hodnoty jsou uváděny v tisících korunách.

5.1.1. Statistická hodnota

Podstatou statistické hodnoty odesílaného neboli vyváženého zboží je cena fakturovaná za samotné zboží. Součástí této hodnoty jsou pouze přímé obchodní náklady jako dopravné a pojistné, které jsou realizovány v souladu s dopravou odesílaného či vyváženého zboží po území České republiky, a to nezávisle na tom, zda je hradí kupující či prodávající. Nejsou do této hodnoty započítávány bankovní poplatky a náhrady v souvislosti s odesláním či vývozem zboží ani daně a dávky spojené s vývozem. U vývozu se statistickou hodnotou rozumí hodnoty FCO hranice České republiky (statistická cena FOB = vývozce přebírá veškerou zodpovědnost za vyvážené zboží až do místa určení, jímž je většinou celní hranice). (Český statistický úřad, 2015)

Jediným rozdílem u statistické hodnoty přijímaného neboli dováženého zboží je to, že v dovozu se za tuto hodnotu považuje hodnota FCO hranice České republiky (nýbrž statistická cena CIF = dovozce přebírá veškerou zodpovědnost za zboží na místě určení, kterým je většinou celní hranice, cena dováženého zboží navíc zahrnuje hodnotu přepravného a pojištění). (Český statistický úřad, 2015)

Zahraniční obchod je sledován v národní měně. Pro přepočítání z cizí měny na českou korunu se užívá kurz určený Českou národní bankou. Tento kurz je publikován na internetových stránkách Generálního ředitelství cel. (Český statistický úřad, 2015)

Vlastní hmotnost zboží je taková hmotnost, v níž nejsou započítány jakékoliv obaly, tzn. komerční, vnitřní či přepravní. (Český statistický úřad, 2015)

5.1.2. Rozdělení kontinentů dle geonomenklatury

Statistický úřad využívá statistický metainformační systém, kde je možné nalézt, které země spadají pod vybrané kontinenty. Kontinenty jsou rozděleny podle čtyřmístných kódů, dle kterých je možné zjistit podrobnější informace. Zkoumané kontinenty mají kódy:

5200 – Afrika

5300 – Amerika

5400 – Asie

5500 – Oceánie a Polární oblasti

5920 – Různé - nespecifikované země, externí (Český statistický úřad, 2015)

Pro účely této bakalářské práce budou využita data pro kontinenty Amerika a Asie, proto je třeba uvést, které země pod tyto kontinenty spadají ze statistického hlediska.

Amerika – Antigua a Barbuda, Anguilla, Argentina, Aruba, Barbados, Bermudy, Mnohonárodní stát Bolívie, Brazílie, Bahamy, Belize, Kanada, Chile, Kolumbie, Kostarika, Kuba, Dominika, Dominikánská republika, Ekvádor, Falklandské ostrovy, Grenada, Grónsko, Guatemala, Guyana, Honduras, Haiti, Jamajka, Svatý Kryštof a Nevis, Kajmanské ostrovy, Svatá Lucie, Montserrat, Mexiko, Nikaragua, Panama, Peru, Saint - Pierre a Miquelon, Paraguay, Surinam, Salvador, Ostrov Turks a Caicos, Trinidad a Tobago, Spojené státy, Uruguay, Svatý Vincenc a Grenadiny, Bolívarovská republika Venezuela, Britské Panenské ostrovy a Americké Panenské ostrovy. (Český statistický úřad, 2015)

Asie – Spojené arabské emiráty, Afghánistán, Arménie, Ázerbájdžán, Bangladěš, Bahrajn, Brunej Darussalam, Bhútán, Čína, Gruzie, Hongkong, Indonésie, Izrael, Indie, Irák, Íránská islámská republika, Jordánsko, Japonsko, Kyrgyzská republika, Kambodža, Korejská lidově demokratická republika, Korejská republika, Kuvajt, Kazachstán,

Laoská lidově demokratická republika, Libanon, Srí Lanka, Myanmar, Mongolsko, Macao, Maledivy, Malajsie, Nepál, Omán, Filipíny, Pákistán, Okupované palestinské území, Katar, Saúdská Arábie, Singapur, Syrská arabská republika, Thajsko, Tádžikistán, Východní Timor, Turkmenistán, Tchaj-wan, Uzbekistán, Vietnam a Jemen. (Český statistický úřad, 2015)

5.2. Import

5.2.1. Import dle kontinentů

Z hlediska importu byla analyzována data od 1. ledna 2012 do 31. prosince 2014. Jedná se o údaje s dvoumístným číslem harmonizovaného systému. Harmonizovaný systém je nejčastěji užívaná mezinárodní klasifikace zboží. Je rozdělena na 96 kapitol označovaných HS2 (tj. 2 místný numerický kód). Tyto kapitoly se dělí na čísla označovaná jako HS4 (4 místný numerický kód) a čísla se dále dělí na položky označované jako HS6 (6 místný numerický kód).

Tabulka 2 : Dovoz do ČR z ostatních kontinentů

Kód zboží	Název zboží	Kód země	Název země	Stat. hodnota CZK(tis.)
84	Reaktory kotle přístroje nástroje mechanické	4	Asie	609 522 726
85	Přístroje el. záznamu reprodukce zvuku TV obrazu	3	Amerika	64 285 716
84	Reaktory kotle přístroje nástroje mechanické	2	Afrika	10 639 106
27	Paliva oleje a výrobky látky živičné	0	Nespecifikováno	10 168 586
51	Vlna chlupy zvířecí příze tkaniny žíněné	5	Oceánie a Polární oblasti	7 316 364

Zdroj: Český statistický úřad (2015)

V tabulce je uveden kód zboží dle harmonizovaného systému – dvoumístný, dále název komodit, které jsou do ČR nejvíce importovány, kód země dle geonomenklatury, název země a statistická hodnota, která je uvedena v tisících korunách. Pro účely této práce je

nyní nejdůležitější analyzovat, ze kterého kontinentu Česká republika nejvíce importuje a výsledkem je Asie, jež má jednoznačně nejvyšší statistickou hodnotu ve srovnání s ostatními kontinenty. Pro import bude tedy v následujících kapitolách řešena právě Asie.

5.2.2. Import z Asie

Tabulka 3 : Import - Asie

Kód zboží	Název zboží	Název země	Netto (kg)	Stat. hodnota CZK(tis.)	Množství v MJ
27090090	Minerální oleje a oleje ze živičných nerostů, surové	Asie	3 113 775 000	52 585 637	
84713000	Přenosná zařízení pro automatizované zpracování dat, o hmotnosti <= 10 kg	Asie	7 551 702	45 080 513	5 910 987
85171200	Telefony pro celulární sítě nebo jiné bezdrátové sítě	Asie	2 650 123	40 705 305	9 401 250
84733020	Elektronické sestavy zařízení pro automatizované zpracování dat	Asie	5 751 714	24 581 534	
84717050	Diskové jednotky s pevným diskem (HDD)	Asie	5 685 310	22 379 448	13 661 512

Zdroj: Český statistický úřad (2015)

Z tabulky 6 je patrné, že za poslední rok se z Asie se do České republiky vyvážela nejvíce komodita s nomenklaturou 2709 00 90 – Minerální oleje a oleje ze živičných nerostů, surové (kromě kondenzátů zemního plynu), tedy ropa. Jelikož je ropa dopravována do České republiky ropovodem, pro tuto bakalářskou práci není relevantní z hlediska

nemožnosti srovnání odlišných druhů dopravy. Ropa je z Asie dopravována jižní větví ropovodu Družba, který vede ze západní Sibíře, přes Bělorusko, kde se rozděluje na severní a jižní část, Ukrajinu a Slovensko. Tímto způsobem je dopravována od poloviny šedesátých let minulého století. Tento ropovod je na českém území provozován a vlastněn společností MERO ČR, jejímž jediným akcionářem je v současné době stát. (Zaplatílek, 2015)

Pro účely vypracování této práce bude tedy využita druhá nejvýznamnější položka dovozu z hlediska statistické hodnoty, tedy komodita s nomenklaturou 8471 30 00 – Přenosná zařízení pro automatizované zpracování dat, o hmotnosti menší či rovno deseti kilogramů, sestávající nejméně z centrální procesorové jednotky, klávesnice a displeje. Jsou to pro představu například notebooky, osobní digitální asistenti a podobné počítače.

5.2.3. Specifikace dovozce a zboží

K přesnému vypracování nabídek od přepravních společností byla oslovena společnost, která se zabývá distribucí informačních technologií. Společnost SWS. Tato společnost je broadline distributor moderních informačních technologií na našem trhu. Vznikla v roce 1991 a od té doby si udržuje pozici jednoho z největších českých distributorů softwaru a hardwaru. SWS je stabilní společnost, jež klade důraz na optimalizaci obchodování na internetu a logistiky. Již od roku 2007 se pravidelně umísťuje na předních příčkách v anketě zvané Český IT distributor, v níž hlasují společnosti, které se zabývají prodejem IT. (SWS, 2014)

Bylo zjištěno, že společnost SWS dováží z Číny notebooky o hmotnosti obvykle 3,5 kg až 4 kg na paletě (euro paleta – d x š x v = 120 x 80 x 90 cm) o celkové hmotnosti v průměru 350 kg. Tato společnost dováží zboží jak paletizovaných zásilek, tak i kontejnerových. I v kontejneru jsou ložené palety. Import byl prováděn z Číny – Peking do České republiky - Slušovice. Pro import bylo možné srovnání nejen letecké a námořní dopravy, ale i železniční, ovšem pouze od dvou přepravních společností, jelikož po železnici se vyplatí převážet spíše kontejnery nebo celé vagony. V jednotlivých poptávkách je využita podmínka DTD, tedy Door To Door, tedy přímo od dodavatele až ke konečnému odběrateli. Pokud není nabídka DTD vyhotovena již od přepravní firmy, je přeprava ke konečnému odběrateli vypočítána jinou přepravní firmou.

Jelikož největší tržní podíl na trhu prodeje počítačů má firma Lenovo, jejíž tržní podíl ve čtvrtém kvartálu roku 2014 činil celých 19,4 %, pro tuto práci se uvažuje jedna z hlavních obchodních poboček této společnosti, tedy Peking. Právě z Pekingu je realizována přeprava, tedy import v této bakalářské práci.

5.2.4. Letecká přeprava

Tabulka 4 : Import Čína – ČR letecká přeprava

společnost	UPS1	UPS2	Geis	DHL	Schenker	SMARTEX	ZS 2
přepravné	4 770,5	4 378,5	89 315	257 996,5	8 603	43 632,3	36 508,6
palivový příplatek	5 600	5 600	x	30 959,6	23 658,3	x	x
bezpečnostní příplatek	465,5	465,5	x	x	viz. pp	x	x
hmotnostní příplatek	x	x	x	650	x	x	x
handling	x	x	x	x	860,3	x	x
rentgen zboží	x	x	x	x	2 138,5	x	x
vystavení AWB	x	x	x	x	208,9	300	x
svoz	1 170	1 170	2 210	2 210	8 741,2	2 210	x
ICS	x	x	x	x	410,5	x	x
lokální výlohy	688	688	x	x	3 608	x	x
CELKEM	12 694	12 302	91 525	291 816,1	48 228,7	46 142,3	36 508,6
doba přepravy (dny)	7	8	3 až 4	2 až 3	5 až 7	7 až 8	14

Zdroj: vlastní zpracování

UPS1 – Jedná se o službu UPS Air Freight Direct, kde trvá doba přepravy 7 dnů a svoz z brněnské pobočky UPS do pobočky firmy SWS – do Slušovic, je zajišťován firmou DSV ve výši 1 170 Kč. Jedná se o nabídku přepravy z letiště na letiště.

UPS2 – V tomto případě jde o službu UPS Air Freight Consolidated, tedy konsolidovaná přeprava zásilek. Svoz palety je i v tomto případě zajištěn firmou DSV za 1 170Kč, a to opět z pobočky UPS Brno do společnosti SWS - Slušovic.

U společnosti **Geis** se jedná o balíkovou službu a jelikož jeden balík nesmí překročit 70 kilogramů, přeprava jednotlivých zásilek je v tomto případě rozpočítána na 5 balíků po 70 kilogramech. Do jednoho balíku by se tedy dle výpočtů vešlo 20 notebooků o váze 3,5 kg. Cena byla u této přepravy tedy počítána jako $5 * 17\,863 = 89\,315$ Kč. Doba doručení jsou 3 až 4 pracovní dny s tím, že je tato doba určena pro velká města a je ovlivněna celním odbavením. Svoz z depa firmy Geis v Modleticích do Slušovic je i v tomto případě zajištěn firmou DSV, za paušální sazbu 2 210 Kč.

Přeprava společností **DHL** je zajištěna se službou s názvem DHL Import Express Worldwide. Jedná se o expresní leteckou přepravu. Doba doručení je tedy úplně nejkratší ze všech přepravních společností uvedených v tabulce, a to dva až tři dny. Přeprava palety z Nupak u Prahy, kde sídlí společnost DHL do Slušovic je zajištěna opět firmou DSV za sazbu 2 210 Kč.

Schenker – V tomto případě byla letecká doprava realizována tak, že samotné přepravné činí částka, která zahrnuje leteckou přepravu z Pekingu do Frankfurtu a položka svoz obsahuje přepravu z Frankfurtu do Slušovic.

Smartex – Přeprava této firmy nezahrnuje clo a daně v místě určení, ani nezaviněné mezináklady. Doba přepravy je 7 až 8 pracovních dní, ale je nutné počítat ještě s časem na celní odbavení. Svoz je i zde zajištěn přepravní firmou DSV, a to v částce 2 510 Kč.

Zkoumaný subjekt č . 2 – Přeprava je realizována tak, že od odesílatele na letiště v Pekingu je zásilka přepravena nákladním vozidlem, z letiště v Pekingu na letiště v Praze jde o standardní leteckou přepravu a z letiště v Praze do Slušovic se využívá k doručení rozvozové vozidlo. Cena tedy zahrnuje:

- přistavení vozidla v místě nakládky,
- pozemní tranzit na letiště odeslání,
- vývozní celní odbavení v Číně,
- veškeré poplatky na letišti odeslání,
- letecké přepravné letiště odeslání – letiště určení,

- veškeré poplatky související s vykládkou z letadla na letišti určení a překládkou na vozidlo,
- vystavení tranzitní celní průvodky pro přepravu do Slušovic,
- pozemní přepravu: letiště určení – Slušovice.

Z hlediska celkových nákladů na přepravu je zde nejlevnější variantou služba společnosti UPS Air Freight Consolidated, kde přeprava stojí 12 302 Kč. Ovšem co se týče nejkratší doby přepravy, jednoznačně vítězí firma DHL se svou službou Import Express Worldwide, kde doba přepravy činí pouze dva až tři pracovní dny. Když je ovšem vzata v úvahu průměrná doba přepravy, činí tato doba 7 dní. Jelikož přeprava společností UPS činí 8 dní, nejedná se o významný rozdíl, proto je v tuto chvíli z hlediska nákladů i přepravní doby nejvýhodnější.

5.2.5. Námořní přeprava

Tabulka 5 : Import Čína - ČR námořní přeprava

společnost	ZS 3	Farmtrans	ZS 2	Schenker
celní odbavení	950	950	x	823,5
celní poplatek	350	40	x	x
autodoprava	1 080	2 210	x	688,3
Bill of lading poplatek	686,25	x	x	614,5
handling	x	x	x	762
poplatek za původ	x	x	x	x
bezpečnostní poplatek	x	x	x	44,5
přeprava	5 191,5	5 858,9	13 127	2 091,4
celkem	8 257,8	9 058,9	13 127	5 024,2
doba přepravy	54	50	49 - 58	42

Zdroj: vlastní zpracování

V případě **ZS 3** je zboží převáženo z adresy nakládky do určeného terminálu v Číně silniční přepravou, poté je zásilka zkonsolidována s ostatními zásilkami společně do jednoho kontejneru, který je převezen do přístavu odplutí. Odtud putuje do Hamburku

a z Hamburku je převezena silniční dopravou do místa určení. Očekávaná doba přepravy je počítána jako 2 dny z místa nakládky do přístavu, poté 47 dní samotná plavba z přístavu do přístavu a následně dalších 5 dní z přístavu do místa určení, tedy konečná doba přepravy činí 54 dní.

Farmtrans – Konečná cena přepravy firmy Farmtrans obsahuje celní odbavení v hodnotě 950 Kč a vystavení JSD (v tabulce jako celní poplatek) za 40 Kč. Přepravu z Prahy do Slušovic zajišťuje opět přepravní společnost DSV za vypočítaný poplatek 2 210 Kč.

Zkoumaný subjekt 2 – Námořní přeprava touto společností je realizována tak, že zásilka putuje z Pekingu do přístavu Tanjin nákladním vozidlem, poté putuje z přístavu Tanjin do přístavu v Hamburku na lodi, následně je z přístavu v Hamburku kamionem převezena do překladiště v Praze a z Prahy putuje rozvozovým vozidlem do Slušovic. Cena zahrnuje:

- přistavení vozidla v místě nakládky,
- pozemní tranzit do přístavu odeslání,
- veškeré poplatky a náklady v přístavu odeslání,
- nakládku na loď, vystavení námořního konosamentu,
- námořní přepravné: přístav odeslání – přístav určení,
- veškeré poplatky související s vykládkou z lodi v přístavu určení a překládkou na vozidlo či vagon,
- pozemní přepravu: přístav určení – Slušovice.

U námořní přepravy může dojít i k situaci, že se sběrný kontejner v přístavu neotevře. Následně se naloží na vlak a putuje na další překladiště do České republiky, většinou do Prahy. Zde se teprve otevře, překládá se na rozvozová vozidla a míří ke konečným příjemcům. Toto je však méně častá varianta a používá se v těch případech, kdy veškeré zásilky, které jsou umístěny ve sběrném kontejneru, jsou určeny pro zákazníky v jedné oblasti (jako příklad, zákazníci pouze z oblasti jednoho státu, tedy České republiky).

Schenker – Konečná cena této přepravní společnosti obsahuje námořní přepravné včetně aktuálních přírůžek, manipulační poplatky v přístavu vykládky (tedy v Hamburku)

a rozvoz zásilky do místa doručení (tj. Slušovice). Doba přepravy je situována takto: 7 dní tzv. closing, neboli do jaké doby musí být paleta v přístavu, 30 dní trvá přeprava z přístavu odplutí do přístavu určení a dalších pět dní trvá, než se paleta přepraví z přístavu doručení do místa určení. Celková doba přepravy tedy činí 42 dní.

Z hlediska nákladů na námořní přepravu je zde jednoznačně nejlevnější firma Schenker, kde celkové náklady tvoří částku 5 024 Kč (zaokrouhleně). Tato společnost je nejvýhodnější i z hlediska doby přepravy, která je ze všech zmíněných společností nejkratší. V porovnání s průměrnou dobou přepravy, která přitom činí celých 49,8, tedy zaokrouhleně 50 dní je volba této přepravní společnosti skutečně jednoznačná.

5.2.6. Železniční přeprava

Tabulka 6 : Import Čína - ČR železniční přeprava

společnost	Schenker Suzhou - Slušovice	DHL Xiamen - Praha	DHL Guanzhou - Milevsko
převavné	18 540,9	49 823,2	47 123,7
čas	16	22-23	21-22

Zdroj: vlastní zpracování

Co se týče železniční přepravy, neexistuje mnoho přepravních společností, které by převážely tzv. LCL, tedy kusové zásilky k pronájmu místa v kontejneru. Většina těchto společností totiž převáží tzv. FCL, neboli celovagonové či kontejnerové náklady, protože z hlediska ceny a doby přepravy jsou konsolidované náklady značně nevýhodné.

Schenker – Paletová LCL zásilka je převážena po železnici z centrálního nádraží z města Suzhou. V ceně tedy není zahrnuta přeprava z Pekingu do Suzhou, ani manipulace na nádraží v Číně, ovšem na druhou stranu je cena počítána až do Slušovic, tedy bez nutnosti najímat přepravní firmu pro pozemní přepravu zásilky.

DHL – První varianta společnosti DHL je nabízena z čínského města Xiamen až do Prahy. Druhá varianta je poté řešena z města Guangzhou do Milevska. V obou případech je počítána služba „door-to-door“. V ceně je tedy zahrnuta silniční přeprava z Pekingu do Xiamenu či Guangzhou a následně i přeprava z Prahy či Milevska do Slušovic, a to včetně manipulačních poplatků. Vždy se jedná tedy o kombinovanou přepravu se sovy v Číně a rozvozy po Evropě jsou u LCL zásilek řešeny silničním vozidlem. Železniční kontejnery končí na terminálu Lodz v Polsku a odtud jdou

k příjemci: LCL zásilky kamionem a FCL zásilky na kontejnerovém silničním podvozku.

Z hlediska nákladů i času zde opět převažuje svou nabídkou železniční přepravy firma Schenker. Ovšem je třeba brát v úvahu to, že zde nejsou připočítány poplatky za silniční či kamionovou přepravu, ale ani manipulační poplatky. Ovšem výhodou je, že i když v této ceně nejsou poplatky za silniční/kamionovou přepravu v Číně, cena je počítána až do Slušovic. Tím tedy odpadají poplatky za silniční/kamionovou přepravu v České republice.

5.2.7. Porovnání importu paletizované zásilky

Při porovnání všech tří druhů dopravy, a to: letecké, námořní i železniční, je možné dojít k těmto závěrům:

1. Letecká přeprava: společnost UPS, služba Air Freight Consolidated, cena přepravy = 12 302 Kč , doba přepravy = 8 dní.
2. Námořní přeprava: společnost Schenker, cena přepravy = 5 024 Kč (zaokrouhleně), doba přepravy = 42 dní.
3. Železniční přeprava: společnost Schenker, cena přepravy = 18 541 (zaokrouhleně, bez poplatků), doba přepravy = 16 dní.

Celková cena přepravy je nejméně výhodnější u námořní přepravy, která je v průměru o celých 207 % levnější, než letecká a železniční. Je tedy zřejmé, že pokud bude prioritou čas, nejméně výhodnější řešení bude letecká přeprava. Ale pokud není čas důležitým faktorem, pak je rozhodně na místě zvolit námořní přepravu, kde náklady tvoří oproti průměru úplné minimum.

Všechny ceny uvedené v předchozích tabulkách, které byly udávány v eurech či dolarech, byly přepočteny dle kursu České národní banky, a to ke 3 . 3 . 2015, tedy 1 EUR = 27,45 Kč a 1 USD = 24,58 Kč.

5.2.8. Import 40' kontejneru

Pro import byla poptávána přeprava 40' kontejneru. Přeprava byla poptávána opět z Číny – Peking do České republiky – Slušovice. Do kontejneru typu ISO 1 A se vejde 60 palet (na sobě ložených) o velikosti 120 x 80 x 90 cm a hmotnosti 350 kg, tedy celková hmotnost loženého zboží je 21 tun, přičemž maximální hmotnost je 26,6 tun.

5.2.9. Železniční přeprava

Tabulka 7: Import Čína – ČR železniční přeprava kontejneru 40'

společnost	Rail Cargo	Schenker	ČD Cargo
přepravné	219 600	208 930	247 050
doba přepravy	35-40	24	27

Zdroj: vlastní zpracování

Rail Cargo – v ceně této železniční přepravy je zahrnut pronájem kontejneru, dovozné, dvě překládky a sledování zásilky.

Schenker – i zde je cena uvedena až po doručení do Slušovic, včetně vrácení kontejneru zpět do terminálu.

ČD Cargo – v tomto případě je cena počítána z Pekingů do České republiky, ale ne do Slušovic, nýbrž do Brna. Je tedy nutné zajištění ještě přepravy kontejneru z Brna do Slušovic přepravní firmou zabývající se přepravou kontejnerů.

V případě komparace různých dopravců působících v železniční přepravě nákladů je jednoznačné, že jak z hlediska nákladů, tak z hlediska času je nejvýhodnější přepravní společnost Schenker.

5.2.10. Námořní přeprava

Tabulka 8: Import Čína – ČR námořní přeprava kontejneru 40'

společnost	Cargo IHL	Merka	Lagermax	Kamex	ZS 4	MAB Group
celní odbavení	x	x	850	700	1 750	x
celní poplatek	x	x	x	500	x	x
autodoprava	x	2 210	x	x	x	x
Bill of lading poplatek	x	x	x	x	x	x
handling	x	x	x	x	x	x
poplatek za původ	x	x	x	x	x	x
bezpečnostní poplatek	x	x	x	x	x	x
přeprava	68 332,4	68 899,5	63 342,7	73 494,2	65 874,4	73 740
celkem	68 332,4	68 899,5	64 192,7	74 694,2	67 624,4	73 740
doba přepravy	44	40	46	35	43	50

Zdroj: vlastní zpracování

Cargo IHL – přeprava je realizována z přístavu Tianjin/Xingang v Číně až do Slušovic. Přepravní doba je realizována takto: z přístavu Xingang do přístavu Bremerhaven po dobu 37 dní od nalodění a z přístavu Bremerhaven do Slušovic se jedná o kombinovanou přepravu vlakem a tahačem, která trvá přibližně jeden týden.

Merka – zde je přeprava realizována z čínského města Ningbo do Říčan. Cena zahrnuje námořné dopravné včetně příplatků k námořnému, aktuální poplatky v přístavu vykládky, přepravu do místa vykládky a celní odbavení. Je tedy nutností zajistit ještě přepravu z Říčan do Slušovic přepravní společností DSV v hodnotě 2 210 Kč.

Lagermax – zde putuje kontejner z přístavu Xingang opět až do Slušovic. Cena zahrnuje celkovou přepravu i s celním odbavením za zboží jedné nomenklatury. Doba přepravy je z přístavu Xingang až na terminál v Praze, která trvá 46 dní, ale je nutné počítat ještě s dobou na proclení a dodání z Prahy do Slušovic.

Kamex – i zde je přeprava realizována z přístavu Xingang do Slušovic, přes přístav Hamburg. V ceně je zahrnuto námořné z Xingangu do Hamburgu včetně přírážek a přepravné z Hamburku do Slušovic vlakem, včetně přistavení kontejneru k vykládce z depa v Praze či Plzni tahačem a včetně vrácení prázdného kontejneru do depa. Cena také zahrnuje proclení v Praze a celní poplatek.

Zkoumaný subjekt 4 – přeprava je realizována z přístavu Tianjin do Slušovic. V ceně jsou i celní služby a také aktuální dopravné, palivové a kurzové příplatky, veškerou manipulaci a dokumentační poplatky rejdařské společnosti, spolu s vystavením Bill of Lading.

MAB Group – v tomto případě se jedná o přepravu z přístavu Xingang, opět až do Slušovic. V ceně ale není zahrnuto proclení a pojištění.

V případě importu kontejneru z Číny se ceny příliš neliší. Ovšem doba přepravy zde činí rozdíl až patnáct dní, což už je znatelné. Braním v úvahu obou faktorů v průměru lze dosáhnout hodnot: průměrná cena přepravy tedy činí 69 580,5 Kč a průměrná doba přepravy 43 dní. Vyhodnocením těchto dvou faktorů vychází, že nejlepší volbou by byly společnosti Merka a zkoumaný subjekt 4. Rozdíl ceny je zde v řádech sta korun, ovšem rozdíl v době přepravy činí 3 dny. Z hlediska rychlosti by tedy nejvýhodnější přepravou byla ta od přepravní společnosti Merka.

Při komparaci importu kontejneru 40' námořní a železniční dopravy lze dojít k závěrům, že z hlediska nákladů je námořní přeprava mnohonásobě levnější, a to až v částce přes sto tisíc korun. Co se ale týče doby přepravy, nejrychlejší je naopak železniční přeprava. Opět zde záleží na nastavení priorit. Pokud existuje naléhavá zásilka, která by u odběratele měla být doručena co nejdříve, poté je vhodnější zvolit železniční přepravu. Pokud ale nezáleží na čase, ale prioritou jsou spíše náklady, pak je jednoznačná volba námořní přepravy. Rozdíl v celkovém čase přepravy u obou druhů dopravy činí přibližně týden.

5.3. Export

5.3.1. Export dle kontinentů

I v tomto případě se jedná o data od 1. ledna 2012 do 1. ledna 2015, tedy za předchozí 3 roky. A nadále je využito zboží s číselným popisem harmonizovaného systému 2.

Tabulka 9: Vývoz z ČR do ostatních kontinentů

Kód zboží	Název zboží	Kód země	Název země	Stat. hodnota CZK(tis.)
84	Reaktory kotle přístroje nástroje mechanické	4	Asie	142 167 822
84	Reaktory kotle přístroje nástroje mechanické	3	Amerika	84 252 129
84	Reaktory kotle přístroje nástroje mechanické	2	Afrika	27 721 520
87	Vozidla motorová traktory kola aj vozidla	5	Oceánie a Polární oblasti	15 466 550
99	KN2 - Nezatříděno dle druhu	0	Nespecifikováno	2 950 260

Zdroj: Český statistický úřad (2015)

V tabulce je opět zmíněn dvoumístný kód harmonizovaného systému označení zboží, název komodit, kód zemí, názvy zemí a statistická hodnota. I v případě exportu je zde na prvním místě kontinent Asie, ale pro účely této bakalářské práce je využit kontinent s druhou nejvyšší statistickou hodnotou, pro řešení přepravy alespoň dvou kontinentů. Je to tedy Amerika, která je v následujících kapitolách řešena právě pro export.

V tabulkách číslo 6 a 12 je zmíněno pět komodit dle kombinované nomenklatury s nejvyšší statistickou hodnotou. Kombinovaná nomenklatura je rozšíření harmonizovaného systému a udává vyšší stupeň podrobnosti pro klasifikaci zboží, než jak zmiňuje harmonizovaný systém. Podpoložky kombinované nomenklatury jsou značeny 8 místným numerickým kódem. Kombinovaná nomenklatura je zbožívá klasifikace EU, která se používá i v České republice. Údaje v těchto tabulkách jsou nyní

zpracovány pro reálnější informace od 1. ledna 2014 do 31. prosince 2014, tedy za minulý rok.

5.3.2. Konkrétní komodity pro export – Amerika

Tabulka 10: Export - Amerika

Kód zboží	Název zboží	Název země	Netto (kg)	Stat. hodnota CZK (tis.)	Množství v MJ
73044100	Trouby, trubky a duté profily, s kruhovým příčným průřezem, bezešvé	Amerika	6 582 799	3 639 335	
84119100	Části a součásti proudových motorů nebo turbovrtulových pohonů	Amerika	117 979	3 173 639	
40111000	Nové pneumatiky z kaučuku, typy používané pro osobní automobily	Amerika	14 483 140	2 790 657	1 295 832
84133020	Vstřikovací čerpadla, pro pístové motory s vnitřním spalováním	Amerika	3 103 535	2 550 803	789 318
30049000	Léky sestávající ze smíšených nebo nesmíšených výrobků	Amerika	1 861 068	2 486 187	

Zdroj: Český statistický úřad (2015)

V tabulce 12 je uvedených pět nejvíce exportovaných komodit do Ameriky, dle statistické hodnoty. Nejvýznamnější položkou je zde komodita s kombinovanou nomenklaturou 7304 41 00 – Trouby, trubky a duté profily, s kruhovým příčným průřezem, bezešvé, z nerezavějící oceli, tažené za studena nebo válcované za studena (kromě používaných

při vrtné těžbě ropy nebo plynu). Jedná se o komodity využívané převážně ve stavebnictví.

5.3.3. Specifikace vývozce a zboží

Společností exportující své výrobky z České republiky do Ameriky je společnost Třinecké železářny. V roce 2013 tvořil objem exportu do Ameriky 7,7 % produkce. Mimo jiné vyrábí právě i bezešvé trubky válcované při nízkých teplotách. Pro účely této práce byly využity bezešvé trubky označené DIN 2448 s parametry: 177,8 mm vnitřní průměr, 10,0 mm tloušťka stěny, 1000 mm délka.

Trubky, které se přepravují na dřevěné paletě, musí být řádně upevněny. Tento typ komodit totiž vyžaduje specifické zvláštní zabalení, aby v průběhu přepravy nedošlo k propíchnutí nebo poškození vozidel, letadel či jiných zásilek. Příklad takovýchto zásilek jsou právě trubky, tyče, potrubí, díly k automobilovým výfukům apod. Je vhodné takové zásilky upevnit do svazku, protože spojování komodit zlepšuje celistnost nákladu a také může případně zabránit ztrátě či poškození zásilek, pokud by se náklad během přepravy oddělil od palety. Dále se k přepravě takových typů komodit používají zábrany k upevnění zásilek na paletě a zajištění v podobě popruhů.

Při výpočtu hmotnosti palety musí být zohledněny rozměry jak palety, tak nákladu (tedy trubek). Rozměry klasické europalety jsou 120 x 80 cm (d x š). A rozměry nákladu jsou 100 x 18 x 18 cm. Nosnost palety je 1000 kg, pokud jsou tedy na paletu naskládány na šířku 4 a na výšku 6 trubek, celková hmotnost palety činí 993,6 kg (994 kg zaokrouhleně) a je využita její celková kapacita.

Spojené státy americké patří mezi prioritní země Exportní strategie ČR na období 2012 – 2020. V prosinci roku 2010 byl ustanoven obchodní a ekonomický dialog mezi Spojenými státy a Českou republikou, jenž má za cíl prohloubit vzájemné ekonomické vztahy. Hlavním komerčním přístavem využívaným pro přepravu zboží z Evropy do USA je mimo jiné také Charleston, jenž sousedí se státem Georgia, kde se nachází největší letiště světa. (Dvořáček & Beneš, 2015) Proto bylo z hlediska exportu nejvhodnější město Atlanta, kde leží právě toto letiště a zároveň je nedaleko zmíněného přístavu pro export – Charleston. Odtud mohou komodity putovat v podstatě kamkoliv po celých USA.

5.3.4. Letecká přeprava

Tabulka 11: Export ČR - USA letecká přeprava

Společnost	B.A.W. D.F.	Schenker	UPS1	UPS2	DHL	ZS 2	SMARTE X
přepravné	28 826	31 808	56 409,5	18 780	449 855,2	98 697,3	83 024,7
palivový příplatek	17 892	30 317	26 432	27 832	53 975,6	x	x
bezpečnostní příplatek	4 970	viz. pp	6 041,6	6 361,6	x	x	x
hmotnostní příplatek	x	x	x	x	650	x	x
handling	860	1 000	x	x	x	x	x
rentgen zboží	x	754	x	x	x	x	x
vystavení AWB	300	600	252,8	252,8	x	x	300
svoz	3 070	3 920	3 070	3 070	3 920	x	3 920
lokální výlohy	x	4 400	2 030	2 030	x	x	x
CELKEM	55 918	72 799	94 235,9	58 326,4	508 400,8	98 697,3	87 244,7
doba přepravy (ve dnech)	5	3 až 5	3	4	2	10	7 až 8

Zdroj: vlastní zpracování

B.A.W.D.F. – tato společnost účtuje své ceny, stejně jako ostatní letecké společnosti, za kilogram přepravovaného nákladu. V ceně je zahrnuto čistě přepravné z Brna do Atlanty. Cenu svozu jsem zjišťovala u přepravní firmy DSV, která svoz z Třince (Třinecké železárny) do Brna zajistí za částku 3 070 Kč.

Společnost **Schenker** – bezpečnostní příplatek je zahrnut již v palivovém příplatku. Jedná se o přímé spojení z Prahy do Atlanty. Společnost také zajišťuje leteckou přepravu s překládkou ve Frankfurtu. Za těchto podmínek by byla cena přepravného 20 874 Kč, palivový a bezpečnostní příplatek by byl za 29 264 Kč, handling za 200 Kč, X-ray 1 000 Kč, svoz (Třinec – Schenker Nučice) 3 920 Kč, celní odbavení 600 Kč a lokální výlohy

v USA 4 400 Kč. Celkově by cena této přepravy činila 60 258 Kč, ovšem dodání by trvalo pět až sedm dní.

UPS1 – neboli UPS Air Freight Direct představuje služby na denní bázi z letiště na letiště s doručením od jednoho do tří pracovních dnů. Přeprava z Třince do pobočky UPS Brno je opět zajištěna firmou DSV ve výši 3 070 Kč.

UPS2 – neboli UPS Air Freight Consolidated je na den přesně plánovaná letecká služba s doručením v rozmezí tří až pěti pracovních dnů. Svoz ze Slušovic je opět zajištěn firmou DSV v hodnotě 3 070 Kč.

DHL služba Express Worldwide je služba expresní přepravy s doručením do konce pracovního dne, což ovšem platí pro zásilky v rámci Evropské unie, tudíž do Spojených států se jedná o dobu dvou dnů. Svoz je opět zajištěn firmou DSV a to z Třince do pobočky DHL Nupaky u Prahy taktéž v hodnotě 3 920 Kč.

Zkoumaný subjekt 2 – nejedná se o přímý let. U exportu do USA je mezipřistání ve Frankfurtu. V tabulce je uvedena cena konečné letecké přepravy, ve které je již zahrnuto:

- přistavení vozidla v místě nakládky,
- pozemní tranzit na letiště odeslání,
- veškeré poplatky za manipulaci a odbavení na letišti odeslání,
- vystavení leteckého nákladního listu (AWB),
- letecké přepravné z letiště odeslání na letiště určení,
- veškeré poplatky za manipulaci a odbavení na letišti určení

Přeprava je zajišťována takto:

1. Třinec – letiště Praha / nákladní vozidlo,
2. letiště Praha – letiště Atlanta / letadlo
3. letiště Atlanta – příjemce v Atlantě / rozvozové vozidlo

SMARTEX – svoz ze Slušovic je opět realizován firmou DSV za poplatek 3 920 Kč. V ceně není zahrnuto clo a daně v místě určení a nezaviněné vícenáklady.

Z hlediska celkové ceny přepravy je nejlevnější variantou letecká přeprava od letecké společnosti B.A.W.D.F., kde je celková hodnota přepravy ve výši 55 918 Kč. Z hlediska nejkratší doby přepravy je nejrychlejší společnost DHL, kde přeprava trvá pouze dva dny.

Ovšem co se týče průměrné doby přepravy všech zmíněných společností v tabulce, průměrná doba přepravy činí 5,3 dne, tedy pět dní. Pokud jsou vzaty v úvahu tedy oba tyto faktory, jak cena přepravy a průměrná doba letecké přepravy, v tuto chvíli je nejuvhodnější právě ta od firmy B.A.W.D.F.

5.3.5. Námořní přeprava

Tabulka 12: Export ČR - USA námořní přeprava

společnost	ZS 1	ZS 3	Schenker	ZS 2	Farmtrans
celní odbavení	1 372,5	950	737,4	x	1100
celní poplatek	823,5	274,5	x	x	x
autodoprava	2 196	1 870	1 843,5	x	x
Bill of Lading poplatek	823,5	686,25	614,5	x	x
handling	1 372,5	x	860,3	x	x
poplatek za původ	1 098	x	x	x	x
AMS poplatek	968,9	x	737,4	x	x
bezpečnostní poplatek	x	x	73,74	x	x
přeprava	5 116,5	14 002,1	5 280,9	49 207,5	15 802,4
celkem	13 771,4	17 782,9	10 147,8	49 207,5	16 902,4
doba přepravy (dny)	31*	26	19	28	x

Zdroj: vlastní zpracování

Zkoumaný subjekt 1 – v ceně je zahrnuta i přeprava z Třince do Prahy, odkud putuje zásilka do Hamburгу a zde je naložena na loď. Doba přepravy je v tomto případě 21 dní z Hamburгу do USA, s přepravou z Třince je to ještě přibližně 10 dní navíc.

Zkoumaný subjekt 3 – v tomto případě je zboží převáženo z adresy nakládky do terminálu v Praze silniční přepravou a poté je zásilka zkonsolidována s jinými zásilkami do jednoho kontejneru. Ten je potom naložen na vlak a po železnici přepraven do přístavu odplutí, v tomto případě Hamburg/Bremerhaven. Doba přepravy je přitom realizována takto: 2 dny z místa nakládky do Prahy + 5 dní z Prahy do Hamburku + 19 dní (port to port), tudíž celková doba přepravy v tomto případě činí 26 dní.

Schenker – pro svoz do Liberce využívá tato společnost svozovou firmu v rámci Schenkeru, do Hamburku si tato společnost najímá externí dopravce. V Hamburku je zároveň zajištěno veškeré odbavení v přístavu, naložení konsolidovaného kontejneru na loď a přepravu do destinace. Bill of Lading vystavuje sám Schenker. Doba přepravy, než odpluje loď z Hamburku, trvá 6 dní, samotná námořní přeprava trvá potom dalších 13 dní.

Zkoumaný subjekt 2 – v místě nakládky se naloží zásilka na vozidlo, poté putuje po silnici do přístavu odeslání, zde se překládá paleta do sběrného kontejneru. Pak nastává část námořní a po doplutí do přístavu určení je znovu překládána. Cena uvedená v tabulce zahrnuje:

- přistavení vozidla v místě nakládky,
- pozemní tranzit do přístavu odeslání,
- veškeré poplatky za manipulaci a odbavení v přístavu odeslání,
- námořní přepravné: přístav odeslání – přístav určení,
- veškeré poplatky za manipulaci a odbavení v přístavu určení,
- překládku na vozidlo,
- pozemní tranzit do místa vykládky.

V tomto případě je přeprava realizována takto:

1. Třinec – překladiště Praha / nákladní vozidlo,
2. překladiště Praha – přístav Hamburg / kamion,
3. přístav Hamburg – přístav Charleston / loď,
4. přístav Charleston – Atlanta / nákladní vozidlo

Konečná cena přepravy firmy **Farmtrans** zahrnuje vyzvednutí zásilky v Třinci, doručení zásilky do skladu agenta v Praze, dopravu zásilky ze skladu agenta do přístavu, odbavení, vystavení Bill of Lading a námořní přepravné. Za celní odbavení je zde účtována paušální částka 1 100 Kč. Bohužel u této společnosti není známa doba přepravy.

V případě srovnání výše zmíněných přepravních společností, co se týče ceny přepravy a délky námořní přepravy je jednoznačně nejvýhodnější přepravovat v tomto případě se společností Schenker. Cena přepravy činí 10 148 Kč (zaokrouhleně) a délka přepravy

je pouhých 19 dní, a to i přesto, že průměrná doba přepravy všech těchto společností je celých 29 dní.

Z geografického hlediska zde není možná železniční přeprava. Tudíž je možné pouze srovnání letecké a námořní přepravy. Při vzetí v úvahu průměrů nejvýhodnější letecké a nejvýhodnější námořní přepravy, tedy letecká přeprava firmy B.A.W.D.F. za cenu 55 918 Kč a délka přepravy v tomto případě činí pět dní a námořní přeprava firmy Schenker za cenu 10 148 Kč a délka přepravy činí 19 dní, pak dojdeme k výsledku, že průměrná částka za přepravu paletizované zásilky o dané hmotnosti a rozměrech činí 33 033 Kč a průměrná délka přepravy je 12 dní. Z těchto výsledků vyplývá, že z hlediska nákladů na dopravu je cenově nejvýhodnější námořní doprava, ovšem z hlediska času vítězí naopak letecká přeprava. Je tedy v zájmu každé společnosti, která z České republiky přepravuje podobné zásilky, aby zvážila, zda je pro ni cennější čas, či vynaložené náklady. Ve vztahu k nejvíce exportovanému zboží z České republiky do Ameriky, které je klasifikováno Českým statistickým úřadem jako trouby, trubky a duté profily, není pravděpodobně důležitý ani tak čas, jako náklady. Zboží totiž nepodléhá minimálnímu datu spotřeby, tudíž není problémem, aby putovalo po moři několik dní či týdnů.

5.3.6. Export kontejneru 40'

Pro přepravu dané komodity v kontejneru je nejvhodnějším typem plošinový kontejner. Je tvořen z plošinového spodku, jenž umožňuje spojování pomocí rohových prvků a má skládací čelní stěny. Takovýto typ kontejnerů je používán na přepravy kulatin, řeziva, trubek a pro přepravu zboží, které nepodléhá povětrnostním vlivům. Rozměry takového kontejneru jsou 12,084 m x 2,092 m x 1,966 m (d x š x v) a jeho nosnost je 25 tun. Dle daných parametrů je možné do kontejneru naložit 600 trubek výše zmíněných rozměrů a hmotnosti. Poté bude činit celková hmotnost nákladu 24,84 tun.

Obrázek 1: Plošinový kontejner



Zdroj: Interexpres (2015)

5.3.7. Námořní přeprava

Tabulka 13: Export ČR – USA námořní přeprava kontejneru 40'

společnost	Kamex	Lagermax	Cargo IHL	ZS č . 4	Schenker
celní odbavení	700	850	x	1 750	823,5
celní poplatek	x	x	x	x	x
autodoprava	x	x	x	x	x
Bill of lading poplatek	860,3	x	x	x	x
handling	x	x	x	x	x
poplatek za původ	x	x	x	x	x
AMS poplatek	x	x	x	x	x
bezpečnostní poplatek	x	x	x	x	x
přeprava	155 799,9	129 061,2	127 727,9	125 622,4	116 148,1
celkem	157 360,2	129 911,2	127 727,9	127 372,4	116 971,6
doba přepravy	21	30	23	31	30

Zdroj: vlastní zpracování

Kamex – přeprava je zajišťována přímo z Třince až do Atlanty, přes přístavy Hamburg a Charleston. V celkové ceně je zahrnuto přepravné z Třince do Hamburku vlakem,

včetně přistavení kontejneru k nakládce z tuzemského depa tahačem, dále námořné z Hamburku do Charlestonu včetně přírážek, vylovení kontejneru z lodi v Charlestonu, převoz z Charlestonu do Atlanty, celní odbavení a vystavení Bill of Lading.

Lagermax – v celkové ceně je zahrnuto pouze celní odbavení a přeprava, která je opět kalkulována z Třince až do Atlanty. Cena neobsahuje případné celní kontroly a poplatky s tím spojené. Celní odbavení v USA by muselo být uskutečněno příjemcem v USA. Standardní doba přepravy z Třince do Atlanty činí 30 dní, ale pokud se v USA tvoří kongesce, tzn. jsou přeplněné přístavy, pak se může přeprava prodloužit např. i o 14 dní.

Cargo IHL – celková cena přepravy zahrnuje opět všechny možné přepravy do a z přístavů, jejich manipulace apod. Doba přepravy je realizována takto: jeden týden z Třince do Bremerhavenu, a to kombinovaně vlakem a tahačem, poté transit time z Bremerhavenu do Charlestonu v trvání 11 dnů a nakonec přeprava z přístavu Charleston do Atlanty přibližně 5 dní.

Zkoumaný subjekt 4 – v celkové ceně je zahrnuto aktuální dopravné, palivové a kurzové příplatky, manipulace, dokumentační poplatky rejdařské společnosti a celní služby. Doba přepravy je jeden týden na dodání na terminál, poté 22 dní přeprava z přístavu do přístavu a následně další dva dny na doručení do Atlanty.

Schenker – cena uvedená v tabulce zahrnuje celní odbavení, přistavení kontejneru k nakládce a přepravu kontejneru do přístavu loděním kombinovanou dopravou, manipulační poplatky v přístavu loděním, vystavení Bill of Lading, námořní dopravné včetně aktuálních přírážek a přístavní poplatky v přístavu doplutí. Doba přepravy činí 3 dny do přístavu odesílatele, 2 dny než loď z přístavu odpluje a 25 dní z Hamburku do Charlestonu a následně do Atlanty.

Z pohledu nákladů je v tomto případě nejlevnější námořní přeprava z Třince do Atlanty realizována firmou Schenker. Ovšem z hlediska času zde vítězí jednoznačně přepravní firma Kamex, kde doba přepravy činí pouhých 21 dní. Avšak průměrná doba přepravy činí 27 dní, tudíž by bylo vhodné z hlediska nejnižších nákladů a zároveň průměrné doby přepravy všech společností v tabulce vybrat právě přepravní společnost Schenker.

5.4. Alternativní přepravy kontejneru

5.4.1. Letecká přeprava

Obecně se sice zboží v letecké dopravě nepřeváží v kontejnerech, výjimkou by bylo, pokud by odesílatel měl kontejner vlastní. Jednalo by se o přepravu tzv. charterovým letem, neboli pronajmutí letadla pro tyto účely. Z rozhovoru s pracovníkem přepravní firmy TOPTRANS vyplynulo, že cena charterového letu pro nákladní účely se pohybuje zhruba kolem 35 Kč za kilogram nákladu. A to jak z Pekingu, tak do Atlanty. Tím pádem by přeprava pouze zboží loženého ve vlastním kontejneru přišla na 609 000 Kč. Je ale nutné připočítat ještě dopravu na letiště a z letiště a manipulaci, což přichází na dalších zhruba 60 000 Kč.

Pokud by se ale pro účely přepravy pronajalo celé letadlo na 1 kontejner, poté by se cena z Pekingu mohla vyšplhat až do výše 1,6 milionu korun i s dopravou na letiště a z letiště. V tomto případě se tedy vyplatí spíše větší objem zásilek. A v případě, že náklad přesahuje standardní výšku do běžného nákladního letadla, pak je nutné pronajmutí nákladního letadla Antonov.

Rozhodující je tedy v tomto případě čas. Přímý charterový let by měl náklad na letiště doručit druhý den. Pak by byla cena 3,2 milionu Kč za let tam i zpět. Leteckou dopravou jako cargo by byl přepravní čas tři až pět dní za cenu 1,4 milionu Kč tam i zpět. Stále je brána přeprava z Pekingu do Prahy. Do USA by bylo v tomto případě reálné přepravit náklad malým letadlem za 1,35 milionu korun. V tomto případě se ale jedná o čistě leteckou přepravu, kde by byl let realizován na letiště Johna F. Kennedyho do New Yorku. Cena do Atlanty pronajatým letadlem pouze pro určený náklad by poté vyšla na 1,5 až 2 milionu Kč. Tedy 3 až 4 milionu korun tam i zpět.

Pokud by se odesílající přeci jen rozhodl využít charterové lety z hlediska naléhavosti přepravy zásilky, poté je nutné zjistit informace o tom, která letiště mají jeřáb na manipulaci s nákladem. Například v tomto případě letiště v Pekingu i v Atlantě jeřáb mají, ovšem v Praze by nastal problém, protože letiště v Praze disponuje pouze vysokozdvížným vozíkem do dvanácti tun. V praxi by to tedy bylo velice komplikované. Je nutné přesunout kontejner na tahač, poté ho jeřábem dostat do letadla a následně jeřábem na tahač na druhé straně a složit.

Cena charterového letu od společnosti Ocean Shipping z Brna do Atlanty. Převrva nákladu kontejneru 40' je zde realizována letadlem typu IL76, celkové zatížení činí 21 400 kilogramů a cena je v tomto případě 10 569 400 Kč.

Cena navíc nezahrnuje žádné poplatky, ani pojištění rizik. Cena také neobsahuje clo, poplatky za manipulaci, převzetí nákladu, dokumentaci, skladování, poplatek za rentgen, poplatky za přesun z ramp, žádné dodatečné bednění, zařízení pro přesun nákladu (jeřáb) v případě potřeby. Cena také může být zvýšena, kvůli pohonným hmotám. Povolení k přistání a povolení k přeletu přitom trvá dalších 10 až 15 pracovních dní.

Je evidentní, že cena je v tomto případě velmi vysoká. Bylo by tedy velmi neekonomické přepravovat takové typy nákladů letadlem, z hlediska ceny.

5.4.2. Silniční přeprava

Z rozhovoru se zaměstnancem přepravní společnosti Properus vyplynulo, že ani on, jako pracovník přepravní společnosti se nesetkal s tím, že by vůbec kdokoli přepravoval z Číny silniční přepravou, když to jde námořní cestou. Obecně se dá říci, že kamion (který by přepravoval kontejner) přepravuje za cenu 1 eur / 1 km. Pokud by byla brána v úvahu přeprava z Číny do České republiky, pak trasa vzdušnou čarou tvoří 7 455 km. Cena by se pak vyšplhala do výše 204 639,8 Kč. Ale je třeba počítat ještě se stovkami kilometrů navíc a také s dalšími poplatky, které v této ceně nejsou zahrnuté. Řidiči také musí dodržovat bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku. Pokud bychom tedy vzali v úvahu, že vzdušnou čarou tvoří trasa 7 455 km a přičetli bychom např. dalších 500 km, pak bychom se dostali na trasu dlouhou 7 955 km. Dále je třeba zohlednit časové vytížení řidičů, tedy 56 ujetých hodin týdně. Jelikož rychlostní limit pro vozy nad 3,5 tuny je na dálnicích v České republice 80 km/h, ale v Evropě i v Rusku je to 90 km/h, pak je nutné také zohlednit, že nákladní auto jede s největší pravděpodobností většinu trasy po dálnicích. Pokud je tedy počítáno, že řidič jede průměrnou rychlostí 85 km/h, pak za týden ujede 4 760 km. A stanovenou trasu by byl schopen urazit za přibližně dvanáct dní.

Pokud je porovnána silniční přepravu s již zmíněnou námořní a železniční přepravou, pak se nám dostane docela zajímavých zjištění. Silniční přeprava je cenově srovnatelná s železniční přepravou a zároveň urazí vzdálenost za kratší čas. V porovnání s železniční dopravou urazí vzdálenost o 50 % rychleji a v porovnání s námořní dopravou dokonce

o 66 % rychleji. I přesto námořní přeprava zůstává i nadále nejlevnějším typem přepravy, ovšem z hlediska času tvoří silniční přeprava pouze třetinu té námořní.

6. Závěr

Hlavním cílem této bakalářské práce byl návrh systému mezikontinentálních přeprav pro vybrané komodity. Vybranými komoditami se v tomto případě staly ty, které jsou nejvíce exportovány a importovány z a do České republiky, tedy přenosná zařízení pro automatizované zpracování dat a bezešvé trubky. Návrh systému přeprav byl realizován pro kontinenty Asie a Amerika. Konkrétně pro import z Pekingu v Číně a export do Atlanty v Georgii.

V první řadě bylo stanoveno, dle údajů ze statistického úřadu, se kterými kontinenty Česká republika realizuje nejvíce export a import (kromě Evropy). Nejvíce importované komodity jsou dováženy právě z Asie, pokud není uvažována Evropa, odkud se dováží nejvíce. A co se týče vývozu, i v tomto případě Česká republika vyváží nejvíce do Evropy, poté do Ameriky. Následně se mohlo začít s porovnáváním různých přeprav, a to jak kusových přeprav, tak kontejnerové přepravy. Proto bylo porovnávání rozděleno do dvou kroků.

V prvním kroku došlo k porovnání přeprav pouze kusových zásilek, a to všemi dostupnými typy přeprav. U exportu byla porovnávána námořní a letecká přeprava. Z komparací výsledků vyplynulo, že z hlediska času se vyplatí jednoznačně letecká přeprava, ale z hlediska nákladů se vyplatí naopak námořní přeprava. Záleží tedy na preferencích odběratele. Při komparaci nejlepší volby letecké a námořní přepravy se jedná o peněžní rozdíl v hodnotě 45 770 Kč a časově se jedná o rozdíl dvou týdnů. U importu proběhlo srovnání jak letecké, tak námořní, ale už i železniční přepravy. Při porovnání nejvýhodnějších nabídek přepravních společností u všech tří druhů přeprav je opět možné dojít k závěru, že z hlediska času se nejvíce vyplatí letecká přeprava, ale z hlediska nákladů opět námořní přeprava. Když je ale uvažována průměrná cena a doba přeprav těchto tří variant, pak vyplyne, že od cenového průměru se nejméně liší letecká přeprava, která je zároveň i nejkratší z hlediska času. V tomto případě je tedy vhodné zvolit leteckou přepravu. Záleží ovšem na preferencích odběratele. Pokud chce spíše ušetřit náklady, pak dozajista zvolí přepravu námořní.

Ve druhém kroku byla u exportu realizována pouze námořní přeprava, jelikož letecká přeprava se obvykle pro přepravu kontejnerů nevyužívá. Autorka přitom došla k závěru, že nejnižší částka u námořní přepravy je 116 971,6 Kč a nejkratší možná doba přepravy je 21 dní. U importu byla porovnávána námořní, ale i železniční přeprava, kde železniční

přeprava tvořila variantu, kde je doba přepravy o 31 % kratší, ovšem z pohledu nejnižších cena je o 69 % vyšší v porovnání s námořní přepravou. I zde tedy záleží na preferencích odběratele.

V obou krocích docházelo k variantám, kde záleží na preferencích odběratelů, zda upřednostňují spíše kratší čas, či nižší náklady. U zkoumaných přeprav se jedná u importu i exportu o takové komodity, které nepodléhají zkáze, kde doba přepravy tedy není důležitým faktorem. V obou případech je tudíž z tohoto hlediska vhodnější zvolit variantu, kde čas nehraje důležitou roli a zaměřit se spíše na nízké náklady daných přeprav.

Při srovnání přeprav LCL a FCL nákladů se mnohonásobně krát vyplatí přepravovat celý kontejner, nežli kusové (paletové) zásilky. U importu námořní přepravy je cena kontejneru dvanáctkrát vyšší, než paletová zásilka, ovšem vejde se do ní šedesátkrát více zboží. U importu železniční přepravy je rozdíl také velký. Při přepravě kusové zásilky zaplatíme přibližně jednu jedenáctinu ceny za přepravu celého kontejneru. Ale i zde platí, že přepravíme šedesátkrát více zboží. Co se týče exportu, cena námořní přepravy je opět přibližně dvanáctkrát vyšší v případě kontejnerové přepravy, než té paletové. V kontejneru je ovšem převezeno 25 palet.

Pokud je brán v úvahu import zboží s nomenklaturou 8471 30 00 – tedy přenosná zařízení pro automatizované zpracování dat, kde se nejedná o zboží, které by podléhalo rychlé zkáze či zboží, které by bylo nutné převážet v co nejkratších intervalech, pak bude nejvhodnější variantou k přepravování právě námořní doprava, která je z hlediska nákladů nejlevnější. A to ať již ve smyslu kusových zásilek či celokontejnerových nákladů. Doba přepravy v tomto případě činí sice kolem šesti týdnů, ale pro tuto komoditu to není rozhodující. Co se týče exportu, zde byla řešena přeprava komodity s nomenklaturou 7304 41 00 – tedy trouby, trubky a duté profily, což je také zboží, které nepodléhá rychlé zkáze, ani jiným podmínkám, dle kterých by komodita měla být převážena v co nejkratším čase. I v tomto případě je nejvhodnější variantou námořní přeprava. Z hlediska nákladů tvoří minimum v porovnání s leteckou přepravou, která zase vyniká krátkým přepravním časem. Je tedy možné konstatovat, že ať již bereme v úvahu import komodit z Asie do České republiky, nebo export z tuzemska do Ameriky, v obou případech je nejvhodnější využít námořní přepravu z hlediska nejvíce dovážených a vyvážených komodit z těchto kontinentů. Samozřejmě, že námořní přeprava je doprovázena i silniční či kamionovou a v některých případech

i železniční přepravou. Je tedy na místě říci, že nejvhodnějším systémem přepravy z hlediska těchto dvou kontinentů je kombinovaná přeprava s převahou námořní přepravy.

7. Summary

Proposal of System of Intercontinental Freight Transportation for Selected Commodities

The main objective of this thesis has been a proposal of system of intercontinental freight transportation for selected commodities. In this case selected commodities are those which are the most exported and imported to and from the Czech Republic. Proposal for a transportation system was implemented for the continents of Asia and America. Specifically for import from Beijing in China and export to Atlanta in Georgia.

At the beginning it was necessary to determine what are the most exported and imported commodities within the individual continents (except Europe) according to data from the Czech Statistical Office. The most imported commodities (except Europe) are currently imported from Asia. And in terms of exports, Czech Republic exports mostly to the Europe, then to the Asia. But in order to show better comparison between two continents I chose a continent of the America. Then I could start with comparing different transportations, both of individual transportation and container transportation. Therefore, the comparison was divided into two steps.

The first step was to compare only piece shipment by the all available types of transportation. The sea and air transport were compared for exports. By comparing the results is realized that air transport is better in terms of time but the seafreight transport is better in terms of the least costs. So it depends on the preferences of the customer. There is a difference in amount of CZK 45 770 and the time difference is two weeks. Comparison of the import was realized for air transport, seafreight transport but also for rail transport. By comparing the best offers from the transport companies for the all transport modes there are the same results as for the export. Air transport is better in terms of time, seafreight transport is more favorable in terms of costs. But when it is considered the average price and time of transport of these three alternatives, it concludes that the minimum difference from average price is in the air transport which is also the best in terms of time. In this case it is favorable to choose the air transport. But it depends on the preferences of the customer. If he wants to save costs, then he will choose the seafreight transport.

Seafreight transport only was realized for import in the second step because air transport is not usually used for transportation of containers. I came to the conclusion while the lowest amount for maritime transport is CZK 116 971.6 and the shortest possible

time is 21 days. Seafreight and rail transport were compared for the import of container. The rail transport is 31 % faster than the seafreight but also very expensive. The price of railway transport is 69 % higher than seafreight transport. So the choice still depends on the customer.

Customers needs are important in both of the variants according to preferring the low costs or short time. Even for export and import there are no commodities which are perishable so the time is not important factor. So it is better to be focused on the lowest costs instead of short time of transportation.

Comparison of the transportation of LCL and FCL freight then it is much better to transport the full container instead of one piece shipment. Import – seafreight transportation – there is price of full container twelve times higher than one piece shipment, but it transports sixty times more commodities than one piece. Import of railway transport is also very different. The transportation of LCL there are costs eleven times lower than FCL, but still there is sixty times more commodities than in LCL. Cost of export of seafreight transport is almost twelve times higher than LCL but there are 25 LCLs in FCL.

Overall summary brings such an outcome that when is considered import of goods with nomenclature 8471 30 00 – portable devices for automatic data processing – it is realized that this commodity is no perishable so the shortest time is not necessary. So the best option for its shipping is seafreight transport which has the lowest costs of all modes of transport. This applies to LCL and FCL transportation. Transportation time is about six weeks but it is not important for this commodity. As regards export transportation was realized for commodity with nomenclature 7304 41 00 – tubes, pipes and hollow profiles. Even this commodity is not perishable so it is also not necessary to transport it in the shortest time. Then the seafreight is also the most favorable. Against air transport is very expensive but very fast. It can therefore be conclude that even for import from China and export to Atlanta the most favorable is to choose seafreight transport. Of course seafreight transport is also accompanied by a road or truck transport and in some cases also by rail transport. It is therefore safe to say that the best system of transportation in terms of these two continents is the combined transport with a predominance of seafreight.

Keywords:

Intercontinental freight transportation, comparison, least costs, shortest time

8. Seznam použitých zdrojů:

- 1) Cenotvorba letecké dopravy. (n .d .). Retrieved March 5 , 2015, from http://www.doprava.vpraxi.cz/tvorba_cen_air.html
- 2) Cenotvorba námořní dopravy. (n .d .). Retrieved March 5 , 2015, from http://www.doprava.vpraxi.cz/tvorba_cen_sea.html
- 3) Český statistický úřad. (n .d .). Retrieved March 9 , 2015, dostupné z : http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/o_csu
- 4) Čísla a fakta - skupina Lagermax. (n .d .). Retrieved March 6 , 2015, from <http://www.lagermax.com/cz/lagermax-group/group-information/numbers-facts/>
- 5) Dvořáček, J ., & Beneš, S . (2012, January 1). Export do USA. Retrieved March 15, 2015, from <http://www.mzv.cz/file/940078/USA.pdf>
- 6) Expert na globální logistiku a specialista na železniční přepravu. (2014, December 18). Retrieved March 4 , 2015, from <http://www.logistics.dbschenker.cz/log-cz-cz/spolecnost/profil-db-schenker.html>
- 7) Geografické zóny. (2015, January 1). Retrieved March 4 , 2015, from <http://apl.czso.cz/iSMS/cisdet.jsp?kodicis=5582>
- 8) Gourdin, K . (2006). Global logistics management: A competitive advantage for the 21st century (2nd ed.). Malden, MA: Blackwell Pub.
- 9) Gourdin, K . (2006). Global logistics management: A competitive advantage for the 21st century (2nd ed.). Malden, MA: Blackwell Pub.
- 10) Havelková, M . (2014, August 13). Karnet TIR. Retrieved January 30, 2015, from <http://www.prodopravce.cz/informace-28.php>
- 11) Havelková, M . (2014, January 1). Seznam smluvních států Úmluvy TIR 1975, kde je možno provádět operace TIR. Retrieved January 30, 2015, from http://www.prodopravce.cz/upload/file/OCE/Zeme_Umluvy_1.pdf
- 12) Historie Československé a České pošty. (n .d .). Retrieved March 3 , 2015, from <https://www.ceskaposta.cz/o-ceske-poste/historie>
- 13) Christopher, M . (2011). Logistics & supply chain management (4th ed.). Harlow, England: Financial Times Prentice Hall.

- 14) Incoterms® 2010. (n .d .). Retrieved January 31, 2015, from <https://sites.google.com/site/iccincoterms2010/incoterms-2010>
- 15) Incoterms® 2010. (n .d .). Retrieved January 31, 2015, from <https://sites.google.com/site/iccincoterms2010/incoterms-2010>
- 16) Informační servis z oblasti nákladní a autobusové dopravy. (2015, January 16). Retrieved March 6 , 2015, from <http://www.prodopravce.cz/informace-3-1.php>
- 17) Informační servis z oblasti nákladní a autobusové dopravy. (2015, January 16). Retrieved March 6 , 2015, from <http://www.prodopravce.cz/informace-3-1.php>
- 18) Instrukce pro zásilky balené na paletách. (2011, January 1). Retrieved March 16, 2015, from http://www.tnt.com/express/cs_cz/site/home/support/paperwork_and_packaging/ful_packaging_tips/pallets.html
- 19) Kdo jsme. (n .d .). Retrieved March 6 , 2015, from <http://www.cargoihl.cz/kdo-jsme/>
- 20) Lambert, D ., Stock, J ., & Ellram, L . (2005). Logistika: Příkladové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží (Vyd. 2 . ed.). Brno: CP Books
- 21) Logistika v mezinárodním obchodě. (2007, March 6). Retrieved February 11, 2015, from <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/logistika-mezinarodni-obchod-7678.html>
- 22) Lukoszoová, X ., Čemerková, S ., Botlíková, M ., Kubíková, J ., Burdžik, R ., Wilczková, M ., & Vlček, P . (2012). Logistické technologie v dodavatelském řetězci (1 . vyd. ed.). Praha: Ekopress.
- 23) Machková, H ., Černoohlávková, E ., Sato, A ., Kouba, J ., & Malý, J . (2010). Mezinárodní obchodní operace (5 . vyd. ed., p . 240). Praha: Grada.
- 24) Machková, H ., Černoohlávková, E ., Sato, A ., Kouba, J ., & Malý, J . (2010). Mezinárodní obchodní operace (5 . vyd. ed., p . 240). Praha: Grada.
- 25) Machková, H ., Černoohlávková, E ., Sato, A ., Malý, J ., & Sedláček, J . (2014). Mezinárodní obchodní operace (6 ., aktualiz. a dopl. vyd. ed., p . 256). Praha: Grada.
- 26) Maximální ceny a určené podmínky za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah při provozování drážní dopravy. (2013, January 1). Retrieved March 17, 2015, from www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/928160EF-1CB0-4517.../P1CV12013.rtf

- 27) Mulačová, V ., & Mulač, P . (2013). Obchodní podnikání ve 21. století (1 . vyd. ed., p . 5250). Praha: Grada.
- 28) Mulačová, V ., & Mulač, P . (2013). Obchodní podnikání ve 21. století (1 . vyd. ed., p . 5250). Praha: Grada.
- 29) Mužík, J . (2006, April 4). Cena dopravní cesty je pro nákladní dopravu stále příliš vysoká. Retrieved March 16, 2015, from <http://www.rail.cz/archiv/zpravy-ze-SZS-04042006.php>
- 30) Národní zasílatelské služby. (n .d .). Retrieved March 4 , 2015, from http://www.ups.com/content/cz/cs/shipping/time/service/index.html?WT.svl=PNRO_L1
- 31) nás. (n .d .). Retrieved March 6 , 2015, from <http://www.kamex.cz/index-5 .html>
- 32) Novák, R ., Zelený, L ., Pernica, P ., & Kolář, P . (2011). Přepravní, zasílatelské a logistické služby (Vyd. 1 . ed., p . 392). Praha: Wolters Kluwer Česká republika.
- 33) Novák, R ., Zelený, L ., Pernica, P ., & Kolář, P . (2011). Přepravní, zasílatelské a logistické služby (Vyd. 1 . ed., p . 392). Praha: Wolters Kluwer Česká republika.
- 34) Pernica, P . (2005). Logistika (supply chain management) pro 21. století (Vyd. 1 . ed., Vol. 1 , p . 570). Praha: Radix.
- 35) Pernica, P ., & Mosolf, J . (2000). Partnership in logistics (First ed., p . 448). Prague, Czech Republic: RADIX.
- 36) Plošinový kontejner. (n.d.). Retrieved March 13, 2015, from <http://www.interexpres.cz/?language=1&page=84>
- 37) Portrét společnosti. (n .d .). Retrieved March 4 , 2015, from http://www.dhl.cz/cs/o_nas/portret_spolecnosti.html
- 38) Profil firmy SWS. (2014, January 1). Retrieved March 18, 2015, from <http://terminal.sws.cz/sws/?d =profil>
- 39) Profil firmy. (n .d .). Retrieved March 4 , 2015, from <http://www.bawdf.cz/>
- 40) Profil. (n .d .). Retrieved March 6 , 2015, from <http://www.mab-group.cz/profil.html>
- 41) Rail Cargo Logistics - Czech Republic s .r .o . (n .d .). Retrieved March 5 , 2015, from http://www.railcargologistics.cz/cz/O_nas/O_Rail_Cargo_Logistics_/index.jsp

- 42) Řezníček, B ., & Drahotský, I . (2003). Logistika: Procesy a jejich řízení (Vyd. 1 . ed.). Brno: Computer Press.
- 43) Řezníček, B ., & Drahotský, I . (2003). Logistika: Procesy a jejich řízení (Vyd. 1 . ed.). Brno: Computer Press.
- 44) Sixta, J ., & Mačát, V . (2005). Logistika - teorie a praxe (Vol. 1). Brno: CP Books, a . s .
- 45) skupině. (n .d .). Retrieved March 4 , 2015, from <http://www.geis-group.cz/cz/O-skupine>
- 46) Slaney, H . (2011, June 1). Activities Report 2010 (M . Plaud, Ed.). Retrieved January 31, 2015, from http://www.uic.org/etf/publication/publication-detail.php?code_pub=600/10
- 47) Slaney, H . (2011, June 1). Activities Report 2010 (M . Plaud, Ed.). Retrieved January 31, 2015, from http://www.uic.org/etf/publication/publication-detail.php?code_pub=600/10
- 48) Smartexu. (n .d .). Retrieved March 4 , 2015, from <http://www.smartex.cz/o-smartex/34/>
- 49) Společnost. (n .d .). Retrieved March 6 , 2015, from <http://www.merka.cz/spolecnost.html>
- 50) společnosti. (n .d .). Retrieved March 5 , 2015, from https://www.cdcargo.cz/o-spolecnosti?redirect=https://www.cdcargo.cz/o-nas?p__p__id=101_INSTANCE_M51P4JIJXmU&p__p__lifecycle=0&p__p__state=normal&p__p__mode=view&p__p__col_id=column-3&p__p__col_pos=1&p__p__col_count=
- 51) Stehlík, A ., & Kapoun, J . (2008). Logistika pro manažery (1 . vyd. ed.). Praha: Eko-press.
- 52) Stehlík, A ., & Kapoun, J . (2008). Logistika pro manažery (1 . vyd. ed.). Praha: Eko-press.
- 53) Svatoš, M . (2009). Zahraniční obchod: Teorie a praxe (1 . vyd. ed., p . 368). Praha: Grada.

- 54) Svatoš, M . (2009). Zahraniční obchod: Teorie a praxe (1 . vyd. ed., p . 368). Praha: Grada.
- 55) Štůsek, J . (2007). Řízení provozu v logistických řetězcích (Vol. 1 , p . 277). Praha: C . H . Beck.
- 56) Štůsek, J . (2007). Řízení provozu v logistických řetězcích (Vol. 1 , p . 277). Praha: C . H . Beck.
- 57) Toušek, R . (2009). Management dopravy (Vol. 1 , p . 125). České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- 58) Toušek, R . (2009). Management dopravy (Vol. 1 , p . 125). České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- 59) Troblová, Bureš, Černý, Roubal, & Šimek. (n .d .). Historický vývoj logistiky. Prezentace Power Point. Retrieved March 5 , 2015, from http://home.zcu.cz/~norek/Prednaska_11.PDF
- 60) Troblová, Bureš, Černý, Roubal, & Šimek. (n .d .). Historický vývoj logistiky. Prezentace Power Point. Retrieved March 5 , 2015, from http://home.zcu.cz/~norek/Prednaska_11.PDF
- 61) Úřední věstník Evropské unie. (2014, October 31). Retrieved March 5 , 2015, from <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/sazebni-zarazeni-zbozi/spolecny-celni-sazebnik-es/Spolen celn sazebnk ES 2015/NEK č . 1101-2014.pdf>
- 62) Úvod. (n .d .). Retrieved March 4 , 2015, from <http://www.farmtrans.cz/cs/uvod.html>
- 63) Vaněček, D . (2008). Logistika (3 ., přeprac. vyd. ed.). V Českých Budějovicích: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta.
- 64) Vaněček, D . (2008). Logistika (3 ., přeprac. vyd. ed.). V Českých Budějovicích: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta.
- 65) Veber, J ., Srpová, J ., Cardová, Z ., Dvořáková, Z ., Habrmanová, B ., Hartman, L . & Vojík, V . (2012). Podnikání malé a střední firmy (3 ., aktualiz. a dopl. vyd. ed., p . 336). Praha: Grada.
- 66) Veber, J ., Srpová, J ., Cardová, Z ., Dvořáková, Z ., Habrmanová, B ., Hartman, L . & Vojík, V . (2012). Podnikání malé a střední firmy (3 ., aktualiz. a dopl. vyd. ed., p . 336). Praha: Grada.

- 67) Veselý, Z . (2011). Diplomacie: (teorie - praxe - dějiny) (p . 493). Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.
- 68) Veselý, Z . (2011). Diplomacie: (teorie - praxe - dějiny) (p . 493). Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.
- 69) Zahraniční obchod - metodika. (n .d .). Retrieved March 2 , 2015, from <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/zo>
- 70) Zaplatílek, J . (2007, November 12). Zásobování České republiky ropou. Retrieved March 16, 2015, from <http://www.mero.cz/o-spolecnosti/napsali-o-nas-zasobovani-cr-ropou/>

9. Seznam obrázků a tabulek

Seznam obrázků

Obrázek 1: Plošinový kontejner.....	55
-------------------------------------	----

Seznam tabulek

Tabulka 1: Zkoumané subjekty	28
Tabulka 2: Dovoz do ČR z ostatních kontinentů	35
Tabulka 3: Import – Asie.....	36
Tabulka 4: Import Čína – ČR letecká přeprava.....	38
Tabulka 5: Import Čína – ČR námořní přeprava.....	40
Tabulka 6: Import Čína – ČR železniční přeprava.....	42
Tabulka 7: Import Čína – ČR železniční přeprava kontejneru 40'	44
Tabulka 8: Import Čína – ČR námořní přeprava kontejneru 40'	45
Tabulka 9: Vývoz z ČR do ostatních kontinentů.....	47
Tabulka 10: Export - Amerika.....	48
Tabulka 11: Export ČR – USA letecká přeprava.....	50
Tabulka 12: Export ČR – USA námořní přeprava.....	52
Tabulka 13: Export ČR – USA námořní přeprava kontejneru 40'	55

10. Seznam příloh

Příloha 1: Pravidla vhodná pro jakýkoliv způsob přepravy

Příloha 2: Pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní přeprav

11. Přílohy

Příloha 1: Pravidla vhodná pro jakýkoliv způsob přepravy

Pravidla vhodná pro jakýkoliv způsob přepravy	
Zkratka - název	Popis
EXW – Ex Works	„Ze závodu“ znamená, že prodávající splní dodávku, jakmile poskytne zboží k dispozici kupujícímu v objektu prodávajícího, nebo v jiném místě (sklad, závod, továrna...)
FCA – Free Carrier	„Vyplaceně dopravci“ znamená, že prodávající dodává zboží dopravci, nebo jiné osobě, kterou jmenuje kupující, v objektu prodávajícího nebo v jiném jmenovaném místě
CPT – Carriage Paid To	„Přeprava placena do“ znamená, že prodávající dodává zboží dopravci, nebo jiné osobě jím jmenované, ve sjednaném místě a prodávající je povinen sjednat přepravu a náklady s ní spojené
CIP – Carriage And Insurance Paid To	„Přeprava a pojištění placeny do“ znamená to samé co CPT a navíc je prodávající povinen sjednat pojištění, které kryje kupujícího před ztrátou či poškozením zboží, vzniklém při přepravě
DAT – Delivered At Terminal	„S dodáním do překladiště“ znamená, že prodávající splní dodání okamžikem, kdy je zboží vyloženo z příchozího dopravního prostředku a poskytnuto kupujícímu ve jmenovaném překladišti, přístavu či jiném místě
DAP – Delivered At Place	„S dodáním v místě určení“ znamená, že prodávající splní dodání okamžikem, kdy je zboží dodáno kupujícímu na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce v místě, které si předem určí
DDP – Delivered Duty Paid	„S dodáním clo placeno“ znamená, že prodávající splní dodání, jakmile zboží předá kupujícímu k dispozici, a to: celně odbavené pro dovoz na příchozím dopravním prostředku, které je připravené k vykládce na místě předem určeném

Zdroj: Incoterms (2010), vlastní zpracování

Příloha 2 : Pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu

Pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu	
Zkratka - název	Popis
FAS – Free Alongside Ship	„Vyplaceně k boku lodi“ znamená, že prodávající splní povinnost, pokud dodá zboží k boku lodi, kterou jmenuje kupující v přístavu, kde je ujednáno nalodění
FOB – Free On Board	„Vyplaceně lod“ znamená povinnost prodávajícího dodat zboží na palubu lodi, kterou jmenuje kupující ve sjednaném místě nalodění, anebo obstarat zboží takto dodané
CFR – Cost And Freight	„Náklady a přepravné“ znamená, že prodávající splní svou povinnost, pokud dodá zboží naložením na palubu lodi, nebo obstaráním zboží takto dodaného
CIF – Cost Insurance And Freight	„Náklady, pojištění a přepravné“ znamená, že prodávající dodá zboží na palubu lodi, nebo obstará zboží takto dodané

Zdroj: Incoterms (2010), vlastní zpracování