

Optimalizace činností ve spedičním podniku

Libor Kunc

Bakalářská práce
2009



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta technologická

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta technologická
Institut bezpečnostních technologií
akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Libor KUNC**
Studijní program: **B 6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Logistika a management**
Téma práce: **Optimalizace činností ve spedičním podniku**

Zásady pro vypracování:

1. Zpracujte pojednání na téma optimalizace činností ve spedičním podniku, s cílem analyzovat procesy ve spedičním podniku a navrhnout variantu jejich optimalizace.

Rozsah práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

Dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Zdeněk Málek, Ph.D.
Institut bezpečnostních technologií

Datum zadání bakalářské práce:

20. února 2009

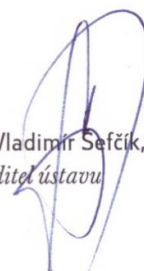
Termín odevzdání bakalářské práce:

3. června 2009

Ve Zlíně dne 9. března 2009



doc. Ing. Petr Hlaváček, CSc.
děkan



prof. PhDr. Vladimír Šefčík, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Bakalářská práce šVyuffití Optimalizace inností ve spedi ním podnikuõ je zam ena na popsání speditérské innosti. V teoretické ásti je vysv tlena základní terminologie, metody a postupy, které se vztahují k problematice v oboru spedice. V praktické ásti je e-en výb r neideáln j-ího postupu konkrétního obchodu.

Klí ová slova: Speditér, doprava, p eprava, broker

ABSTRACT

Bachelor thesis šOpimalization activity in spedition companyõ focuses on describing spedition activities. In theoretical part, basic terminology, methods and approaches that relate to the problems in spedition field are explained. The practical part deals with selection of the most suitable approach for concrete business.

Keywords: freight forwarder, forwarding, carriage, broker

Prohlášení

Na tomto místě prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Optimalizace inností ve spedicívním podniku vypracoval samostatně s použitím odborné literatury a pramenů, uvedených na seznamu.

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. Zdeňkovi Málkovi. Dále bych chtěl poděkovat své rodině za psychickou, finanční a morální podporu při studiu.

OBSAH

ÚVOD	9
I TEORETICKÁ ÁST	10
1 CHARAKTERISTIKA SPEDI NÍ INNOSTI	11
1.1 ZAHRANI NÍ OBCHOD A JEHO ÚZKÉ PROPOJENÍ S MEZINÁRODNÍM ZASILATELSTVÍM	11
1.2 HISTORIE ROZVOJE DOPRAVY	12
1.3 HISTORIE SPEDICE (ZASILATELSTVÍ) V ĚSKÝCH ZEMÍCH	13
1.4 CHARAKTERISTIKA ZASILATELSKÉ (SPEDI NÍ) INNOSTI	14
1.4.1 Odm na za poskytnutou službu	15
1.4.2 Odpov dnost speditéra	15
1.4.3 Zasílatelská smlouva	16
1.5 DODACÍ PODMÍNKY (INCOTERMS) VE SPOJENÍ SE SPEDI NÍ INNOSTÍ	16
2 DRUHY MEZINÁRODNÍ DOPRAVY A POUÍVANÉ DOKUMENTY Z HLEDISKA SPEDI NÍ INNOSTI	19
2.1 ŤELEŽNÍ DOPRAVA	19
2.2 SILNÍ DOPRAVA	20
2.3 LETECKÁ DOPRAVA	21
2.4 Í NÍ DOPRAVA	22
2.5 NÁMO NÍ DOPRAVA	22
2.5.1 Normativy upravující vztahy odpov dnostní vztahy v mezinárodní námo ní doprav	23
2.5.2 len ní námo ní dopravy	24
2.5.3 Mezinárodní instituce ínné v námo ní doprav	28
2.6 KOMBINOVANÉ P EPRAVY	28
2.6.1 Charakteristika kombinovaných p eprav	28
2.6.2 Kontejnerová p eprava	29
3 POZICE FIRMY WORLDWIDE TRADING TRANSPORT NA ĚSKÉM A SV ŤOVÉM SPEDI NÍM TRHU	31
3.1 VÝVOJ FIRMY	31
3.2 HLAVNÍ KLIENTELA FIRMY A POSLEDNÍ REFEREN NÍ OBCHODY	33
II PRAKTICKÁ ÁST	35
4 ANALÝZA KONKRÉTNÍ P EPRAVY Ó OBCHODNÍHO P ÍPADU CIF ALEXANDRIA	36

4.1	OBJEDNÁVKA OBCHODU.....	36
4.2	VOLBA DOPRAVNÍCH PROSTĚDKŮ	36
4.3	LOGISTICKÉ ŘEŠENÍ.....	37
4.4	PROVĚZENÍ FÁZÍ/ÚSEKŮ PŘIPRAVOVANÉ PŘEPRAVY.....	37
4.5	SERVIS VYTIPOVANÝCH PŘÍSTAV	39
4.6	PROVĚZENÍ MOŽNOSTÍ /TRAS KONTINENTÁLNÍ PŘEPRAVY ZBOŽÍ DO VYTIPOVANÝCH NALOŽOVACÍCH PŘÍSTAVŮ	40
4.7	PROVĚZENÍ TECHNICKÉ MOŽNOSTI A PODMÍNKY PŘEKLADU A EVENTUÁLNÍ SKLADOVÁNÍ VE VYBRANÝCH MOŽNÝCH PŘÍSTAVECH NALOŽOVACÍCH	41
4.8	VYHODNOCENÍ KONTINENTÁLNÍ PŘEPRAVY	44
	ZÁVĚR.....	47
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	48
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	49
	SEZNAM TABULEK	50
	SEZNAM PŘÍLOH	51

ÚVOD

Cílem mé bakalářské práce je ukázat důležitou roli mezinárodní spedice (zasílatelství) a především námořní spedice v mezinárodních komoditních obchodech a zároveň prokázat, že obor mezinárodního zasílatelství není pouze elementem podporujícím komoditní obchody, ale je též samostatná profitabilní oblast podnikání. Toto bude ukázáno v poslední části mé bakalářské práce, kde budu analyzovat jeden konkrétní spedicí obchod a vyhodnotím jeho optimalizaci.

V první kapitole se budu zabývat mezinárodním zasílatelstvím v úzkém propojení s mezinárodním komoditním obchodem, krátce se zmíním o historii rozvoje dopravy a historii spedice v letech. Dále budu charakterizovat základní prvky spedicí činnosti v etné definice mezinárodního speditéra, jeho odpovědnosti, odměňování a smluvního zajištění speditérských služeb. V závěru této první kapitoly budu komentovat dodací podmínky INCOTERMS ve spojení se spedicí činností.

Ve druhé kapitole se budu zabývat základními druhy mezinárodní dopravy z hlediska spedicí činnosti. Budu též komentovat hlavní používané dokumenty v jednotlivých dopravách. Soustředím se především na námořní dopravu, kde se budu zabývat základními mezinárodními dohodami, dále podrobně komentuji a porovnáám liniovou a trampovou námořní dopravu a zhodnotím činnost hlavních mezinárodních institucí činných v námořní dopravě. V závěru této kapitoly budu hodnotit kombinovanou přepravu s aspektem na kontejnerizaci.

Ve třetí kapitole využiji mé zkušenosti v mezinárodní spedicí firmě Worldwide Trading Transport Ltd. Popíši historii firmy, její největší spedicí obchody. Z pohledu příjmu se budu zabývat klientelou firmy (transport principals) a jejím získáváním. V závěru této kapitoly bude zajímavé zjistit připravenost této spedicí firmy na současnou ekonomickou a finanční krizi s výhledem do nejbližší perspektivy.

čtvrtá závěrečná kapitola bude spojena s analýzou konkrétního spedicí obchodu v etné vyhodnocení jeho optimální varianty.

I. TEORETICKÁ ÁST

1 CHARAKTERISTIKA SPEDITIONÍ INNOSTI

1.1 Zahraniční obchod a jeho úzké propojení s mezinárodním zasilatelstvím

Vývoz a dovoz zboží a služeb jsou innosti, které úzce souvisí s výrobním procesem. P edevším zaji-t ní vývozu, na n mfl je eská ekonomika historicky velice závislá, pat í v oblasti prodeje k t m nejnáro n j-ím innostem. Na rozdíl od prodeje zboží a služeb v tuzemsku vyžaduje dal-í znalosti a dovednosti, což se ozna uje jako štechnika a ekonomika obchodních operací, dále vyžaduje znalosti zvyklostí pro jednotlivé trhy, znalosti právní, jazykové, celní a dopravní.

Nedílnou sou ástí vývozních a dovozních operací je sjednávání p epravního zaji-t ní t chto obchodních operací. Zp sob zaji- ování p epravy zboží v mezinárodním obchod m fle do zna né míry ovlivnit výsledek obchodní operace. P epravní náklady jsou obvykle významnou sou ástí ceny zboží. Strany kupní smlouvy si obvykle nezaji- ují mezinárodní p epravu p ímo, vlastními dopravními prost edky, ale vyuffívají služeb specializovaných subjekt , nej ast ji zasilatel (speditér). Zasilatelé hrají mimo ádnou úlohu p i zaji- ování logistických operací v mezinárodním obchod . Zasilatelské organizace kontrolují v sou asné dob zhruba 75% celkového objemu nákladní p epravy. Mezinárodní zasilatelské firmy nabízejí obstarání komplexního toku zboží z výrobního závodu afl po dodávku do skladu kone ného zákazníka.

Jak již bylo e eno, nedílnou sou ástí vývozních i dovozních operací je sjednávání p epravního zaji-t ní t chto obchodních operací. Jeho zp sob vyplývá p edevším z podmínek obchodních kontrakt . P epravní zaji-t ní zahrnuje nejen vlastní p emíst ní náklad (carga), tj. dopravu (resp. dopravní služby), ale i dal-í služby s tímto procesem spojené (nakládku, vykládku, balení, skladování, celní odbavení, poji-t ní atd.).

Zaji-t ní p epravy v zahrani ních obchodních operacích zahrnuje celou ádu díl ích inností a služeb. Mezi nejvýznamn j-í pat í volba dopravního prost edku a dopravní cesty.

P epravní innost m fle být zaji- ována p epravcem p ímo nebo p ímým prost ednictvím dopravce, nebo nej ast ji zvolením vhodného zasilatele (speditéra), který tento souhrn p epravních služeb zajistí svým jménem na ú et p epravce.

Základní druhy mezinárodní dopravy jsou následující:

železniční, silniční, letecká, říční, námořní

1.2 Historie rozvoje dopravy

Spedice je založena na komunikaci, spolehlivosti, zkušenostech, přírodních podmínkách atd. Především je však založena na dopravě, bez které by tento obor vůbec nemohl fungovat, spíše by vůbec nevznikl. Z tohoto důvodu bych na úvod teoretické části uvedl historii rozvoje dopravy a její rozdělení.

Historii dopravy můžeme rozdělit na čtyři různé části.

- První období zahrnuje časový úsek mezi 11. a 16. Stoletím. Toto období je charakterizováno rozvojem říční a pobřežní infrastruktury, jež umožnilo propojení severní Evropy se středozemní oblastí a to jednak po vnitrozemských řekách a jednak po říční plavbou po moři. Toto období je spjato s existencí a rozvojem tehdejších hospodářských center: Benátky, Janov, Brémy, Lubeck, Bergen.
- Druhé období zahrnuje zhruba časový úsek 16. a 18. Století. Je spojeno s rozvojem námořní plavby na otevřeném moři. Tento vývoj umožnilo spojení Evropy s pobřežními oblastmi Afriky, indického subkontinentu a s oblastmi jihovýchodní Asie. V tomto období vznikají nová hospodářská centra: Lisboa, Antverpy, Amsterdam, Londýn.
- Třetí období se nachází v časovém úseku mezi začátkem 19. Století a polovinou 20. Století. Je charakterizováno propojením námořní, říční a vnitrozemské železniční infrastruktury, kdy dominantní roli v rozvoji dopravní infrastruktury hraje především železnice. Dochází k napojení Evropy a severní Ameriky a k integraci mezikontinentálního spojení s evropským prostorem. Typ dopravní infrastruktury charakterizují relativně dlouhé spoje mezi relativně omezeným počtem velkých, převážně pramyslových center. Tato infrastruktura kvalitativně má dosavadní způsob spojení. Vyznačuje se tím, že umožnilo přepravu hromadných substrátů i osob na velké vzdálenosti, koncentraci pramyslu, hierarchické uspořádání systému výroby a oběhu. Pro uživatele znamená nové efekty z využití této infrastruktury ve formě úspor z rozsahu.

- tvrté období se rozvíjí zhruba od poloviny 20. století a představuje v hrubých rysech souasný stav vyznaující se existencí víceoborové dopravní infrastruktury, s dominantní rolí silniční a letecké infrastruktury, stále rostoucí úlohou motorismu a automobilismu ve společnosti, dochází k propojení plošné a liniové obsluhy prostoru, dochází ke vzniku konkurenčního, lenitého a rozsáhlého dopravního sektoru. [3]

1.3 Historie spedice (zasílatelství) v českých zemích

Spedice má v českých zemích velkou tradici a patří k nejstarším ve světě. V roce 1997 se konal ve Vídni světový kongres Mezinárodní federace spedičních svazů (FIATA) u příležitosti stého výročí založení první národní asociace speditérů na světě a to v Rakousku. Je třeba uvést, že jejími členy byla celá řada spedičních firem, sídlících v české části rakouského impéria.

Česká spedice byla po vytvoření samostatného Československa v roce 1918 značně aktivní i mezinárodně. V letech 1926 a 1946 byla vždy zakládajícím členem světové speditérské federace FIATA.

V roce 1948 a následujících letech došlo v rámci totální nacionalizace prakticky na 40 let k likvidaci soukromého podnikání ve spedici a jako v jiných sektorech byl i zde uplatněn státní monopolní systém.

Krátce po zásadních politických změnách v roce 1991 dochází k založení Svazu spedice a skladování České republiky jakožto profesního flivnostenského společenstva především soukromých firem tohoto oboru. V roce 1992 se svaz stává řádným členem FIATA.

V roce 1998 dochází ke změně názvu na šSvaz spedice a logistiky České republiky. [9]

V 90. letech minulého století se začal projevovat i v České republice komplexní servis mezinárodních spedičních firem nabízející komplexní službu z výrobního závodu až ke konečnému zákazníkovi. Speditéři začali vystupovat jako tzv. Multimodální operátoři i přejímající odpovědnost a celkové ručení za celou dopravní cestu vydávající jako jediný přepravní doklad. Tento způsob přepravy se až do dneška stává nejdřívejším nástrojem konkurenceschopnosti na trhu. Zásilatelé vyhledávají a nabízejí optimální, bezpečnou, rychlou, a cenově výhodnou přepravu. Rozvíjí se čím dál více just-in-time dodávky,

zrychlují se distribuční sítě, unifikují se přepravní dokumenty, rozvíjí se kontejnerizace, vznikají a rozvíjejí se zóny volného obchodu, distribuční centra. Velcí přepravci i světoví speditéři vytvářejí pro zákazníky velká logistická centra.

1.4 Charakteristika zasilatelské (spediční) činnosti

Jak již bylo řečeno v závěru předcházející kapitoly jsou zásadní etapy rozvoje technické a technologické, ekonomické a právní tržní vztahy, jejichž vývojem se vyvíjí a rozvíjí celý komplex přepravních a logistických služeb. Toto velmi rozsáhlé a široké spektrum služeb dnes nemůže zajišťovat nikdo jiný než kvalifikovaný expert. Tímto expertem může být buď přímo dopravce, nebo speditér (zasílatel). Zda bude použito přímo dopravce nebo zda bude třeba zapojit speditéra, záleží na konkrétních podmínkách každého obchodního případu. Náročné kombinované přepravy nebo například trempové dopravy jsou vždy realizovány prostřednictvím zasilatele (speditéra).

Mezinárodní zasilatel je právnická nebo fyzická osoba, která obstarává vlastním jménem a na účet podle příkazu přepravu zásilek. Obsah činnosti zasilatele však zdaleka přesahuje pouhé zajišťování přepravy zboží podle dispozic příjemce. Dochází k nové struktuře zasilatelských služeb, vyřadujících od zasilatele, aby komplexně hodnotil aktuální možnosti jednotlivých dopravních oborů, jejich ekonomickou efektivnost v daném kontextu, tarify, ceny, kapacitu, vytížení a také vhodnost dopravních prostředků pro přepravu dané komodity v konkrétní přepravě a po distribuci a termínované dodání konečnému spotřebiteli. Svou službu poskytuje zasilatel za odměnu ve formě zasilatelské provize.

Speditér průběžně zkoumá přepravní možnosti a podmínky a na základě svých znalostí a podle dispozic příjemce volí zejména přepravní cestu a dopravní prostředek. Své služby, jejichž provedení vyřaduje podle příkazu odborně a co nejefektivněji, poskytuje zasilatel na základě zasilatelské smlouvy. V rámci své služby obstarává speditér také doklady, zejména o zásilku během přepravy, obstarává celní formality, zajišťuje různé kontrolní činnosti v rámci příkazu, může zajišťovat i poskytnutí zásilky, poskytovat inkasní službu formou zasilatelské dobírky a poskytuje stále širší rozsah doprovodných služeb s přepravou souvisejících. [3]

1.4.1 Odměna za poskytnutou službu

Za poskytnutou službu náleží zasilateli odměna. Výše spederní odměny je buď sjednána ve smlouvě, nebo je stanovena sazebníkem/tarifem spederní odměny. Spederní odměna je víceméně splatná ihned po uzavření přepravní smlouvy a předání zásilky dopravci. Na zásilku má speditér i zadržovací právo (tzv. lien on cargo) pro případ, kdyby příjemce odmítl uhradit zasilatelskou odměnu nebo výlohy vzniklé během přepravy (dopravné, skladné aj.) poté, co speditér přepravu řádně a podle požadavků příjemce obstaral.[3]

1.4.2 Odpovědnost speditéra

Při plnění příkazu vystupuje do popředí vedle ceny poskytovaných služeb, na kterou se soustřeďuje pozornost a zájem příjemce, především základní povinnost speditéra a to, vynaložit při obstarávání přepravy náležitou odbornou péči. Z toho vyplývá i odpovědnost zasilatele vůči příjemci za dodržení dispozic a také za eventuální vznik škod na zásilce při obstarávání přepravy. Zasilatel v zásadě ručí za volbu přepravní cesty a dopravního prostředku, stejně tak za volbu dalšího zasilatele (subspeditéra) nebo dopravce. [3]

Příklady odpovědnosti speditéra:

- zavinění nesprávného doručení zásilky
- neprovedení speditérské dobírky, pokud byla součástí příkazu
- všechny škody vzniklé nedodržením nebo porušením dispozic například chybné signování, pomíchání zásilky aj.
- neúčinnost pojistného krytí způsobená nezajištěním způsobilého regresu vůči třetí osobě zejména dopravci

Speditér, ale v zásadě neručí za škody, které příkazem nezavinil a nemohl jim ani při vynaložení náležité péče zabránit například:

- škody z povahy zboží, na které nebyl předem v rámci příkazu upozorněn
- poškození nebo manko na zásilce, pokud prokáže, že zásilku odevzdal příjemci ve stavu, v jakém ji přijal
- škody kryté dopravním pojištěním aj.

V každém případě je speditér povinen příkazce informovat o každé škodě, která na zásilce vznikla nebo která hrozí. S cílem zabránit rozsáhlé škodě může speditér zásilku i prodat bez předchozího upozornění příkazce, kterého informuje dodatečně.

1.4.3 Zásílatelská smlouva

Zásílatelské služby jsou poskytovány na základě zásílatelské smlouvy. Jedná se o zvláštní typ komisionářské smlouvy, jejímž předmětem je obstarání přepravy. Podle Zákoníku mezinárodního obchodu zásílatelskou smlouvou se zavazuje zasílatel příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věci (zásilky) z určitého místa (místa odeslání) do jiného místa (místa určení) nebo úkony spojené s přepravou související a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.

Smlouva mezi příkazcem a zasílatelkou vzniká zpravidla přijetím zásílatelského příkazu.

Ve své podstatě vstupuje zasílatel minimálně do dvou smluvních vztahů:

- na jedné straně s příkazcem, pro kterého a na jeho účet má přepravu obstarat. S ním uzavírá zásílatelskou smlouvu.
- Na straně druhé s dopravcem, se kterým uzavírá smlouvu o přepravě.

1.5 Dodací podmínky (INCOTERMS) ve spojení se speciálními podmínkami

Dodací podmínka (dodací parita) je důležitou náležitostí obchodního kontraktu v mezinárodním obchodě a je v úzkém propojení s dopravními podmínkami kontraktu. Určuje povinnosti prodávajícího a kupujícího, které souvisí s dodávkou a převzetím zboží. Určuje zejména způsob, místo a okamžik předání zboží kupujícímu, předchozí náklady a rizika z prodávajícího na kupujícího a další povinnosti obou stran při zajištění dopravy, pojištění, celního odbavení, atd. Dodací podmínka ovlivňuje podstatným způsobem výši ceny zboží v zahraničním obchodě. Určuje, jakou část nákladů spojených s dodávkou zboží hradí prodávající a jakou část nákladů hradí kupující. Platí, že čím je delší dodací parita, tím více v této části výloh hradí prodávající, tím více obchodní ceny může docílit.

Dodací podmínky vznikaly v obchodní praxi na základě zvyklostí (obchodních zvyklostí). Nejednotný výklad těchto podmínek se stal překážkou pro rozvoj mezinárodního obchodu,

proto docházelo k pokusům o jejich sjednocení. Vznikly tzv. INCOTERMS (International Commercial Terms), které byly poprvé publikovány Mezinárodní obchodní komorou v Paříži v roce 1936. V následných desetiletích byly vydány změny a dodatky, poslední novelizace INCOTERMS je z roku 2000. Účelem INCOTERMS je stanovit soubor mezinárodních pravidel pro výklad nejvíce používaných obchodních dohod v zahraničním obchodu. INCOTERMS upraví pouze vztahy mezi prodávajícím a kupujícím. Vztahy k ostatním subjektům, například k bankám, pojišťovnám, dopravcům nebo speditérům musejí být řešeny formou jiných smluvních typů. [8]

Například vztah k speditérům, jak již bylo řečeno, je řešen zasilatelskou smlouvou a vztah k dopravcům přepravní smlouvou. Jelikož se ale z hlediska povinností kupujícího i prodávajícího v INCOTERMS objevují dopravní i dopravně pojišťovací povinnosti, je nezbytné, aby speditéři znali podrobně jednotlivé dodací parity, protože tyto podmínky musí následně aplikovat do smluv zasilatelských.

Ve všech dodacích podmínkách jsou stanoveny základní povinnosti prodávajícího a kupujícího.

- Povinnosti prodávajícího:
 - Dodání zboží podle obchodní smlouvy
 - Licence, povolení a formality
 - Přepravní smlouva (včetně pojištění)
 - Dodání zboží
 - Přechod rizik
 - Rozdělení výloh (úhrad, plateb, nákladů)
 - Vyrozměnění kupujícího
 - Doklady o dodání, přepravní (dopravní) doklady
 - Kontrola, balení a značení (signování)
 - Další povinnosti.
- Povinnost kupujícího:
 - Zaplacení ceny

- Licence, povolení a formality
- Právní smlouva (včetně pojistění)
- Převzetí zboží
- Přechod rizik
- Rozdělení výloh (úhrad, plateb, náklad)
- Vyrozumění prodávajícího
- Doklady o dodání, právní (dopravní) doklady
- Kontrola, balení a značení (signování)
- Další povinnosti.[3]

Z povinností prodávajícího i kupujícího je zřejmé propojení všech dodacích parit s mezinárodní dopravou. Jednotlivé druhy doprav, které budou komentovány v následné kapitole, jsou tudíž nejen důležitými samostatnými celky, ale též důležitými elementy mezinárodního komoditního obchodu.

2 DRUHY MEZINÁRODNÍ DOPRAVY A POUŽÍVANÉ DOKUMENTY Z HLEDISKA SPEDITIONÁRNOSTI

V této kapitole se budu zabývat jednotlivými základními druhy doprav, především z pohledu speditéra (zasílatele). Koncentrovat se budu především na námořní dopravu. V závěru této kapitoly se budu zabývat stále postupujícím trendem rozvojem kombinovaných přeprav, především přeprav kontejnerových.

2.1 železniční doprava

železniční přeprava má z hlediska zahraničního obchodu velký význam. Podle hustoty železniční sítě patří Česká republika k jedním zemím Evropy. Objem náklad přepravovaných po železnici sice po roce 1989 podstatně poklesl, přesto však zůstane železniční doprava nezbytnou a podstatnou součástí dopravních sítí v České republice, a to zejména v oblasti mezinárodní přepravy zboží. Zatímco v Evropské unii poklesl podíl železnice na celkové přepravě nákladů na méně než 15%, v Rusku si železnice zachovaly takřka 58% podíl.

Podmínky mezinárodní přepravy po železnici jsou upraveny úmluvami a dohodami uzavíranými na úrovni vlád jednotlivých států a železničních správ.

Nejdůležitější mezinárodní organizací, která působí v oblasti železniční dopravy, je Mezinárodní unie železnic (UIC). Další mezinárodní organizací, ve které je též Česká republika zastoupena, je Organizace pro spolupráci železnic (OSJD).[2]

V železniční dopravě se zásilkování dělí na zásilky kusové a vozové. Vozové zásilky vyžadují zvláštní vagon, nákladku zajišťuje odesílatel a vykládku přeje příjemce a na každý vagon je potřeba jeden nákladní list. Kusové zásilky mají níže než výtun, není na něm zvláštní vagon a na každou zásilku musí být zvláštní nákladní list.

Cena za železniční přepravu tzv. železniční přepravné zahrnuje samotnou dopravu tzv. dovozní, další poplatky, clo a jiné výdaje od přejetí zásilky k železniční přepravě až do okamžiku jejího předání. Přepravné hradí buď odesílatel nebo příjemce a vypočítává se dle tarifu, které platí v den sjednání dopravní smlouvy, o tom, kdo bude přepravné hradit, musí odesílatel učinit záznam v železničním nákladním listu.

ve železniční nákladní list je hlavní dokument v železniční přepravě. Má pět částí, prvopis nákladního listu obdrží příjemce, druhý díl o karta o zůstává u železnice, třetí díl o návěští a odborný list o doprovází zásilku, čtvrtý díl o druhopis nákladního listu o je vydán odesílateli a pátý díl o účetní list - zůstává u odesílací stanice.[3]

2.2 Silniční doprava

V mezinárodní přepravě zboží hraje silniční doprava prvotní úlohu. Oproti ostatním druhům dopravy má řadu výhod. Jedná se zejména o rychlost, operativnost, možnost dodávek z domu do domu a o kontrolu nad zbožím po celou dobu dopravy. Nevýhodou je samozřejmě její negativní vliv na životní prostředí.

Nejvýznamnější mezinárodní organizací, která působí v oblasti mezinárodní silniční dopravy, je Mezinárodní silniční unie (IRU). V současné době má zhruba 150 členů z 55 zemí. Za ČR je jejím řádným členem ESMAD Bohemia. Posláním IRU je zastupovat zájmy silniční dopravy. IRU je rovněž řídicí institucí v systému TIR (Celní konvence OSN o mezinárodní dopravě pod karnetem TIR)

Dohoda TIR umožní urychlení celního odbavení dnes je tento systém využíván jenom okrajově do zemí mimo EU (Turecko apod.) Naopak vstupem ČR do EU došlo k výraznému zjednodušení, respektive k likvidaci celních formalit. A co více, dopravci již mohou bez problému provádět přepravy mezi jednotlivými zeměmi EU, aniž by při tom museli tranzitovat přes ČR. Důsledkem vysoké konkurenceschopnosti naší mezinárodní kamionové dopravy bylo zvýšení podílu na celkových přepravách v rámci EU, potažmo na nedostatku českých lidí. Vztahy mezi odesílatelem, dopravcem a příjemcem e-í mezinárodní Úmluva CMR. ČR je rovněž signatářem této Úmluvy.[2]

Dokladem o uzavření smlouvy (dle úmluvy CMR) je nákladní list CMR. Správné vyplnění nákladního listu je podstatné pro eventuální následné řešení sporů mezi odesílatelem a dopravcem resp. dopravcem a příjemcem.

Přepřevu nebezpečného zboží e-í dohoda ADR, ČR je rovněž signatářem této dohody.

Naproti tomu dohoda AETR e-í především bezpečnostní stránku mezinárodní silniční dopravy, to je povinné přestávky, vybavení vozidel, kolení posádek.[2]

Moderním trendem mezinárodní přepravy je rozvoj kombinovaných přeprav, to je využíváno jak na silnici, tak na železnici, dále je se tak z důvodů :

- Ekonomického
- Propustnosti silničních koridorů
- časových

V poslední době se často hovoří o nutné regulaci nákladní silniční dopravy jako takové (záказы jízd kamionů v páteky apod.) [3]

Je nutno, ale připomenout, že není reálné převést významnější část zboží přepravovaného po silnici na železnici nebo jiné druhy přepravy. Naopak v případě omezení přepravy po železnici (například stávky vlakvedoucích) je to naopak silniční doprava, která výpadek železnice musí nahradit zvýšenou přepravou po silnici.

2.3 Letecká doprava

Letecká doprava je velice rychlá a spolehlivá, na druhé straně je poměrně nákladná. Přesto její podíl stoupá a odhaduje se, že přibližně 20% mezinárodní dopravy zboží je v hodnotovém vyjádření realizováno letecky. Jednotná úprava podmínek provozování mezinárodní letecké dopravy a odpovědnosti leteckého dopravce vyplývá z Úmluvy o sjednocení norem, kterých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (tzv. Varšavské úmluvy).

Leteckou dopravu dělíme na liniovou a charterovou. Liniová letecká doprava využívá pro přepravu zboží pravidelných linek, které přepravují osoby. Charterová doprava je nepravidelná a uskutečňuje se najatými letadly na určitou dobu nebo na určitou cestu.

Hlavní dokument je Letecký nákladní list (Airway Bill), který je neobchodovatelným přepravním dokladem svěřícím o uzavření přepravní smlouvy. Má tři originály, jeden je určen dopravci, druhý odesílateli a třetí je pro příjemce. Kopie jsou určeny pro agenty, celníky a letiště.

V letecké dopravě se využívá také sbírná služba, tzv. konsolidace. Letecký speditér sdružuje záсылky několika odesílatelů do jedné partie, kterou odesílá do místa určení svému smluvnímu partnerovi, a ten je rozesílá jednotlivým příjemcům. Každá záсылka musí být provázena dokumentem HAWB (House Airway Bill), který vychází z dokumentu Master

Airway Bill. N které letecké společnosti konkurují t mto zasilatel m a jsou schopny zajistit p epravu z domu do domu.[2]

2.4 í ní doprava

í ní p eprava by mohla být, zvlá-t díky spojení s námo ními p ístavy, pro zahrani ní obchod R pom rn významná. P esto je v-ak její podíl nízký a má stále klesající tendenci. D vodem je hlavn nízký stav vody a tím omezená splavnost. K výhodám í ní dopravy pat í zejména nífl-í náklady v porovnání s jinými druhy nákladních doprav, umofl ující nakládku velkých a nadrozm rných náklad , p ímý p eklad lun-námo ní lo . Nevýhodou je sezónnost zp sobená, jak jifl uvedeno, nízkým stavem vody a omezenou splavností. Dal-í nevýhodou je malá rychlost.

Objednávku dopravy realizuje objednatel nej ast ji tzv. knihovacím dopisem (Booking note), ve které specifikuje zejména druh, rozm ry, mnofství zboží a nalo ovací termíny. Smluvní vztah vzniká p íjetím zásilky k doprav a podpisem dopravního dokumentu.

V í ní doprav je hlavním dokumentem í ní nákladní list, který je cenným papírem (document of title) a vystavuje se na fládost odesílatele bu na doru itele, nebo na jméno nebo na ad. Dopravce je povinen zásilku vydat osob oprávn né podle nákladního listu, jestliffe tato osoba p edloflí originál nákladního listu a potvrdí na m p íjetí zásilky. Pokud zní na doru itele nebo na ad, je odesílatel povinen uvést jméno a adresu k ohlá-ení p íjezdu lodi (notify). Pokud je nákladní list vystaven na doru itele nebo na ad, není dopravce povinen ov ovat totoflnost p íjemce zboží. U nákladního listu na ad je ale dopravce povinen ov ít nep eru-enost rubopis .

Cena za dopravu neboli dopravné se vypo ítavá podle hmotnosti, rozm ru nebo mnofství a je dáno tarify dopravce. Dopravné platí odesílatel. Ozna ili odesílatel jako plátce dopravného jinou osobou, m flle dopravce pofladovat p ed provedením dopravy zaji-t ní své pohledávky.[3]

2.5 Námo ní doprava

Význam námo ní dopravy má objektivn vzato adu NEJ ó je celosv tov nejroz-í en j-ím, nejstar-ím, nejvýznamn j-ím, ale i nejsloflit j-ím dopravním oborem. Vzhledem k tomu, flle je velmi úzce provázána s mezinárodním komoditním obchodem (vyfladuje se znalost

obchodních akreditiv , dodacích parit, atd.), a vzhledem k její vlastní obchodní náro nosti, je často nazývána jako šThe Mother of Bussinesö.

Námo ní p eprava je velmi rozsáhlý obor a zahrnuje řadu pr myslových, obchodních a dal-ích inností. V mezinárodním námo ním sv t se proto vřil výraz šnámo ní pr myslö ó šShipping Industryö.

Z hlediska mezinárodního obchodu je námo ní doprava nejvýznamn j-ím dopravním oborem, který se neustále modernizuje a vyuffívá nové technologie. Z tohoto řvodu a řel v souvislosti, ře firma Worldwide trading transport s.r.o., kde jsem vykonával praxi, se soust e uje p edev-ím na námo ní spedici, budu se nyní námo ní dopravou zabývat podstatn ě podrobn ě neř edchozími druhy doprav.

Námo ní p eprava se stále modernizuje, zdokonalují se námo ní lod , roz-ř uje se kapacita p řstav , modernizuje se technické řázemí p řstav , p řizp sobuje se zaji-ř ování komplexních slufleb, zejména p eprav z domu do domu, p ř vyuffívání návazných druh doprav. P řkladem modernizace jsou kontejnerové lod a kontejnerové terminály, specializované lod pro p epravu ropy a ř zných substrát , systém Lash umoř ující p epravu eka-mo e(jedná se o nosi e ř ní ř lun), dále systémy Ro-Ro (Roll on ó Roll off), umoř ující najetí kolových vozidel nebo kontejner na speciálních podvozcích p řmo na lo . [3]

2.5.1 Normativy upravující vztahy odpov ědnostní vztahy v mezinárodní námo ní doprav .

První významnou mezinárodní dohodou po první sv tové řále byla doposud významná a pouřřívaná šMezinárodní řmluva o řjednocení n kterých pravidel ve v řci konosament ö, podeřsaná v roce 1924 v Bruselu. Pod v-řobecn ě pouřřívaným řázvem šHaagská pravidlaö se v-řak stala platnou sou řástí mezinárodního řráva ař roku 1931.

Její ř význam spo řívá zejména v řavedení ř závazných pravidel pro odpov ědnost řejda e/námo ního dopravce.

Dal-řm ř významným řrokem bylo p řjetí Protokolu o řzm n mezinárodní řřřmluvy o řjednocení n kterých pravidel ve v řci konosament ö v roce 1968. Tento dokument byl p řřjat na řkonferenci o námo ním řřrávu řmocn ě řvlád v Bruselu pod řázvem šHaagsko-

visbyská pravidla a doplnil Haagská pravidla hlavně v oblasti progresivních technologií uplatňovaných v oboru námořní přepravy (kontejnerizace, paletizace, atd.).

Otázkami námořní dopravy a přepravy se několikrát zabývalo jednání Konference OSN pro obchod a rozvoj (UNCTAD) a Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL), která schválila návrh smlouvy OSN o námořní přepravě zboží. Tato úmluva přijatá na diplomatické konferenci OSN v Hamburku v roce 1978, se používá pod názvem šHamburská pravidla.[8]

2.5.2 Liniová námořní doprava

Námořní dopravu dělíme na liniovou a trampovou.

- Námořní doprava liniová.

Tento druh námořní dopravy je charakteristický především tím, že udržuje pravidelné spojení mezi námořními přístavy, v určitém vymezené oblasti. Liniové námořní lodě přepravují především kusové a kontejnerové zásilky za námořní sazby podle předem vyhlášených tarifů a plavebních řádů (Sailing lists).

Jednotliví liniovní námořní dopravci (linioví rejdáři) ve snaze o ovládnutí trhu zboží mezi sebou spolupracují. Nejjednodušší formou spolupráce představuje tzv. gentlemen's agreement (ústní ujednání) o dodržování stejných sazeb, rabatů, jízdních řádů a na systému poskytování slev. Nejrozšířenější formou spolupráce jsou Liniové námořní konference. Jedná se o skupinu rejdářů, kteří se dohodnou na používání jednotných nebo společných sazeb, a kteří poskytují stejné služby v dohodnutých relacích. V rámci liniové námořní konference dochází často ke tvorbě spolupráce linských rejdářů poskytováním tzv. joint service (společné služby). Nejčastější formou spolupráce provozovatelů námořní dopravy je pool. V rámci poolu podnikají jeho účastníci na společný účet. Velká kapitálová náročnost námořní dopravy vede k vytváření konsorcií, která se uplatňují zejména v liniové kontejnerové námořní dopravě.

Liniovní námořní dopravci, kteří nejsou členy výše uvedených seskupení se označují jako outsideri. Označení outsider vyplývá z jejich slabšího postavení, v nichž v některých případech jsou vůči outsiderům schopni liniovým seskupením konkurovat.

Smluvní vztah mezi přepravcem (objednavatelem lodního prostoru) a dopravcem (liniovým námořním rejdářem) vzniká knihováním lodního prostoru na určitou loď a určitou dobu.

P epravce si knihováním zajistí nalod ní zásilky v pořadované termínu p i ur ité sazb p epravného. Zaknihování lodního prostoru je potvrzeno tzv. knihovacím dopisem (Booking note, Booking letter). Pokud p epravce objednávku lodního prostoru zru-í, má dopravce nárok na stornovací poplatek. Pokud p epravce nevyuflije celý objednaný lodní prostor, m fle dopravce pořadovat náhradu za nevyuflití (deadfreight).

Dopravné (cena za liniovou námo ní dopravu) je dáno námo ními tarify, které jsou v t-inou neve ejné a jsou k dispozici pouze agent m liniových rejda ství. Námo ní dopravné m fle být splatné bu p edem (Prepaid), anebo v p ístavu ur ní p ed vydáním zboží p íjemci (paid at destination). Námo ní liniové konference k zainteresování p epravc vyuflívají asto r zných typ slev z p epravného. Nej ast ji se pouflívá okamflitý rabat, který je poskytován formou sráflky z tarifní sazby ihned p i placení dopravného. Dále se pouflívají odložené rabaty (p i výhradním pouflívání slufleb ur itého liniového rejda e), mnofstevní rabaty (p i dosaflení ur itého objemu p eprav nebo ur itého mnofství zboží).

Doklady pořívané v liniové námo ní doprav :

Nejd leflit j-ím dokladem je liniový konosament (Liner Bill of Lading). Konosament je vydáván na fládost odesilatele a potvrzuje p evzetí zboží dopravcem k zaji-t ní liniové námo ní dopravy osv d ující téfl uzav ení smluvního vztahu mezi p epravcem a dopravcem. Konosament je dispozi ním dokumentem a obchodovatelným cenným papírem (Document of title), p edstavujícím vlastnictví ke zboží. M fle být vydán na jméno, na ad nebo na doru itele. Konosament na jméno se vyuflívá z ídka, protofle jeho p evod formou cese (postupu) je obtíflný. Nejpouflíván j-í formou konosamentu je konosament na ad. P evod se provádí rubopisem (indosamentem, flirem). Majitel p evádí svá práva a povinnosti rubopisem ó bu vypln ným nebo nevypln ným. První tzv. indosaci musí provést majitel. Aby mohl zboží v p ístavu p evzít zasilatel, m fle majitel konosamentu omezit p evod práv pouze na zaji-t ní následné dopravy. Nejjednodu-í je p evod práv a povinností u konosamentu na doru itele, nebo se uskute uje pouhým p edáním.

Dal-í d lení konosament je z hlediska stavu zásilky resp. obalu. Pokud je zásilka na pohled v dobrém stavu, konosament neobsahuje fládné vypsané klauzule, jedná se o konosament istý (Clean B/L). Oproti tomu ne istý konosament (Dirty B/L) obsahuje vypsané doloflky,

např. o poškození obalu, i nalodění menšího množství zboží. U tohoto tzv. „pinavého“ konosamentu se snižuje jeho obchodovatelnost a při akreditivním způsobu placení (konosament bývá v této věci jedním z akreditivních dokladů) často odmítají banky akreditiv proplácet.

Z hlediska skutečného nalodění zboží na palubu určité lodi dělíme konosament na palubní konosament (On Board B/L) a přijímací konosament (Received for Shipment B/L). Palubní konosament potvrzuje skutečné nalodění zásilky, tento konosament je vyřadován v obchodních kontraktech a ve většině případů je vyřadován akreditiv. Přijímací konosament potvrzuje pouze převzetí zboží k dopravě. Tento konosament se může objevit v palubní, pokud je kapitánem lodi nebo jeho zmocněncem doložka skutečného nalodění opatřená razítkem, podpisem a datem.

V praxi se setkáváme též s tzv. průběžným konosamentem (Trough B/L), který se vystavuje na zásilku přepravovanou více dopravci, popřímo různými dopravními prostředky. Vystavovat jej mohou jak námořníci, tak i jiní řezníci, i silniční dopravci nebo jejich agenti i speditéři. U tohoto konosamentu se platí přepravné v této věci najednou za celou přepravní cestu. Pro příjemce zásilky je obvykle nevýhodný, protože omezuje odpovědnost dopravce pouze na jednotlivé úseky. Tento problém vyřešilo Mezinárodní sdružení zasilatelů (FIATA), která umožní svým členům vystavovat FIATA konosamenty na formuláři schváleném sekretariátem FIATA v Curychu. Výhodou FIATA B/L je, že je vystavován na celý úsek kombinované dopravy, a že zasilatel jako výstavce konosamentu přijímá zodpovědnost za provedení celého průběhu kombinované dopravy, jakožto dopravce. FIATA B/L může být vystaven jako obchodovatelný dokument (Document of title) v případě požadavků akreditiv (L/C - letter of credit) nebo neobchodovatelný dokument potvrzující pouze převzetí zásilky k přepravě speditérem.

Další doklad využívaný v líniové námořní dopravě je Námořní nákladní list (Sea Waybill), který je neobchodovatelným dokumentem svídicí pouze o uzavření smluvního vztahu mezi dopravcem a přepravcem a o převzetí zboží k námořní dopravě dopravcem. Námořní nákladní list nahrazuje konosament v krátkých relacích, kdy není vyřadován konosament vyřadován pro platební účely.

V líniové námořní dopravě se používají dále následující doklady: Potvrzení 1. palubního doložníka o příjmu zboží na loď (Mate's receipt), na jehož základě se vystavuje rejdařem i

jeho agentem konosament. V p ístavu vykládky je poufíván tzv. P íkaz k vydání zboží (Delivery order).[2]

- Trampová námo ní doprava.

Trampová námo ní doprava je historicky nejstar-ím typem námo ní dopravy. Lod na bázi trampové námo ní dopravy nemají pevný asový harmonogram ani nemají p esn vymezenou oblast provozování. Trampové námo ní lod p epravují jak hromadné substráty (Bulk cargo), tak kusové zásilky (General cargo). Podmínky p eprav trampovými námo ními lod mi v etn vý-e dopravních sazeb (freights or hires) se sjednávají individuáln . Sjednávání obchod probíhá z ídka kdy p ímo mezi dopravci a p epravci, v t-inou jsou trampové námo ní obchody zprost edkovány prost ednictvím agent , maklé (broker).

Smluvní vztah mezi dopravcem a p epravcem v trampové námo ní doprav je potvrzen zvlá-tní smlouvou tzv. Charter Party (C/P). Strany p í uzavírání podmínek této smlouvy mají smluvní volnost, p esto je vhodné p í sjednávání trampových námo ních obchodu vyuffítat standartních typ C/P, které urychlují jednání a omezují rizika stran. V t-ina typových C/P byla vypracována organizací BIMCO (The Baltic and international maritime council). V praxi je b fné, fle jednotlivé strany p í poufívání t chto typových C/P dopl ují celou adu dodate ných klauzulí tzv. riders. Dopisované klauzule pak mají vfdy p ednost p ed ti-t nými.

Smlouvy v trampové námo ní doprav neboli Charter Parties se d lí na smlouvy o provozu lodi a smlouvu o nájmu lodi. Smlouva o provozu lodi (voyage charter) je nej ast ji uzavírána na jednu cestu. M fle v-ak být uzav ena i na dv i více opakujících (konsektivních) se cest nebo na tzv. okružní cestu (round voyage). V p ípad více se opakujících cest se asto uzavírá tzv. šContract of Affreightment (COA) ó jde o kontrakt na odvoz v t-ího mnofství nákladu b hem ur ítého asového období.

Smlouva o nájmu lodi (time charter ó T/C) se sjednává na ur ítou dobu. Námo ní dopravné se nevyjad uje v mnofstevních nebo váhových jednotkách jako v p ípad o provozu lodi, ale hovo íme místo o šfreights (šshires) ó tzv. šshires (sazba za ur íté asové období, nej ast ji za jeden den). Smlouva o nájmu lodi m fle být na krátké období (nap . 1 trip T/C) nebo na del-í období jednoho roku i více let (jedná se o tzv. period T/C). asové nájmy d líme téfl podle

toho, zdali jsou uskutečňovány v etn posádky lodi (charter by demise) nebo bez posádky (bare boat charter).

Co se týče dokumentace i v trampové dopravě je hlavním dokladem konosament (B/L), jehož charakteristiky jsou stejné jako v líniové námořní dopravě. Pouze namísto líniových konosament propojených s knihovacím dopisem (booking note) se v trampové dopravě využívá Charter party konosament v závislosti na využití jednotlivých formulářů C/P nebo T/C/P (time charter parties). [2]

2.5.3 Mezinárodní instituce působící v námořní dopravě

Nejdůležitějšími institucemi působícími v námořní dopravě jsou:

- IMO - International Maritime Organization (Mezinárodní námořní organizace), která je specializovanou agencí v rámci OSN sídlící v Londýně. Založena v 1948 na místě bývalé SSR. Aktivita IMO nejsou zaměřeny na stanovení podmínek námořního obchodu, ale na opatření vztahující se jak k technickému vybavení plavidel, tak i opatření vztahující se jak k technickému vybavení plavidel, tak i opatření vedoucí ke stanovení podmínek směřujících k celkovému usnadnění námořní dopravy.
- BIMCO - The Baltic and International Maritime Council (Baltská a mezinárodní námořní rada)

Cílem BIMCO je spolupráce jejího a ostatních subjektů působících v námořní dopravě a přijímání opatření v jejich prospěch, vzájemná informovanost členů o problematice námořní dopravy apod. Sídlem BIMCO je Kodaň. BIMCO každoročně vydává schválené dokumenty jako například B/L a C/P atd.[2]

2.6 Kombinované přepravy

2.6.1 Charakteristika kombinovaných přeprav

V ČR je kombinovanou přepravou nazývána přeprava zboží vyčíslovající alespoň dvou přepravních oborů. Kombinovanou přepravu prováděnou na základě jednoho přepravního dokladu nazýváme multimodální přepravou. Charakter takového dokladu má například, například FBL (FIATA konosament). Základním smyslem kombinované přepravy je zajistit přepravu zboží z domu do domu.

Základními výhodami kombinovaných přeprav jsou:

- Zvýšení bezpečnosti a ochrany přepravovaného zboží
- Zvýšení racionalizace, efektivity a rychlosti manipulačních operací
- Racionalizace obal jednotlivých přepravovaných zásilek
- Mezinárodní unifikace používané techniky
- Snížení přepravních nákladů.

Mezinárodní institucí zabývající se problematikou kombinovaných přeprav je Union Internationale des Sociétés de Transport Combiné Rail ó Route (UIRR), Unie společností kombinované přepravy silnice ó železnice se sídlem v Bruselu.[1]

2.6.2 Kontejnerová přeprava

Celostátně nejrozšířenější kombinovanou přepravou je přeprava kontejnerová. Ve většině případů nezajišťují tuto i jinou kombinovanou dopravu přímo dopravci, ale tzv. operátoři (MTO ó Multimodal Transport Operators) Provozující kontejnerové terminály a překladiště, provádějící svoz a rozvoz zásilek, pronajímající kontejnery a organizující ucelené kontejnerové vlaky.

Kontejnerová přeprava je moderním způsobem přepravy, který umožňuje kombinaci dopravních prostředků a druhů dopravy. Kontejnerizace nejvíce postupuje v námořní dopravě, kde je již kontejnerizováno více jak 90% přepravovaného kusového zboží. Přepravce může kompletizovat celokontejnerovou zásilku (FCL ó Full Container Load) nebo v případě drobných zásilek odeslat tuto do kontejnerové sbírnice (ICD ó Inland Clearance Depot), kde bude spolu s dalšími zásilkami naložena do kontejneru systémem LCL (Less than Container Load). Hlavní výhody kontejnerizace lze sumarizovat následovně:

- Umocňuje dodávky ze skladu do skladu v režimu FCL i LCL.
- Není třeba další manipulace se zbožím v místech překladiště.
- Riziko poškození a vykradení zásilky klesá, se snížením rizika se snižuje obvykle i pojistné.
- Zrychluje se průchod místy překladiště.

- Snižuje se náročnost a náklady na balení zásilek.
- Zámořská přeprava se enormně zrychluje.
- Zrychlení přepravy znamená obecně zrychlení pohybu zboží plateb za zboží.
- Nároky na rychlost přepravy přináší zlepšení kvality poskytovaných přepravních služeb.
- Na celou cestu zboží se používá pouze jednoho přepravního dokumentu, například konosamentu. [2]

Velikost kontejnerů se nejčastěji provádí podle jejich přepravního objemu na 20' (stopé) a 40' (stopé) (tzv. rejdácké). Některé z nich mají v té výšce, jde o tzv. High Cube (HC) kontejnery. V poslední době se začínají používat i 45' kontejnery.

Podle druhů se kontejnery dělí na: univerzální (obecné), otevíratelné (s otevřeným stropem), výsypné, bulk (pro suchý hromadný substrát), ploštinové, nádrfkové, uhlé, izotermické, chladič, atd.[2]

Základní mezinárodní jednotkou používanou v kontejnerových přepravách k vyjádření kapacity kontejneru Twentyfoot Equivalent Unit (20' TEU). Při emfi platí, že 1 TEU = 1 20' kontejner.

Podle vývoje v posledních letech lze dále očekávat progresivní vývoj nových typů kontejnerů, resp. multifunkčních kontejnerových lodí. Jako příklad takové kontejnerové lodi slouží loď rejdácké společnosti ACL (Atlantic Container Line), její kapacita je téměř 3000 TEU. V kombinaci s kapacitou plochy pro kolová vozidla cca 4000 m² lze tuto loď kombinovat s přepravou kontejnerů, trailerů, nákladních a osobních aut. Má tedy za úkol na příklad zásilek nadzemních, takže je typickým příkladem využívání kombinované dopravy a kontejnerizace. [2]

Závěrem této druhé kapitoly je třeba konstatovat, že v podmínkách vnitrozemské polohy

Ř je pro mezinárodní spediční firmy potřebná znalost všech výše uvedených doprav s možností využívání specializovaných firem pro zajištění některých náročných zasilatelských oborů.

3 POZICE FIRMY WORLDWIDE TRADING TRANSPORT NA ESKÉM A SVĚTOVÉM SPEDIČNÍM TRHU

Jak již bylo řečeno v závěru minulé kapitoly, velké mezinárodní spediční firmy často využívají specializovaných zasilatelských firem pro zajištění speciálních resp. národních inností. Tento aspekt ovlivnil ve značné míře založení a počátky innosti firmy Worldwide Trading Transport Ltd. (dále WTT)

3.1 Vývoj firmy

Firma byla založena v roce 1991 s cílem pokrýt specializovanou innost v oblasti námořní liniové dopravy a trampové námořní dopravy. Firma začala fungovat především jako námořní broker pro velké mezinárodní spediční firmy jako český echofrachtovnímcký Danzas (dnešní DHL).

Jak již bylo řečeno firma prováděla počátkem 90tých let minulého století brokerskou innost v oblasti námořní dopravy. V tomto období zrealizovala na brokerské bázi například trampové námořní přepravy menších zbožových partií z polských, německých a polštav Stedomí do evropských polštav Skandinávie, Anglie, Třpanlska. Jednalo se především o partie s. fleleza a s. celulózy. Firma WTT fixovala tyto partie na bázi rzných voyage charter parties s využitím vzorových formulářů C/P vydaných již zmiňovanou organizací BIMCO (Baltic International Maritime Council).

V závěru roku 1992 navázala firma přímou spoluprací s TATROU Kopenivnice a zrealizovala pro ni první velký námořní trampový obchod na přepravu 150 Tater z polského polštavu Gdynia do čínské polštavu Xingang. Tento obchod, který byl zrealizován na brokerské bázi s využitím vzorové C/P GENCON byl počátkem etablování se firmy na poli zajištění doprav kolových vozidel. Firma začala zajišťovat námořní přepravy rzných kolových vozidel jak na bázi trampové tak na bázi liniové. V roce 1993 uzavřela například první COA (Contract of Affreightment) pro přepravu Zetor traktorů do USA a Kanady pro americkou firmu Zetor North America. Tyto kontrakty trvají do dneška. U těchto kontraktů jsem v praxi viděl jednotlivá dílčí knihování na bázi B/N (booking note) a konkrétní námořní liniovou dokumentaci tzv. Liner B/L v americké relaci zvaný Data Freight.

Znalosti brokerské innosti v námořních přepravách kolových vozidel postupně vedly i k rozšíření kompletního zajištění těchto přeprav včetně kontinentálního úseku, například

v p ístavu nakládky, p ekladu p ístavu vykládky, asto i k zaji– ování tzv. Oncarriage (kontinentálního úseku v zemi ur ení). Tyto obchody z pozice nositele a organizátora p epravy (transport holder) a mezinárodního speditéra za ala firma provád t nap . pro Karosu, Třkodu Mladá Boleslav, Avii, v té dob těl pro Liaz.

Krom specializace na poli kolových vozidel se firma ím dál více, cca. od poloviny 90.let minulého století za íná etablovat v oblasti mezinárodního zasilatelství pr myslových projekt . V této oblasti vystupuje z ídka v roli nositele celé p epravy, nýbrfl se v t–inou zabývá námo ní liniovou dopravou na bázi brokerské pro globální sv tové speditéry (p edev–ím tehdej–í Danzas, dne–ní DHL).

Zlomem ve vývoji firmy byl rok 1996 kdy firma spole n s dv ma obchodn dopravními subjekty Tatra Kop ivnice a dv ma obchodn dopravními subjekty Třkody Plze zakládá nejd íve speciální spedi ní kancelá , jefl se v roce 1998 transformuje do akciové spole nosti Třkoda Tatra Forwarding (dále TřTF)

Firma od tohoto období za íná vedle svých zavedených ínností a klient zpracovávat těl obchody pro vý–e uvedenou spole nost. Krom námo ních liniových a trampových doprav pro tuto spole nost zaji– uje ve–keré letecké p epravy zboflí, kontejnerové kusové p epravy (LCL). Opa n v rámci systému a v zájmu dosaflení nejvýhodn j–ích dopravních sazeb TřTF zaji– uje nejenom pro sebe, ale i pro WTT celokontejnerové p epravy (FCL).

V tomto období WTT těl roz–i uje svou ínnost o ínnost poji– ovacího maklé e na poli dopravního poji– t ní. Stává se poji– ovacím brokerem poji– ovny Certuzia, jejífl kmen p e–el po ukon ení její ínnosti do n mecké poji– ovny Krawag. Po skon ení aktivit Krawagu na eském trhu p i–el kmen do rakouské poji– ovny Uniqa. WTT je v sou asné dob jedním z nejd leflit j–ích maklé této poji– ovny na poli dopravního poji– t ní zboflí.

Díky osmnácti rok m –í–ího rozvoje svých ínností a diverzifikace svých aktivit firma daleko lépe p eflívá sou asnou finan ní ekonomickou krizi, nefl spedi ní firmy, které se specializují jednooborov í jednorela n .

Obchodní politika firmy WTT se nem ní a je odli–ná od obchodní politiky v t–iny spedi ních firem p sobících na s. trhu. Její specializace vede k tomu, fle m fle jako jedna z mála spedi ních firem poskytovat servis i jiným v t–inou velkým globálním spedicím. Na druhé stran , aby toto mohla firma WTT provád t, abstinuje od dal–ího akvirování zboflí na poli celokontejner (FCL) nebo kamion , cofl jsou obory, kde existuje nej–í–í spedi ní

konkurence. Vzhledem k této obchodní politice je WTT na českém spedičním poli známá a vyhraná, tudíž nepotřebuje žádnou mimořádnou propagaci.

3.2 Hlavní klientela firmy a poslední referenční obchody

Jak již bylo řečeno, firma má klientelu a obchody zajišťující prakticky dvě společnosti:

1. společnost je spojená s partnerstvím ve výše uvedené akciové společnosti TMTF, z čehož plynou v rámci tohoto systému obchodní námahy, LCL, letecké a dopravní pojistkové.
2. společnost je spojená, jak již bylo řečeno, s obchodní politikou firmy WTT. Na této bázi práce má ustálenou dlouhodobou klientelu, ať už výrobní a obchodní firmy pro, které zajišťuje ve kterém rozsahu spedičních činností nebo vybrané spediční firmy, pro které zajišťuje specializované činnosti jako například námahy chartering a line booking resp. dopravní pojistkové zboží.

Mezi hlavní klienty firmy WTT kromě již zmínovaných TMTF a.s., DHL a firem vyrábějících kolová vozidla, patří k dalším důležitým klientům plzeňská firma Třoda Electric (trolejbusy nebo jejich pohony), firma Profimet (celokamionové inporty hliníku a mramoru ze Slovinska a Srbska), firma Pragointer (celokontejnerové dovozy drátů a oceli z Číny a Itálie), firma ZKL Brno (celokontejnerové inporty ložisek z Číny), Sigma resp. Sigmainvest (zasílatelství exportních partií průmyslových šerpadel do Egypta a Íráku).

Zasílatelskou činnost v leteckém průmyslu provádí firma WTT pro firmu Aircraft industry (bývalý LET Kunovice), pražskou firmu Pamco, pro GE Aviation (bývalá Walter), a firmu Moravan Aviation.

Referenční obchody z posledních 2 až 3 let jsou následující:

- Spediční kontrakty pro opravu trolejbusů z Plzně do San Francisca, Bostonu, Rigy
- Inportní projekt klimatizace zařízením z čínské Chandly do Ostravy

- Kontrakt na konsekutivní přepravy Tater z Kopřivnice do Brisbane, Fremantle (Austrálie)
- Kamionový kontrakt přeprav rukavic z Prahy do Warminsteru (Anglie)
- Kontrakt přeprav osobních automobilů z Třkoda do Algeru (Alžírsko)

Jak již bylo řečeno, kromě přeprav kolových vozidel je firma WTT silná též ve spediciích pro průmyslové projekty. Jedním z nejdelších partnerů na tomto poli je firma Sigmainvest (bývalá Intersigma), pro kterou WTT dlouhodobě provádí spedicií zajištění přeprav do Egyptu. Analýzu jedné takové přepravy včetně vyhodnocení optimální varianty spediciího zajištění provedu v následující závěrečné čtvrté kapitole.

II. PRAKTICKÁ ÁST

4 ANALÝZA KONKRÉTNÍ PŘEPRAVY S OBCHODNÍHO PŘÍPADU CIF ALEXANDRIA

Zadání technických parametrů zásilky:

Projekt	Obsah	Kus	Rozměry a váhy						
			Vnitřní			Celkem	Stroj	Obalu	Celkem
			Délka	Šířka	Výška	m ³	kg	kg	kg
El Nour	Stroje - dřevná bedna	1	5450	3450	3350	62,99	8750	2100	10850
Zaghoul	Stroje - dřevná bedna	1	5450	2950	3350	53,80	9050	1900	10950

4.1 Objednávka obchodu

Potenciální příkazce s exportérem poptal u spedicívní firmy přepravu zařízením čerpací stanice pro zavláhy do Egypta s dodací podmínkou CIF Alexandria.

4.2 Volba dopravních prostředků

Od počátku je tedy zřejmé, že zpracování dopravního řešení pro tuto zásilku bude vyžadovat použití několika typů dopravních prostředků:

- pro vyzvednutí zásilky od výrobce a dodání do přístavu naložení bude nutné použít kontinentální přepravu (kamion a/nebo vlak a/nebo říční loď)
- pro dodání z evropského přístavu naložení do Egypta - Alexandrie bude nutné použít námořní přepravu (námořní loď)

Bude se tedy jednat o tzv. kombinovanou (multimodální) přepravu: kontinent-překlad-moře

4.3 Logistické řešení

Samo zadání technických parametrů zásilky (rozměry a váhy jednotlivých přepravních kusů/beden - viz tabulka) naznačuje, že vyhledání vhodného a schůdného logistického řešení nebude patřit k těm jednoduchým.

Limitním faktorem je rozhodně výška jednotlivých beden 3350 mm.

Dalším a z pohledu potenciálního klienta/příkazce velmi důležitým momentem v zadání požadavky na přepravu zboží je čas. Zboží bylo vyrobeno se zpožděním a egyptský příjemce na dodání zásilky netrpělivě čeká. Expedice ze skladu v závodě v Roudnici nad Labem může proběhnout prakticky ihned.

Exportér dále požaduje, aby speditér zajistil také pojištění přepravy (CIF Alexandria) a aby pojištění krylo přepravu šze skladu do skladu (from warehouse to warehouse).

Spediční firmy, které byly potenciálním příkazcem osloveny, musí pro zpracování nabídky přepravy všechny výše zmíněné faktory vzít v úvahu a v nabídce zohlednit.

4.4 Provození fáze/úseků připravované přepravy

Pro vypracování nabídky musí tedy speditér provést tyto fáze/úseky připravované přepravy:

1/ Možnost dodání zásilky ze závodu do evropského nálovovacího přístavu. Pro výběr nálovovacího přístavu je rozhodující, zda vůbec a pokud ano, jak často a jaký typ námořní tonáže nabízí servis / odplutí do přístavu určení.

Nálovovací možnosti / možnosti odplutí zjistí speditér buď podle tzv. sailing list (ořízdních řádů) jednotlivých rejdářských společností nebo podle nabídky odjezdů lodí, které mají jednotlivé přístavy vypracované.

Tyto informace jsou běžně k dispozici na internetu na webových stránkách rejdářů / přístavů / operátorů nebo jsou rozesílány formou pravidelných cirkulářů. V našem konkrétním případě přicházejí v úvahu hned 4 nálovovací přístavy:

Hamburg a / nebo Bremen u Severního moře.

Rijeka a / nebo Koper u Středozemního moře.

2/ provít druh a kvalitu servisu nabízeného jednotlivými rejdy i z jednotlivých pístav .

Druh servisu:

Kontejnerový servis ó na lince jsou nasazeny kontejnerové lodí konstruované pro p epravu zboží v kontejnerech tj. standartizovaných p epravních jednotkách. Vhodnost zboží ke kontejnerizaci je dána rozmíry standartních kontejnerů podle normy ISO.

20'-ti stopý kontejner má následující standartní rozmíry:

D: 5.902 mm

T_M 2.350/2.341 mm

V: 2.392/2.280 mm

40'-ti stopý kontejner má tyto standartní rozmíry:

D: 12.036 mm

T_M 2.350/2.341 mm

V: 2.392/2.280 mm

Konvenční servis ó pístavy na lince do Alexandrie jsou najífdny loími postavenými spíe před více lety, které p epravují zboží ložené p ímo v nákladových komorách lodí (holdech). Jedná se vlastn o p vodní klasický způsob nakládky a p epravy zboží na mo í, který za al být od poloviny –edesátých let minulého století ím dál více vytla ován rychle se rozvíjející kontejnerizací zboží/p eprav. Kontejnerizaci se postupn p izp sobila drtiváv t–ina výrobců prakticky v–ech druhů zboží. Nicmén skute n ne v–echny výrobky a to zejména strojírenského charakteru (velké stroje, investicí celky, t ílká stavební technika, bagry, buldozery atd.) není možné rozložit do té míry, aby je bylo možné uložit do kontejnerů a pro tyto druhy zboží jsou i nadále provozovány konvenční lodí .

RO-RO (roll on-roll off) servis

Jedná se o specializovanou konstrukci lodí, která by se dala laicky p írovnat k

plovoucí garáží. Lodi mají nájezdové rampy z boku, ze zadu i ze předu a pomocí těchto ramp je prováděna nakládka a vykládka zboží. Jsou určeny především pro přepravu kolové techniky včetně druhu, pásových i jiných typů vozidel. Pomocí podvalníků tzv. roll-trailer, které jsou součástí výbavy lodí, jsou tyto typy lodí ovšem schopné přepravit i kontajnery i konvenční zboží, které do kontejnerů naložit nelze. Jsou tedy v podstatě loďmi víceúčelovými.

4.5 Servis vytipovaných přístavů

Hamburg

- Kontejnerový servis s odjezdy pravidelně 1x týdně. Bohužel, vzhledem ke specifikaci námořního zboží musíme tento servis předem vyloučit.

- Konvenční servis s nepravidelnými odjezdy, ale rejda nabízí minimálně 1 odjezd měsíčně. Nepravidelnost servisu resp. nízká frekvence odjezdů je dána resp. odvislá od nabídky nákladů. Pokud by se například nárazově vyskytlo velké množství zboží, je rejda ochoten i schopen nasadit další na linku další lodi. Konvenční lodní je pro realizaci přepravy těchto dvou velkých loďných kusů vhodné a speditér bude tuto cestu provádět a zpracovávat.

- Z Hamburgu do Alexandrie existuje i pravidelný ro-ro servis se 2 odjezdy měsíčně. I použití této námořní možnosti se bude zasílatel předem informovat o přepravě této zásilky v novat.

Bremen

- Pouze jeden rejda nabízí konvenční servis z Brém do Alexandrie. I v tomto případě se jedná o nepravidelné odjezdy minimálně však 1x měsíčně v závislosti na nabídce nákladů. Ve spedici / námořní praxi se takový přístup označuje jako *subject inducement* s výhradou nabídky.

Speditér bude jistě tuto možnost při přípravě nabídky provádět.

Rijeka - I z jihu existuje konven ní servis do Alexandrie. Úrove / frekvence servisu je podobná jako z Hamburgu i Brém. Možnost poufítí pro tuto trasu se také prov í.

- Kontejnerový servis 1x týdn ó není poufíitelný viz. Hamburg

Koper

- Slovinský p ístav Koper je najífd n stejnými rejda i / linkami jako sousední Rijeka v Chorvatsku. Zásílatel bude tudífl prov ovat sou asn oba p ístavy.

4.6 Prov ení možností / tras kontinentální p epravy zboží do vytipovaných nálo ovacích p ístav

- Silni ní / kamionová p eprava

V-obecn v porovnání s fleznicí rychlejší, pružnější, nevyžadující infrastrukturu (vle ka) u odesílatele/p íjemce, nevyžadující manipulaci resp. p eklad v fleznicí stanici odeslání/ur ení, dodávka je provedena z domu do domu. Cenov je v-ak kamionová p eprava genereln oproti fleznicí dražší.

V na-em konkrétním p ípad se v d sledku rozm r beden stává p eprava nadrozm rným transportem, protože celková vý-ka nákladu v etn vý-ky dopravního prost edku p ekrá uje max. vý-kový limit 400 cm od povrchu vozovky.

Pro speditéra se tím podstatn zuřluje okruh výb ru možného dopravce. Bude nutné kontaktovat specializované dopravní firmy, které mají p edev-ím vhodnou techniku (vozidla, taha e, náv sy) a mají zku-enosti a kontakty pro vy ízení a obstarání silni ních povolení nadrozm rného transportu.

- fleznicí p eprava

Stru né srovnání s kamionovou p epravou viz vý-e.

Specifikace / rozm ry beden pro tento p ípad fleznicí diskvalifikují. Po dotazu / prov ení u D byla zásilka k p eprav po fleznicí odmítnuta z dvodu p ekro ení max. povoleného pr jezdního profilu.

- í ní p eprava

P íchází v úvahu pouze v p ípad p ístavu Hamburg, který je dosaffitelný po ece Labi. í ní lunová p eprava je z hlediska ekonomiky a také ekologie nejp ízniv j-í. Dále pro nadrozm rné a t ílké p epravy dalo by se íci, fle je tak ka ideální. Proti t mto významným výhodám stojí ale také n které nevýhody, zejména nespolehlivost v závislosti na po ásí resp. dostate ném množství vody v ece a dlouhé p epravní doby. V p ípad nedostatku vody (nízkého mofného ponoru plavidel) jsou vyhla-ovány záказы plavby a tím mohou být ohrofeny r zné termíny obchodní operace nap . platnost L/C, nejzaz-í stanovený termín nalod ní apod.

Dále z d vo du nedostatku exportních náklad je velmi obtífné kombinovat p íkládky zásilek r zných odesílatel do lunu a í ní dopravce nabízí ceny na bázi celo lunového nákladu. Tím se nejlevn j-í a pro t ílkou/nadrozm rnou zásilku nejvhodn j-í zp sob p epravy paradoxn m fle stát nep íjatelným.

I p esto bude pot eba i tuto cestu prov ít.

4.7 Prov ení technické mofnosti a podmínky p ekladu a eventuáln skladování ve vybraných mofných p ístavech nalod ní

Kalkulace dopravních náklad a optimalizace obchodního p ípadu.

Po prov ení v-ech fází / úsek plánované p epravy a získání pot ebných podklad , technických a cenových informací je mofné p ístoupit ke zpracování kalkulací dopravních náklad pro jednotlivé instradace a poté k porovnání jednotlivých cest a výb ru cesty optimální a to jak z hlediska cenového, tak z hlediska asového a technického.

Porovnání zpracovaných kalkulací možností p ístav .

HAMBURG				
	Kontejner	Konvence	RO-RO	RO-RO
Nalo ovací mo0nost		není odjezd	M/S Amaliahaven 3/5	M/S Amaliahaven 3/5
Kontinent	nelze	0	2920,00 EUR *	4230,00 EUR **
P ístav	nelze	0	861,00 EUR	861,00 EUR
Námo né	nelze	0	9570,00 EUR	9570,00 EUR
			13351,00 EUR	14661,00 EUR

* kamionem, nadrozm rná

p eprava

** lunem v etn p epravy Roudnice n/L-

M lník

a p ekladu v M lníku z kamionu do
lunu

Podmínkou je volná-neomezená plavba

.

BREMEN			
	Kontejner	Konvence	RO-RO
Nalo ovací možnost		m/s ABU RDEES	není odjezd
Kontinent	nelze	2920,00 EUR *	
P ístav	nelze	831,00 EUR	
Námo né	nelze	6042,00 EUR	
		9793,00 EUR	

* kamionem, nadrozm rná p eprava

RIJEKA			
	Kontejner	Konvence	RO-RO
Nalo ovací možnost		m/s IKHNATON	není odjezd
Kontinent	nelze	5170,00 EUR *	
P ístav	nelze	650,00 EUR	
Námo né	nelze	4940,00 EUR	
		10760,00 EUR	

* kamionem, nadrozm rná p eprava

KOPER			
	Kontejner	Konvence	RO-RO
Naložovací možnost		m/s ABU EGILA	není odjezd
Kontinent	nelze	4900,00 EUR *	
Přístav	nelze	690,00 EUR	
Námořné	nelze	4940,00 EUR	
		10530,00 EUR	

* kamionem, nadrozmná přeprava

4.8 Vyhodnocení kontinentální přepravy

Protože hned z počátku byla zásilka odmítnuta k přepravě po železnici, zůstávají pouze 2 možnosti: silnice nebo loďka.

Silnice

Přeprava nadrozmné zásilky je podmíněna získáním povolení pro nadrozmný transport. Toto povolení stanoví trasu, max. povolenou váhu vozidla s nákladem, rozměry, může předepsat nutnost doprovodného vozidla nebo dokonce policejní doprovod, může být povolena jízda pouze v noci a jiné další podmínky.

Povolení musí udělit každá země, přes kterou zásilka bude tranzitovat. I to je jeden z důvodů, pro které kalkulace kontinentálního úseku na jih do Rijeki nebo Koperu je výrazně vyšší oproti Hamburgu. Navíc z Hamburgu má dopravce reálnou šanci sehnat zapůjčení vozidla třeba i standardním zbožím ne zrovna nadrozmným. Kontinentální úsek v podstatě zhatil kalkulaci přepravy jistě cestou, nebo podíváme-li se na další 2 složky kalkulace (přístavní poplatky za překlady a námořné), tyto jsou nižší nežli v německých přístavech.

Loďka

Kamenem úrazu říční dopravy je totální nedostatek nákladů do/z námořních přístavů. V České republice není říční doprava ani zdaleka na takové úrovni jako například v Porýní a

jinde v západní Evropě, kde již nyní louny a flun p epravují například i kontejnery. e-tí již nyní dopravci se soustředili na přepravu hromadných substrátů (obilí, krmiva, stavební materiály apod.) po Evropě a přepravu konvenčního zboží, nadrozměrných kusů do/z námořních přístavů se staly spíše exotikou. Proto je nabídka jižní přepravy s přepravou po silnici zcela nekonkurenční a nepoužitelná. I kdyby však sazební úroveň byla srovnatelná resp. lepší nežli kamion, musel by speditér přehlédnout k dalšímu v tomto případě velmi důležitému požadavku potenciálního příkazce o co nejrychlejší realizaci / nalodění zásilky. Je-li od počátku známo a klientem zdůrazněno časové hledisko, dalo by se rozhodnutí přepravovat takovou zásilku po oce jako riskantní. Zasiřatel má přece za jednu z hlavních povinností šválnofit přistatřování přepravy náleřitou odbornou péří, řimř by mřla být rozuměna i urřitř schopnost předřítat.

Na kontinentálním úseku padř tedy volba na kamionovou přepravu z Roudnice n/L do přistavu v Německu.

Přistavní poplatky za překladi a skladování jsou v obou přistavech podobné, je proto třeba rozhodnout přistav nakládky podle možnosti nalodění a odplutř a samozřjm podle ceny.

Velká řkoda je, ře v daném termřnu není vyhlř-en odjezd konvenční lodi z Hamburgu. Lze předpokládat, ře námořné by bylo velmi podobné tomu z Brřm a volba přistavu by se tak rozhodla podle dřívější možnosti nalodění.

RO-RO lodi z Hamburgu mají velkou výhodu, ře se jedná skutečně o pravidelný servis tzn. pokud by se z ně jakého důvodu nestřhlo dodat zboží k jedně lodi, má speditřr možnost nalodění cca za 10-14 dnř. Cena námořného je ale s konvenční nesrovnatelná a z tohoto důvodu padř volba na konvenční loď z Brřm. Je však nutné, aby zboží bylo dodáno k lodi v as a nestalo se, ře by se odplutř lodi nestřhlo. Vzhledem k přepravě ze závodu do přistavu kamionem je toto riziko celkem malé ř muselo by dojřt k mimořádně udřlosti například havřrii kamionu.

Ke kalkulovaným nákladřm musí speditřr do nabřdky potenciálnímu klientovi započítat i svoji rozumnou odměnu za obstarání přepravy. Tento moment mř ře být v ně kterých obchodních případech z pohledu klienta velmi důležitř a rozhodující pro volbu speditřra a zadání dopravnř zakázky. Pokud přistatř zpracování poptřvky postupujř ř uvařlujř speditřř i podobně, coř lze předpokládat, dostanou se ve svřch kalkulacích nákladř na podobné cifry.

Odměnu je tedy možné s klientem i otevřeně sjednat takzvanou šoteví kartou a tím se bránit pokusům svých konkurentů o dumping formou nulové nebo minimální spedicí odměny s cílem proniknout k zákazníkovi do budoucna.

Volba optimálního logistického řešení, které co nejbezpečněji a za konkurenční cenu pokrývá požadavky příkazce, je základem k získání objednávky.

Po obdržení dopravního příkazu za jiná samotná realizace přepravy, která má probíhat hladce podle pokynů/objednávky příkazce a podle časového plánu.

Kromě uzavření smluv s dopravci (kamionový dopravce, rejda) je v tomto případě součástí objednávky i obstarání pojištění přepravy a příslušné pojistky / pojistného certifikátu. Další dokumenty, které musí speditér zajistit jsou mezinárodní nákladní list CMR pro kamionovou přepravu, dále konosament (Bill of Lading) pro námořní přepravu.

Pokud je obchodní případ spojen s platbou za zboží prostřednictvím akreditivu (L/C ó Letter of Credit), musí speditér v novat zpracování dokladů, které příkazce předkládá v bance k proplacení akreditivu (B/L a pojistka) maximální péčí. Doklady musí ve všech detailech odpovídat ustanovení L/C, jinak banky mohou příkazci odmítnout L/C proplatit.

Příprava, optimalizace i samotná realizace tohoto konkrétního obchodu probíhaly ke spokojenosti klienta a přeprava byla jednou z dalších úspěšných akcí firmy Worldwide Trading Transport spol. s r.o. na spedicí a námořní špolicích.

ZÁV R

Analýza výše uvedeného spedicího obchodu potvrzuje, že mezinárodní zasilatelství je velice důležitá oblast pro podporu komoditních obchodů. Vedle toho dokazuje, že je též zajímavé a profitabilní odvětví podnikání. Při realizaci každého spedicího obchodu je potřebná důslednost při kalkulacích a výběru optimálních přepravních cest, což je důležitě pro optimalizaci celého spedicího obchodu.

Dle mého názoru tento obchod proběhl bez vážnějších komplikací a jeho provedení není co vytknout.

Tato práce by mohla sloužit jako základy do problematiky speditérství a mohla by dát v domostní základ pro podnikání v tomto oboru.

Závěrem bych chtěl poděkovat speditérům a brokerům WTT, kteří mi byli dispozicí radou a umožnili mi využívat všechny potřebné zdroje.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. Ing. Janatka F., JUDr. Hándl J., JUDr. Ing. Novák J. a kolektiv. Obchodní operace ve vývozu a dovozu. CODEX BOHEMIA; ISBN 80-85963-94-9
2. Machková H., ernohlávková E. a kolektiv. Mezinárodní obchodní operace. Praha 1999; ISBN 80-86009-20-3
3. JUDr. Ing. Novák R., doc. Ing. Pernica P., prof. Ing. Svoboda V., Ing. Zelený L. Nákladní doprava a zasilatelství. ASPI, a.s. 2005; ISBN 80-7357-086-6
4. Ing. Junek V., Ing. Kubát L., Ing. Novák I. a kolektiv. Nákladní doprava v české republice. PP Agency 1996
5. Sixta J., Maát V. Logistická teorie a praxe, Brno: CP Books a.s., 2005, ISBN 80-257-0573-3
6. Stehlík A., Kapoun J. Logistika pro manaflery, Praha: Ekopress s.r.o., 2008, ISBN 978-80-86929-37-8
7. Schulte Ch., Logistika, Verlag Franz Vahlen GmbH, Mnichov, 1991, ISBN 80-85605-87-2
8. JUDr. Ing. Novák R., Námo ní p eprava, ETC Publishing, 1995, ISBN 80-86006-33-6

Internetové zdroje

9. <http://www.sslczech.cz/cs/presentace.php>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

B/L - konosament

L/C - Letter of credit

UIC - Mezinárodní unie železnic

OSfD - Organizace pro spolupráci železnic

IRV ó Mezinárodní silniční unie

TIR ó Celní komora OSN o mezinárodní dopravě

HAWB ó House airway bill

TEU ó Kapacita kontejneru

SEZNAM TABULEK

1. Zadání technických parametrů zásilky. Strana . 34.
2. Porovnání zpracovaných kalkulací možností pístav . Stran 40-43.

SEZNAM P ÍLOH

1. Mezinárodní nákladní list
2. Nákladní list CIM
3. Letecký nákladní list
4. Rámcová zasilatelská smlouva.
5. INCOTERMS

Příloha 1: Mezinárodní nákladní list.

1 Exemplář pro odesílatele
Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. CZ 3362865 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ 3362865	
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)	
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes Místo / Ort Země / Land		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)	
4 Místo a datum naložení zboží Einladestelle des Gutes und Datum Místo / Ort Země / Land		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers	
5 Připojené doklady Beiliegende Dokumente			
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet kolli Anzahl der Kolln	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes
10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmotnost v kg Brtogewicht kg	12 Objem m ³ Umfang m ³	
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostních značek(ček) Gefährzetzel Muster Nr.	Obalová skupina Verpackungsgruppe
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalitty) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)		19 K tíži: Zu zahlen vom: Dopravné-Fracht Slevy Ermässigungen Saldo-Saldo Dodat. výlohy Zuschlagkosten Jiné výlohy Sonstige Kosten Různé-Verschied. Celkem k placení Insgesamt zu bezahl.	
14 Dobírka Nachnahme		odesílatel Absender	
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachtverrechnung Vyplacené / Freil Nevyplacené / Unfrei		měna / Währung příjemce Empfänger	
20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen			
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in dne / am		24 Zboží obdržel Gut empfangen Datum Datum	
22 Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders		23 Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers	
25 SPZ vozidla / tahače přívěsu / návěsu		26 Užitečné zatížení užitečné zatlžení	
27 Číslo DZVV		28 Číslo jízdy	
29 Hraniční přechody		30 Veškeré průvodní doklady	
31 Různé		30 Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen.	

Odesílatel musí zodpovědně vyplnit 1-15 a 21-22. Símé orámované části musí vyplnit dopravce. Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.



Příloha 2: Nákladní list CIM.

<p>Vom Absender auszufüllen (Sloupce – Felder 20, 22, 23, 30, 52, 58)</p>		<p>30 Nákladní list CIM Frachtbrief CIM</p>		<p>Vozový list CUV Wagenbrief CUV</p>		40	41	42	43
<p>1 Odesílatel (jméno, adresa) – Absender (Name, Anschrift)</p> <p>Podpis Unterschrift</p> <p>Čís. DPH MwSt.-Nr.</p>			<p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7 Prohlášení odesílatele Erklärungen des Absenders</p> <p>8 Reference odesílatele – Absender Referenz</p>			44	45	46	47
<p>10 Místo dodání Ablieferungsort</p> <p>11</p> <p>12</p> <p>13 Stanice – Bahnhof</p> <p>Země – Land</p> <p>14 Obchodní podmínky – Kommerzielle Bedingungen</p> <p>15 Záznamy pro příjemce – Vermerke für den Empfänger</p>			<p>9 Přílohy – Beilagen</p> <p>16 Převzetí Übernahme</p> <p>Míst – den – hodina Monat – Tag – Stunde</p> <p>17</p> <p>18 Vůz čís. – Wagen Nr.</p> <p>19 Traf – Strecke</p> <p>kým – durch</p> <p>20 Placení přepravného Zahlung der Kosten</p> <p>včetně – einschließlich</p> <p>až do – bis</p> <p><input type="checkbox"/> Vyplaceno dovozně Franko Fracht</p> <p><input type="checkbox"/> Incoterms</p>			48	49	50	51
<p>21 Označení zboží Bezeichnung des Gutes</p> <p>22 Mimořádné záležitost Aussergewöhnliche Sendung</p> <p>ano ja</p> <p>23 RID</p> <p>ano ja</p> <p>24 Kód NHM NHM Code</p> <p>25 Hmotnost Masse</p> <p>26 Hodnota zboží Wert des Gutes</p> <p>Měna</p> <p>27 Zájem na dodání Interesse an der Lieferung</p> <p>Měna</p> <p>28 Dobírka Nachnahme</p> <p>Měna</p> <p>29 Přezkoumání Überprüfung</p> <p>kým – durch</p>			<p>31</p> <p>32</p> <p>33</p> <p>34</p> <p>35</p> <p>36</p> <p>37</p> <p>38</p> <p>39</p> <p>40</p> <p>41</p> <p>42</p> <p>43</p> <p>44</p> <p>45</p> <p>46</p> <p>47</p> <p>48</p> <p>49</p> <p>50</p> <p>51</p> <p>52</p> <p>53</p> <p>54</p> <p>55</p> <p>56</p> <p>57</p> <p>58</p> <p>59</p> <p>60</p> <p>61</p> <p>62</p> <p>63</p> <p>64</p> <p>65</p> <p>66</p> <p>67</p> <p>68</p> <p>69</p> <p>70</p> <p>71</p> <p>72</p> <p>73</p> <p>74</p> <p>75</p> <p>76</p> <p>77</p> <p>78</p> <p>79</p> <p>80</p> <p>81</p> <p>82</p> <p>83</p> <p>84</p> <p>85</p> <p>86</p> <p>87</p> <p>88</p> <p>89</p> <p>90</p> <p>91</p> <p>92</p> <p>93</p> <p>94</p> <p>95</p> <p>96</p> <p>97</p> <p>98</p> <p>99</p> <p>100</p>			52	53	54	55
<p>56 Záznamy dopravce – Erklärungen des Beförderers</p> <p>57 Ostatní dopravci – Andere Beförderer</p> <p>Jméno, adresa – Name, Anschrift</p> <p>58 a) Smluvní dopravce – Vertraglicher Beförderer</p> <p>58 Datum příjezdu – Ankunftsdatum</p> <p>60 Dáno k dispozici Bereitgestellt</p> <p>Míst – den – hodina Monat – Tag – Stunde</p> <p>61 Potvrzení příjemce při odběru Empfangsbescheinigung</p> <p>Míst – den – hodina Monat – Tag – Stunde</p> <p>62 Identifikace základní Sendungs- Identifikation</p> <p>země – Land</p> <p>stanice – Bahnhof</p> <p>Podnik Unternehmen</p> <p>Podací č. Versand Nr.</p>			<p>49 Vyplatit kdy Frankaturcode</p> <p>50 Směrovací cesty – Leitungswege</p> <p>51 Celní řízení – Zollbehandlung</p> <p>52 Vyplatit účet Frankaturrechnung</p> <p>ano ja</p> <p>vrácen zurückgesandt</p> <p>měsíc – den Monat – Tag</p> <p>53 Dobírková průvodka č. Nachnahmebegleitschein Nr.</p> <p>vrácena zurückgesandt</p> <p>měsíc – den Monat – Tag</p> <p>54 Komerční zápis č. Tatbestandsaufnahme Nr.</p> <p>vystaven kým erstellt durch</p> <p>měsíc – den Monat – Tag</p> <p>55 Prodloužení dodací lhůty – Lieferfristverlängerung</p> <p>Kód – Code</p> <p>od – von</p> <p>do – bis</p> <p>místo – Ort</p> <p>Traf – Strecke</p> <p>Postovní Eigenschaft</p>			56	57	58	59
<p>Podpis – Unterschrift</p> <p>b) Zjednodušený tranzitní režim Vereinfachtes Eisenbahnversandverfahren</p> <p>Podpis – Unterschrift</p> <p>Čís. DPH MwSt.-Nr.</p> <p>63 Místo a datum vystavení – Ort und Datum der Ausstellung</p>			<p>64</p> <p>65</p> <p>66</p> <p>67</p> <p>68</p> <p>69</p> <p>70</p> <p>71</p> <p>72</p> <p>73</p> <p>74</p> <p>75</p> <p>76</p> <p>77</p> <p>78</p> <p>79</p> <p>80</p> <p>81</p> <p>82</p> <p>83</p> <p>84</p> <p>85</p> <p>86</p> <p>87</p> <p>88</p> <p>89</p> <p>90</p> <p>91</p> <p>92</p> <p>93</p> <p>94</p> <p>95</p> <p>96</p> <p>97</p> <p>98</p> <p>99</p> <p>100</p>			60	61	62	63

Příloha 3: Letecký nákladní list.

M8/S

Set your tabulator stops here | Fix the lines here

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable Air Waybill Issued by			
				Member of IATA		160 08 PRAHA 6, Ruzyně	
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity			
				It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.			
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information					
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing				Reference Number		Optional Shipping Information	
To	By First Carrier	Routing and Destination	To	By	To	By	Currency
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'Amount of Insurance'	
Handling Information		SCI					
(For U.S.A. use only) These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Diversion contrary to USA law prohibited.							
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
		Valuation Charge					
		Tax					
		Total Other Charges Due Agent					
		Total Other Charges Due Carrier					
		Total Prepaid		Total Collect		Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency				Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges			

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

Příloha 4: Rámcová zasilatelská smlouva.

Rámcová zasilatelská smlouva

uzavřená mezi

.....
.....
.....

IČ :

DIČ :

Zapsaná v obchodním rejstříku vedeném :

Zastoupená:

Bankovní spojení :

(dále jen příkazce)

a

Axnel s.r.o.

Čelakovského 1753, 508 01 Hořice

IČO : 25925113

DIČ : CZ 25925113

Zapsaná v obchodním rejstříku vedené Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl C, vložka 14966, bankovní spojení KB Jičín, č.ú. 19-6892700287/0100

Článek 1

Předmět smlouvy

Předmětem smlouvy je závazek zasilatele, že příkazci obstará vlastním jménem na jeho účet přepravy zásilek a úkony s přepravami související (např. pojištění, celní odbavení aj.), a závazek příkazce zaplatit zasilateli úplatu.

Článek 2

Povinnosti smluvních stran

1. Příkazce uděluje zasilateli pro obstarání jednotlivých přeprav písemné zasilatelské příkazy s údaji potřebnými k žádnému plnění smlouvy.
2. Zasilatel je povinen plnit pokyny příkazce a případně ho upozornit na zjevnou nesprávnost jeho pokynů. Neobdrží-li zasilatel od příkazce potřebné pokyny, je povinen požádat příkazce o jejich doplnění, při nebezpečí z prodlení je však povinen postupovat i bez těchto pokynů tak, aby byly chráněny zájmy příkazce, které jsou zasilateli známé.
3. Při plnění Smlouvy je zasilatel povinen s vynaložením odborné péče sjednat způsob a podmínky přepravy odpovídající zájmům příkazce, jež vyplývají ze Smlouvy a jeho příkazů nebo jež jsou zasilateli jinak známé.

4. Příkazce se zavazuje udělit zasílateli příkazy k obstarání jednotlivých přeprav vždy nejpozději..... dní před konkrétní požadovanou přepravou, a to písemně (poštou, faxem, e-mailem, dálnopisem) včetně přesných údajů o přepravované zásilce.
5. Zasílatel se při plnění Smlouvy řídí ustanoveními § 601 a násl.obchodního zákoníku a dále Všeobecnými zasílatelskými podmínkami Svazu spedice a logistiky ČR.
6. Příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli dohodnutou úplatu.

Článek 3 Pojištění zásilek

Zasílatel pojistí přepravovanou zásilku pouze na výslovný písemný pokyn příkazce za zvláštní úplatu.

Článek 4 Celní a platební podmínky

1. Zasílatel fakturuje přepravní náklady podle smluvních sazeb sjednaných s příkazcem na určitou zásilku, určité období a množství. Změní-li se objektivní podmínky, za kterých byla sazba sjednána (např. měnové kursy, ceny pohonných hmot, oficiální poplatky, stávky, vyšší moc) je zasílatel povinen příkazce neprodleně informovat o nezbytně nutné úpravě smluvní sazby a na požádání ji dokumentovat. Pokud příkazce toto řešení odmítne, má zasílatel právo odstoupit od plnění příkazu a vyfakturovat dosud vzniklé náklady.
2. V případech, pro které smluvní sazba není sjednána, fakturuje zasílatel skutečně vynaložené náklady, nutné při plnění příkazu. Odděleně fakturuje zasílatelskou úplatu.
3. Faktury zasílatele jsou splatné formou převodního příkazu s odloženou splatností dnů od data vystavení
4. Neuhradí-li příkazce fakturu včas, je zasílatel oprávněn účtovat úroky z prodlení ve výši 0,05 % denně z neuhrazené částky.
5. Zasílatel je v odůvodněných případech oprávněn požadovat zálohu na přepravní náklady, případně platbu předem.

Článek 5 Platnost Smlouvy

1. Ustanovení této smlouvy lze změnit jen písemně se souhlasem obou smluvních stran.
2. Smlouva se uzavírá na dobu neurčitou a může být vypovězena kteroukoli smluvní stranou doporučeným dopisem, přičemž její platnost končí uplynutím tří měsíců od data odeslání dopisu.
3. Smlouva nabývá účinnosti dnem podpisu oběma smluvními stranami a nahrazuje veškerá případná dosavadní ujednání.

Článek 6 Obchodní tajemství

1. Smluvní strany se při plnění účelu této Smlouvy dostanou do styku s informacemi, které druhá strana považuje za důvěrné.
2. Důvěrnými informacemi pro účely této Smlouvy a všech kontraktů v jejím důsledku uzavřených, jsou veškeré informace, které jedna ze smluvních stran poskytuje druhé pro účely plnění závazků ze Smlouvy. Jakékoli informace s výjimkou těch, které jsou veřejně dostupné, jsou považovány za obchodní tajemství.
3. Smluvní strany se zavazují, že tyto informace neposkytnou jak v době trvání Smlouvy, tak i po jejím ukončení, a to jakýmkoli fyzickým či právnickým osobám, a dále že nezneužijí získané poznatky a informace ve prospěch vlastní nebo někoho jiného tak, aby nedošlo k porušení zájmů některé ze smluvních stran.

Článek 7 Závěrečné ustanovení

1. Smluvní strany se zavazují, že se budou informovat o všech skutečnostech, které se jakýmkoli způsobem dotknou obsahu této Smlouvy a vzájemného plnění závazků sjednaných touto Smlouvou.
2. Smlouva je vyhotovena ve čtyřech stejnopisech a každá smluvní strana obdrží dvě vyhotovení.

V Praze dne.....

Za zasílatele

Za příkazce

WORLDWIDE TRADING TRANSPORT LTD.

SHIPPING AND INTERNATIONAL FORWARDING CO.

Na Hřebenec II / 1062

147 00 Praha 4

Czech Republic

Tel.: +420 261 225 054

+420 261 220 023

Fax: +420 241 401 421

E-mail: wwd@tnet.cz

Prodávající



Dokumenty

Rizika

Náklady

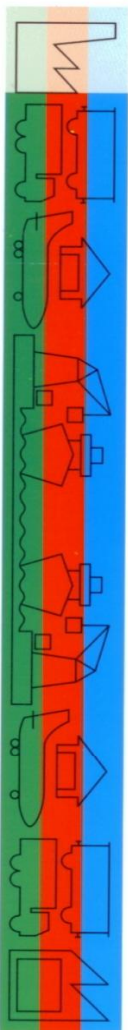
INCOTERMS 2000

Kupující



U každé dopravní party je naznačeno, pro jaké druhy dopravy může být parita použita

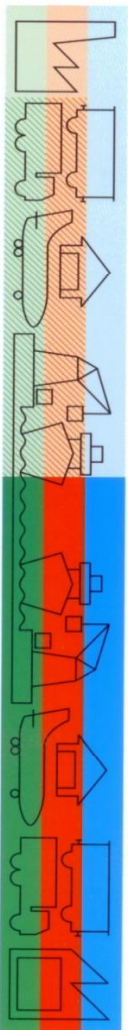
EXW
jakýkoliv druh dopravy



ZE ZÁVODU (...ujednané místo)

Prodávající splní svou povinnost dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu ve svém závodě (např. v podniku, továrně, skladu, atd.). Zvíšťe není odpovědný za náklady zboží na dopravní prostředek obsluhaný kupujícím, ani za proclení zboží ve vývozu.

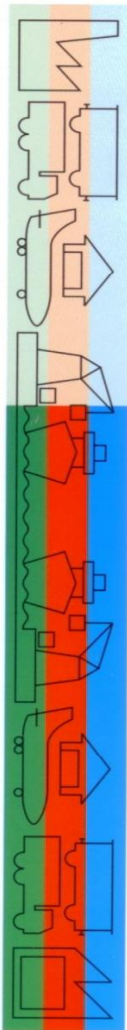
FCA
jakýkoliv druh dopravy



VYPLACENÉ DOPRAVCI (...ujednané místo)

Prodávající splní svou povinnost dodání, jakmile dá zboží celé odsvažené pro vývoz k dispozici dopravci jmenovanému kupujícím na sjednaném místě. Zvolené místo dodání je rozhodující pro určení odpovědnosti za náklady a vykládku zboží v ujednaném místě. Pokud dojde k dodávce v objektu prodávajícího, je prodávající odpovědný za provedení nákladů, pokud k dodávce dojde v jakémkoliv jiném místě, prodávající není odpovědný za vykládku zboží.

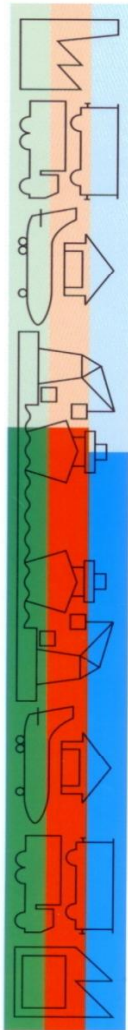
FAS
námořní, vnitrozemská, vodní doprava



VYPLACENÉ K BOKU LODI (...ujednaný přístav naložení)

Prodávající splní svou povinnost dodání, jakmile dodá zboží k boku lodi v ujednaném přístavu naložení. Kupující nese všechny náklady a nebezpečí ztráty nebo poškození zboží od tohoto okamžiku. Doložka FAS vyžaduje, aby prodávající odbavil zboží pro vývoz.

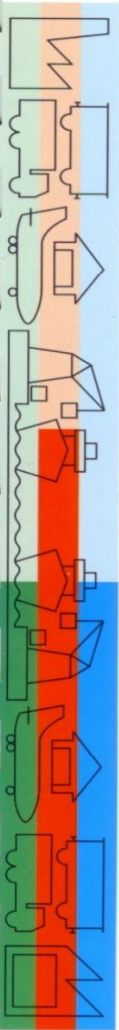
FOB
námořní, vnitrozemská, vodní doprava



VYPLACENÉ LOĎ (...ujednaný přístav naložení)

Prodávající splní svou povinnost dodání, jakmile zboží přešlo zadržací lodi v ujednaném přístavu naložení. Kupující nese všechny náklady a nebezpečí ztráty nebo poškození od tohoto okamžiku. Doložka FOB vyžaduje, aby prodávající odbavil zboží pro vývoz.

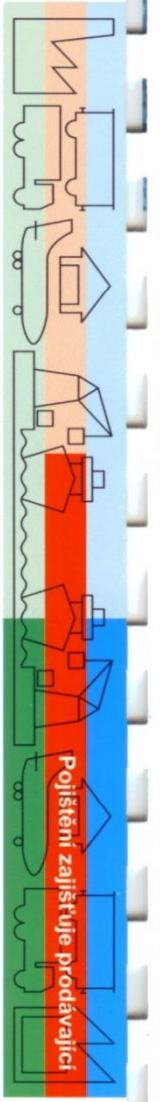
CFR
námořní, vnitrozemská, vodní doprava



NÁKLADY A PŘEPRAVNÉ (...ujednaný přístav určení)

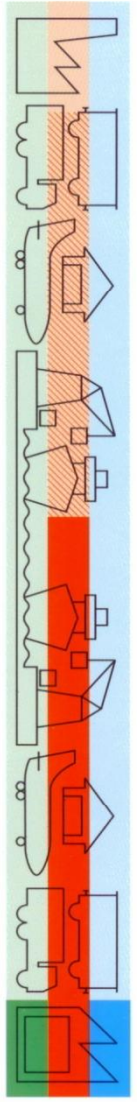
Prodávající splní svou povinnost dodání zboží přes zadržací lodi v přístavu naložení. Prodávající musí zaplatit náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do ujednaného přístavu určení, ale nebezpečí ztráty a poškození zboží, jakož i jakékoli dodatečné náklady vzniklé po dodání zboží přechází z prodávajícího na kupujícího.

CIF
námořní,
vnitrozemská,
vodní doprava



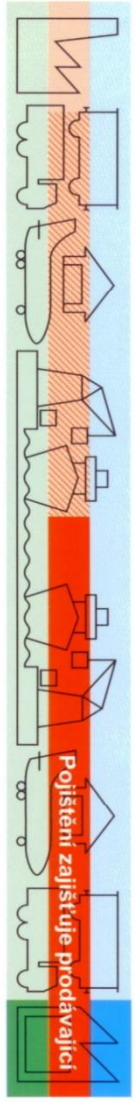
NAKLADY, POJIŠTĚNÍ A PŘEPRAVNÉ (...:ujednaný přístav určení)
Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží přes zátvorní loď v přístavu nádobí. Prodávající musí zaplatit náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do ujednaného přístavu určení, ale nebezpečí ztráty a poškození zboží, jakoz i jakékoliv dodatečné náklady vzniklé po dodání zboží přechází z prodávajícího na kupujícího. Prodávající je dále povinen osástat námořní pojištění kryjící kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození zboží během přepravy, uzavří pojistovaci smlouvu a zaplatit pojistné.

CPT
jakýkoliv druh
dopravy



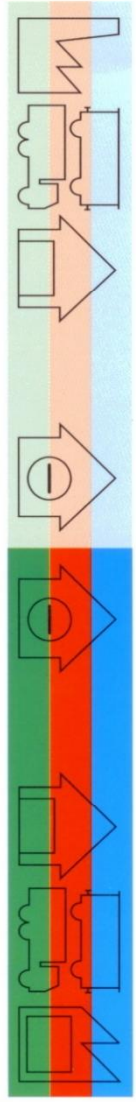
PŘEPRAVA PLACENA DO (...:ujednané místo určení)
Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží dopravci jím jmenovanému. Prodávající musí zaplatit náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do ujednaného místa určení, ale nebezpečí ztráty a poškození zboží, jakoz i jakékoliv dodatečné náklady vzniklé po dodání zboží do péče dopravce přechází z prodávajícího na kupujícího.

CIP
jakýkoliv druh
dopravy



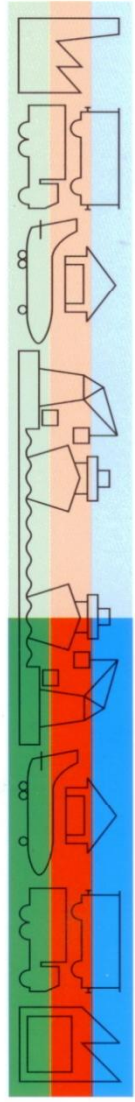
PŘEPRAVA A POJIŠTĚNÍ PLACENY DO (...:ujednané místo určení)
Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží dopravci jím jmenovanému. Prodávající musí zaplatit náklady a přepravné potřebné k přepravě zboží do ujednaného místa určení, ale nebezpečí ztráty a poškození zboží, jakoz i jakékoliv dodatečné náklady vzniklé při dodání zboží do péče dopravce přechází z prodávajícího na kupujícího. Prodávající je dále povinen osástat pojištění kryjící kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození zboží během přepravy, uzavří pojistovaci smlouvu a zaplatit pojistné.

DAF
jakýkoliv druh
dopravy



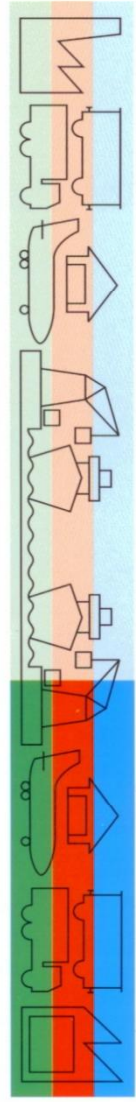
S DODÁNÍM NA HRANICI (...:ujednané místo určení)
Prodávající splní svou povinnost dodání zboží, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu na příchozím dopravním prostředku nevyložené, odevažené pro vývoz, ale nikoli pro dovoz v ujednaném bodě a místě na hranici, ale před celní hranicí sousední země.

DES
námořní,
vnitrozemská,
vodní doprava



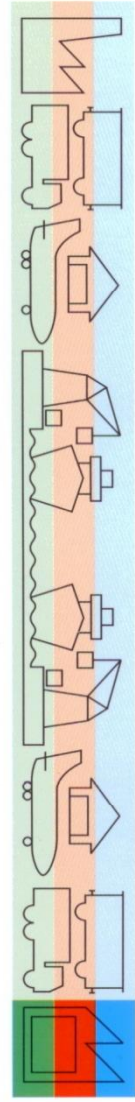
S DODÁNÍM Z LODI (...:ujednaný přístav určení)
Prodávající splní svou povinnost dodání zboží, jakmile dá zboží neodevažené pro dovoz k dispozici kupujícímu na palubě lodi v ujednaném přístavu určení. Prodávající nese veškeré náklady a nebezpečí spojená s dodáním zboží do přístavu určení před jeho vykládkou.

DEQ
námořní,
vnitrozemská,
vodní doprava



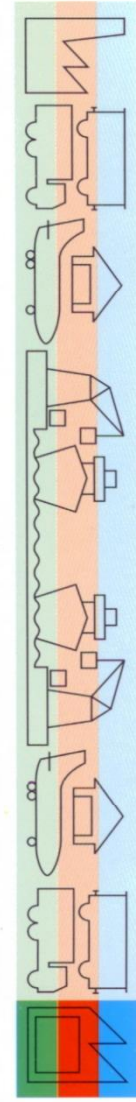
S DODÁNÍM Z NÁBRŽÍ (...:ujednaný přístav určení)
Prodávající splní svou povinnost dodání zboží, jakmile dá zboží neodevažené pro dovoz k dispozici kupujícímu na nabřeží v ujednaném přístavu určení. Prodávající nese všechna nebezpečí a náklady spojená s dodáním zboží do ujednaného přístavu určení a s vykládkou zboží na nabřeží. Doložka DEQ vyzaduje, aby kupující odbalil zboží pro import a zaplatil veškeré formality, clo, daně a jiné poplatky účtované v dovozu.

DDU
jakýkoliv druh
dopravy



S DODÁNÍM CLO NEPLACENO (...:ujednané místo určení)
Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží kupujícímu, sehná neodevažené v dovozu a nevyložené z příchozím dopravním prostředku do ujednaného místa určení. Prodávající je povinen nést náklady a nebezpečí spojená s takto dodaným zbožím kromě povinnosti spojených s dovozem zboží do země určení. Tyto povinnosti musí nést kupující, jakoz i veškeré náklady a nebezpečí zaváhání jeho opomenutím odbalit, vsaz zboží pro dovoz.

DDP
jakýkoliv druh
dopravy



S DODÁNÍM CLO PLACENO (...:ujednané místo určení)
Prodávající splní svou povinnost dodáním zboží kupujícímu, odevažené pro dovoz a nevyložené z příchozím dopravním prostředku do ujednaného místa určení. Prodávající je povinen nést všechny náklady a nebezpečí do dodání do tohoto místa včetně "povinností" souvisejících s dovozem zboží do země určení.