

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta podnikohospodářská

Studijní obor: Podniková ekonomika a management



Název diplomové práce

Logistika e-commerce pohledem zasílatele

Autor diplomové práce: Bc. Jan Devera
Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc.
Rok obhajoby: 2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „*Logistika e-commerce pohledem zasílatele*“ vypracoval samostatně s využitím literatury a informací, na něž odkazuji.

V Praze dne 21. ledna 2018

Jan Devera

.....

Poděkování

Děkuji vedoucímu diplomové práce doc. JUDr. Ing. Radkovi Novákovi, CSc. za odborné rady a konstruktivní připomínky při vypracování této práce. Děkuji také mé rodině a blízkým za morální a materiální podporu během mého studia.

Název diplomové práce:

Logistika e-commerce pohledem zasílatele

Abstrakt:

Diplomová práce se zabývá logistikou e-commerce zboží. Cílem práce je popsat proces dovozu e-commerce zboží v rámci služby Fulfillment by Amazon z Hong Kongu do Evropské unie přes letiště Václava Havla Praha a vymezit role všech zapojených subjektů do procesu. V rámci práce jsou dále analyzovány problematické okruhy procesu dovozu a navrženy jejich řešení a tedy zefektivnění celého logistického řetězce.

Klíčová slova:

e-commerce, globální logistika, import z Číny, letecká přeprava

Title of the Master's Thesis:

The logistics of e-commerce from the point of view of a freight forwarder

Abstract:

The Master's thesis deals with the logistics of e-commerce goods. The goal of the thesis is to describe a process of the import of e-commerce goods via service Fulfillment by Amazon from Hong Kong to The European Union through Vaclav Havel Airport Prague and to define the roles of all agents involved in the import process. Further, problematic topics of the import process are analyzed and possible solutions are proposed. These solutions will increase the efficiency of the logistic supply chain.

Key words:

e-commerce, global logistics, import from China, air freight

Obsah

Seznam obrázků	4
Seznam tabulek	5
Seznam příloh.....	6
Úvod.....	7
1. Zasílatelství	9
1.1. Právní ukotvení zasílatelství.....	9
1.2. Definice zasílatelství	9
1.3. Dělení zasílatelských firem	10
1.4. Zasílatelská smlouva	11
1.4.1. Obsah zasílatelské smlouvy.....	12
1.5. Charakteristika zasílatele.....	12
1.5.1. Činnosti zasílatele	13
1.5.2. Odpovědnost zasílatele.....	14
1.6. Zasílatelské instituce	15
2. Letecká nákladní přeprava	17
2.1. Charakteristika letecké nákladní přepravy	17
2.2. Dělení letecké nákladní přepravy	18
2.3. Poskytovatelé letecké nákladní přepravy	19
2.3.1. Letecký dopravce	19
2.3.2. Letecký zasílatel	19
2.3.3. Letecký integrátor	20
2.4. Letecký nákladní list AWB	20
2.5. Letecké přepravné	21
2.6. Letištní nákladní terminál.....	21
3. Silniční nákladní a mezinárodní kamionová doprava	22
3.1. Právní ukotvení silniční nákladní dopravy	22
3.2. Dopravce a jeho role na přepravním trhu.....	23
3.2.1. Povinnosti dopravce	23
3.3. Smlouva o přepravě věci obecně.....	24
3.4. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě.....	25
3.4.1. Nákladní list CMR	25
3.4.2. Dispoziční právo k zásilce.....	26
3.4.3. Povinnosti a odpovědnost odesílatele.....	27
3.4.4. Povinnosti a odpovědnost dopravce	27
4. Celní řízení	29
4.1. Celní správa České republiky.....	29

4.2.	Celní předpisy Evropské unie a České republiky	29
4.3.	Charakteristika celního řízení a role deklaranta	30
4.3.1.	Celní režim volného oběhu.....	31
4.3.2.	Celní režim tranzit	31
4.4.	Clo, celní dluh a jeho zajištění	32
5.	Dovoz FBA zboží z Číny do Evropské Unie	34
5.1.	Fulfillment by Amazon zboží.....	34
5.2.	Úvod do procesu dovozu FBA zboží	34
5.3.	Účastníci procesu dovozu FBA zboží	35
6.	Popis procesu dovozu FBA zboží	41
6.1.	Zahraniční (asijská) část – odeslání zboží do Evropské unie	41
6.2.	Tuzemská část procesu – vstup zboží do Evropské unie.....	43
6.3.	Tuzemská část procesu – skladovací operace a celní projednání.....	45
6.4.	Tuzemská část – řešení celních kontrol.....	46
6.5.	Tuzemská část procesu – nakládka zboží	47
6.6.	Zahraniční (evropská) část procesu – expedice zboží a doručení do skladu Amazon.....	48
6.7.	Finanční toky	48
7.	Analýza zásadních problematických okruhů procesu dovozu FBA zboží	51
7.1.	Aerolinie.....	52
7.1.1.	Technické poruchy letadla a proměškání pravidelných slotů.....	52
7.2.	Plánování expedice zboží Zásilatelem	54
7.2.1.	Proces plánování expedice zboží Zásilatelem	54
7.2.2.	Neefektivní plánování expedice zboží vlivem nepravidelných letů.....	56
7.3.	Obchodní faktury ke zboží	58
7.3.1.	Celní hodnota zboží, dovozní cena zboží a prodejní cena zboží	60
7.3.2.	Nepřesnosti v obchodních fakturách	61
7.4.	Dovoz problematického a padělaného zboží.....	64
7.4.1.	Problematické zboží	64
7.4.2.	Padělané zboží.....	65
8.	Návrh zlepšení problematických okruhů.....	66
8.1.	Výběr nového leteckého dopravce	66
8.2.	Zavedení rámcových přepravních smluv	69
8.2.1.	Přepracovaný průběh spolupráce s dopravci	69
8.3.	Zajištění správných údajů v obchodních fakturách	71
Závěr		74
Zdroje		77
Knižní		77

Internetové dokumenty	77
Internetové stránky	77
Bakalářské a diplomové práce	79
Přílohy	80

Seznam obrázků

Obrázek 1 Typy ULD (Emirates SkyCargo, 2018)	42
Obrázek 2 Postavené ULD se zbožím	42
Obrázek 3 Hlavní úložný prostor Boeingu 747-400SF	43
Obrázek 4 Vykládka ULD z letadla a celní sklad ALS	44
Obrázek 5 Automatizovaný nakladač ULD.....	45
Obrázek 6 Vykládka ULD na Skladě PRG	45
Obrázek 7: Schéma procesu dovozu FBA zboží	50
Obrázek 8 Příklad chybně deklarovaného zboží	62

Seznam tabulek

Tabulka 1 Vytíženost letišť (ACI, 2018).....	17
Tabulka 2 Základní informace o letu Hong Kong – Praha.....	35
Tabulka 3 Průměrný počet balíků, zásilek, ULD na jeden let Hong Kong - Praha.....	43
Tabulka 4 Plánovaný časový harmonogram procesu dovozu FBA zboží.....	49
Tabulka 5 Letový řád trasy Hong Kong - Praha.....	52
Tabulka 6 Četnost technických poruch	53
Tabulka 7 Odchýlení Aerolinie od letového řádu	54
Tabulka 8 Procentní míra vyceleného zboží a celních kontrol	55
Tabulka 9 Poměr dokumentačních a fyzických celních kontrol.....	55
Tabulka 10 Statistický údaj o poskytovaných vozidlech Hlavním dopravcem.....	57
Tabulka 11 Statistika využití dopravců z databanky RAAL	58
Tabulka 12 Procentní míra vyceleného zboží a celních kontrol	59
Tabulka 13 Poměr dokumentačních a fyzických celních kontrol.....	59
Tabulka 14 Srovnání cen letecké přepravy	67

Seznam příloh

Příloha 1 Válečková dráha pro letecké palety terminálu Skyport	80
Příloha 2 Výdejní válečková dráha pro letecké palety terminálu Skyport	80
Příloha 3 Ukázka rozebírání letecké palety	81
Příloha 4 Ukázka ULD kontejneru	81
Příloha 5 Ukázka importovaných balíků se zbožím	82
Příloha 6 Nakládka volně ložených balíků	82
Příloha 7 Plombování vozidla k expedici do Skladu Kurýra.....	82
Příloha 8 Aplikace Celního sazebníku Společenství – TARIC	83
Příloha 9 Ukázka obchodní faktury ke zboží pro celní účely.....	83
Příloha 10 Ukázka product listu s webovými odkazy ke zboží doplňující obchodní fakturu ..	84

Úvod

Globální ekonomika se vyvíjí a spolu s ní i logistika a její směry. V současné době se do popředí dostává e-commerce logistika, lépe řečeno import e-commerce zboží z Asie, zejména z Číny, do Severní Ameriky a Evropy. Zásahu na tom má rozmach prodejních platform typu Amazon, AliExpress či eBay, které umožňují lokálním výrobcům v Číně jednoduše prodávat své zboží po celém světě.

E-commerce logistika klade vysoké cíle na rychlost a efektivitu doručení zboží po celém světě v řádu pouhých několika dní. Z tohoto důvodu nachází velké uplatnění zejména v letecké nákladní přepravě, která je schopna těmto požadavkům vyhovět; jejími klíčovými faktory jsou rychlost a spolehlivost. Pro ilustraci zdůvodnění využití letecké nákladní přepravy může být následující příklad. Pokud si jedna osoba objedná 20 000 triček, využije zpravidla kontejnerové námořní přepravy. Pokud si ale 20 000 osob objedná po jednom tričku, je nutné tyto objednávky rychle vyřídit a doručit spotřebitelům.

Nejvytíženějšími letišti světa jsou z pohledu letecké nákladní přepravy Hong Kong International Airport, Memphis International Airport a Shanghai Pudong International Airport. V Evropě mezi tři hlavní letiště, kam proudí letecké cargo, patří Charles de Gaulle Airport (Paříž), Frankfurt Airport a Amsterdam Airport Schiphol. V okolí těchto letišť vznikají komplexní logistická centra, kam je zboží sváženo, cleno, konsolidováno a expedováno po celé Evropě.

V poslední době na významu získává také letiště Václava Havla Praha, přes jeho letištní nákladní terminály Menzies Aviation a Skyport prochází stále více zboží. V roce 2016 činil objem leteckého cargo 71 091 tun, v roce 2017 vzrostl objem na hodnotu 81 880 tun (Letiště Václava Havla Praha, 2018). Nemalý podíl na růstu objemu carga má popisovaný proces dovozu e-commerce zboží v praktické části diplomové práce.

Tématem diplomové práce je Logistika e-commerce zboží pohledem zasílatele. Cílem práce je komplexně popsat proces dovozu e-commerce zboží z Hong Kongu do Evropské unie přes letiště Václava Havla Praha. Práce si klade za úkol vymezit roli všech zapojených subjektů do procesu a poskytnout celkový pohled na dovoz e-commerce zboží. Dále vymezit zásadní problematické okruhy v rámci procesu a poskytnutí návrhu na jejich zefektivnění.

Teoretická část práce je rozdělena do čtyř hlavních úseků – zasílatelství, letecká nákladní přeprava, silniční nákladní a mezinárodní přeprava, celní řízení.

První kapitola věnovaná zasílatelství má za úkol jeho definování, právní ukotvení a vymezení specializace jednotlivých zasílatelských společností. Dále je pojednáno o zasílatelské smlouvě, subjektech ji uzavírajících a obsahu zasílatelské smlouvy. Navazující část charakterizuje samotného zasílatele, vymezuje jeho činnosti a odpovědnost. V závěru této kapitoly jsou zmíněny nejdůležitější mezinárodní a české zasílatelské instituce, Mezinárodní asociace zasílatelských svazů (FIATA) a Svaz Spedice a logistiky ČR.

Druhá kapitola se zabývá leteckou nákladní přepravou, jejím vymezením a druhy letecké nákladní přepravy. Kapitola se dále zaměřuje na poskytovatele letecké nákladní přepravy,

charakteristiku leteckého nákladního listu AWB, kalkulaci leteckého přepravného a vymezení role letištního nákladního terminálu.

Třetí kapitola teoretické části je zaměřena na silniční nákladní a mezinárodní přepravu. V rámci této kapitoly je zmíněno její právní ukotvení (jak v českém, tak i mezinárodním prostředí) a vymezena role dopravce na přepravním trhu. Část kapitoly je věnována smlouvě o přepravě věci a Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě.

Závěrečná kapitola teoretické části se zaměřuje na celní řízení. Cílem kapitoly je vymezit působnost orgánů Celní správy, charakterizovat celní řízení a roli deklaranta, který celní řízení zahajuje. Dále vymezit roli cla, celního dluhu a jeho zajištění. Na závěr jsou přiblíženy celní režimy volný oběh a tranzit.

Praktická část se zaměřuje na komplexní popis procesu dovozu e-commerce zboží z Číny do Evropské unie. V rámci popisovaného procesu je dováženo e-commerce zboží zvané Fulfillment by Amazon prodávané v rámci stejnojmenné služby, nabízející komplexní řízení prodeje e-commerce zboží v rámci internetového obchodu americké společnosti Amazon.com, Inc. jednotlivým výrobcům a zprostředkovatelům zboží.

V rámci praktického úseku je nejprve pojednáno o zboží a službě Fulfillment by Amazon, vymezení účastníků procesu a jejich rolí. Dále je komplexně popsán celý proces, začínající v Číně u jednotlivých výrobců zboží a končící doručením zboží do Skladu Amazonu. Zboží je letecky přepravováno dvakrát týdně z Hong Kongu do Prahy za užití vlastního charterového nákladního letadla Boeing 747-400SF, který pojme více jak 100 tun zboží.

Na popis procesu navazuje vymezení zásadních problematických okruhů, které jsou v rámci procesu identifikovány; těmi jsou neefektivní fungování letecké společnosti a plánování expedice zboží zásilkovskou společností. Dalším a velmi zásadním problematickým okruhem je stav obchodních faktur ke zboží předkládaných celnímu úřadu za účelem propuštění zboží do volného oběhu. Na závěr jsou podány návrhy ke zlepšení zmíněných problematických okruhů procesu.

Z důvodu ochrany interních dat a utajení vlastního know-how zapojených firem, jsou všechny zapojené subjekty pojmenovány fiktivně. Dále je v práci užito co nejméně nákladových kalkulací; v případě jejich užití jsou oceněna běžnými tržními cenami.

1. Zasílatelství

Kapitola věnovaná zasílatelství je jednou ze stěžejních částí teoretické části, kdy je nejprve vymezena definice zasílatelství, jeho význam a právní ukotvení. Na to navazuje dělení zasílatelství a jednotlivé specializace zasílatelů. Text dále pojednává o zasílatelské smlouvě a vymezení odpovědnosti zasílatele, kapitolu uzavírají nejvýznamnější zasílatelské svazy.

Zasílatelství se v průběhu let stalo velmi významnou součástí přepravního trhu, bez kterého si tento trh nelze představit. Hlavní rolí zasílatelství je integrace přepravních a logistických procesů do komplexního balíku služeb, díky kterému je zasílatel schopen splnit ta nejnáročnější zadání jeho příkazců, respektive zákazníků. Zasílatel těží zejména ze svého know-how a vlastní dodavatelské sítě. Zasílatelské společnosti se vyznačují velkou mírou vzájemné kooperace s cílem dosáhnout maximální možné úrovně poskytovaných služeb. Vždy stojí na straně zákazníka, jemuž jsou rádcem ohledně zvolení vhodného způsobu přepravy, jejím obstaravatelem, případně i realizátorem, a navíc poskytují další doplňkové služby v podobě skladování, balení či vyřizování celních náležitostí.

1.1. Právní ukotvení zasílatelství

Zasílatelství je v České republice upraveno Novým občanským zákoníkem Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen NOZ). Dále je zasílatelství ukotveno v zákoně č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, jelikož obor zasílatelství je živností ohlašovací volnou¹.

1.2. Definice zasílatelství

Zasílatelství je jeden ze stěžejních prvků přepravního trhu. Zasílatel je subjekt, který na přepravním trhu zastupuje svého zákazníka, obstarává pro něho přepravu a služby s tím spojené.

Zasílatelství je právně ukotveno, jak již bylo zmíněno, v NOZ ve 4. oddílu 5. dílu, § 2471 - § 2482. NOZ definuje zasílatelskou smlouvu, její obsah, formu a dále mezi kým je uzavírána. NOZ dále upravuje odpovědnost zasílatele a využití meziasílatele.

Definice zasílatelství dle NOZ § 2471 zní:

„Zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu.“
(Nový občanský zákoník, 2017, §2471)

¹ Zasílatel nemusí prokazovat žádné kvalifikační předpoklady pro vykonávání zasílatelské živnosti. To má například za následek rozšíření tzv. panelákových spedic, které na přepravním trhu pouze přeprodávají cizí přepravní kapacity za účelem dosažení vlastního zisku, bez jakékoliv přidané hodnoty pro zákazníka.

Mezi základní znaky zasílatelství patří:

- Činnost je zajišťována specializovanými firmami.
- Zasílatel vždy hájí práni zákazníka a je mu rádcem v návrhu vhodného způsobu přepravy.
- Vždy musí jednat s tzv. potřebnou péčí.
- Základním dokumentem je zasílatelská smlouva. Tento dokument se uzavírá mezi příkazcem a zasílatelem.
- Zasílatel se zavazuje příkazci k obstarání přepravy na sjednané místo za předem domluvenou částku.
- Příkazcem je zákazník zasílatele. Příkazce vystavuje zasílatelský příkaz, ve kterém jsou napsány základní údaje o přepravě – co, kam a kdy se převáží. (Devera, 2014)

1.3. Dělení zasílatelských firem

Zasílatelské firmy se mohou rozlišovat dle několika kritérií; na základě nabízených služeb, velikosti a jejich zaměření.

Prvním kritériem je rozlišení na základě nabízených služeb, kdy se zasílatelské firmy soustředí na celou škálu poskytovaných služeb. Jsou firmy specializující se na kamionovou přepravu, leteckou, námořní či železniční. Dále sem patří podniky zaměřující se na multimodální² a intermodální³ přepravu a zasílatelé přístavní či hraniční. Nutno podotknout, že zasílatelé soustředící se na kamionovou přepravu jsou nejpočetnější skupinou zasílatelů na přepravním trhu.

Druhým kritériem dělení je na základě velikosti podniku, kdy se zasílatelské podniky dělí na malé, střední a velké firmy. Většina zasílatelských firem má několik desítek zaměstnanců, podstatnou část zasílatelského spektra tvoří malé podniky. Na světové úrovni tvoří velkou roli zasílatelské domy,⁴ které v sobě integrují jednotlivé zasílatelské činnosti (obstarání přepravy, celní náležitosti, skladování) a díky tomu nabízejí komplexní zajištění přepravních a logistických služeb svým zákazníkům; jedná se například o společnosti DB Schenker, FedEx.

Třetím zmíněným kritériem členění je dle zaměření zasílatelské firmy, kdy se zasílatelské společnosti dělí na teritoriální (specializace na určitou destinaci, například přeprava v koridoru Asie – Evropa⁴ nebo Evropa – Severní Amerika), komoditní (specializace na hromadné či kusové zásilky). Zaměření zasílatelské společnosti také může být dle konkrétních zákazníků (specializace na velké výrobní podniky, farmaceutické závody), dle zapojených dalších obchodních partnerů (dohromady tvoří jednotnou dodavatelskou síť), případně dle zaměření se na určitý typ přeprav (nebezpečné zboží, expresní zásilky, On-Board courier) (Novák, 2011, str. 288-289)

² Multimodální přeprava využívá několika dopravních oborů k přepravě zásilky – silniční, námořní, letecká, bez ohledu na způsob balení. (Novák, 2011 str. 23)

³ Intermodální přepravu využívá nejméně dva dopravní obory k přepravě zásilky za užití unifikované přepravní jednotky. (Novák, 2011 str. 23)

⁴ V praktické části popisovaná zasílatelská společnost je právě profilovaná na přepravy z Asie do Evropy a opačně.

1.4. Zasílatelská smlouva

Před charakterizací zasílatelské společnosti a vymezení její činnosti je nejprve nutno pojednat o zasílatelské smlouvě a jejími smluvními subjekty.

Jak již bylo psáno výše, zasílatel se zasílatelskou smlouvou zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z jednoho místa do druhého, případně obstarat a provést další potřebné náležitosti k provedení přepravy (například celní odbavení zásilky pro vývoz z Evropské unie). Příkazce se mu za to zavazuje zaplatit příslušnou odměnu. (Nový občanský zákoník, 2017, §2471)

Zasílatelská smlouva má tedy dva smluvní subjekty, kterými jsou zasílatel a příkazce (ten vystupuje v roli zákazníka zasílatele)

Zasílatelská smlouva vychází ze smlouvy komisionářské, kterou NOZ upravuje následovně:

„Komisionářskou smlouvou se komisionář zavazuje obstarat pro komitenta na jeho účet vlastním jménem určitou záležitost, a komitent se zavazuje zaplatit mu odměnu.“ (Nový občanský zákoník, 2017, §2455)

Jelikož zasílatelská smlouva vychází z komisionářské, je zasílatel jako komisionář povinen hájit a chránit zájmy příkazce, komitenta. Zasílatel má tedy povinnost stát vždy na straně zákazníka a hájit nejen zájmy jeho, ale také zájmy zboží⁵. Tato skutečnost vyplývá z ustanovení § 2460:

„Komisionář chrání komitentovy zájmy, které zná, a zpraví ho o každé okolnosti, která může mít vliv na změnu komitentova příkazu.“ (Nový občanský zákoník, 2017, §2460)

Charakteristickým prvkem smlouvy je obstaravatelský základ, kdy zasílatel přepravu pouze obstará, ale nikoliv již realizuje. Pokud to ve smlouvě není výslovně zakázáno, může ale přepravu i sám realizovat, kdy využije tzv. práva vlastního vstupu⁶.

Zasílatelská smlouva se sjednává jak dlouhodobě, tak i pro jednorázové události a písemná forma není obligatorním požadavkem. Pokud zasílatelská smlouva nemá písemnou podobu, zasílatel má právo od příkazce vyžadovat příkaz k přepravě, tzv. zasílatelský příkaz. Jedná se o standardizovaný formulář zasílatele (obsahuje informace o příkazci, odesílateli, příjemci zboží; údaje o zásilce apod.), který příkazce odešle Zasílateli (v dnešní době stačí elektronicky e-mailem). Akceptace zasílatelského příkazu je možná buď písemným potvrzením případně konkludentně⁷. (Novák, 2011, str. 266)

⁵ Hájit zájmy zboží znamená například, aby se zásilkou bylo zacházeno tak, aby nedošlo k jakémukoliv poškození a činit vše pro takové uskutečnění.

⁶ Zasílatel využívající práva vlastního vstupu přestává být pouze zasílatelem (vzhledem k zasílatelské smlouvě), ale je také smluvním dopravcem (vzhledem k přepravní smlouvě). Uplatněním tohoto práva zasílatel nejen uzavírá zasílatelskou smlouvu, ale jako dopravce uzavírá také přepravní smlouvu (o přepravní smlouvě je pojednáno v kapitole 3.3.) Hlavními důvody práva vlastního vstupu zasílatele je minimalizace rizik v nejproblémovějších částech logistického řetězce a získání větší kontroly nad ním, snížení přepravních nákladů. (Novák, 2013, str. 269)

⁷ Souhlasným projevem vůle, kdy k akceptaci dojde například obstaráním a přistavením vozidla k nakládce u odesílatele.

1.4.1. Obsah zasílatelské smlouvy

Zasílatelská smlouva musí obsahovat podstatné náležitosti, které mohou být doplněny obvyklými náležitostmi k upřesnění přepravy a zásilky.

Mezi podstatné náležitosti zasílatelské smlouvy patří:

- Definice smluvních stran, tedy zasílatele a jeho příkazce.
- Závazek zasílatele přepravu obstarat a služby s tím související (například celní odbavení) na příkaz příkazce, vlastním jménem a na jeho účet. Příkazce se zavazuje zasílateli zaplatit za tento úkon odměnu.
- Příkazce je povinen dostatečně popsat přepravovanou zásilku a další služby, které si zasílatelem nechá obstarat.
- Přesná definice místa nakládky a vykládky.

Mezi obvyklé náležitosti zasílatelské smlouvy patří:

- Čas počátku přepravy a časová lhůta k jejímu provedení.
- Výše zasílatelské provize, případně může být také uvedena celková cena přepravy.
- Požadovaný dopravní prostředek.
- Podrobná charakteristika přepravované zásilky, včetně zvláštních manipulačních požadavků (například obezřetné zacházení se zásilkou v případě její křehké povahy; příkazce by v takovém případě musí zásilku označit příslušnými etiketami). (Novák, 2013, str. 250)

1.5. Charakteristika zasílatele

Zasílatel je organizátor přepravy (lze chápat i jako manažer přepravy), kdy jeho hlavním a důležitým majetkem je jeho know-how a vztahy s dalšími zasílateli a dopravci po celém světě, kdy je díky tomuto faktu schopen nabízet komplexní a kompetitivní služby. Dalším důležitým majetkem je vlastnictví dopravních prostředků (vozidel či celých nákladních letadel) nebo skladových prostor. Zasílatele lze také požadovat za obchodníka s informacemi.

Zasílatele lze tedy chápat jako subjekt, který dokonale zná přepravní trh. Mezi jeho hlavní znalosti patří:

- Dopravní obory a jejich vhodné kombinování a navazování na sebe v jednotlivých úsecích.
- Dopravní a přepravní předpisy – znalost úmluvy CMR, předpisů týkajících se práce řidičů, přepravy nebezpečného zboží, živých zvířat.
- Dopravní technika a technologie.
- Balení a skladování zboží.
- Celní formality – podrobné znalosti celních režimů (zejména režim tranzit, volný oběh a vývoz⁸), celní předpisy jednotlivých zemí.

⁸ Jedná se o nejčastější celní režimy v rámci přepravních služeb.

Zasílatel by se měl dokonale orientovat jak na straně nabídky, tak i poptávky. Orientace na straně nabídky znamená znalost dopravních a přepravních služeb, to znamená zejména znalost dopravců⁹ a jejich specializace. Síla zasílatele spočívá ve znalosti širokého spektra dopravců a dodavatelů návazných služeb (skladování, členění apod.), aby zákazníkovi (tedy příkazci) dokázal navrhnout co nejlepší možnost pro realizaci přepravy. Orientace na straně poptávky souvisí se znalostí nabídky služeb tak, aby bylo zákazníkovi navrženo nejideálnější řešení.

Jak již bylo zmíněno dříve, zasílatel vždy stojí na straně příkazce (zákazníka), hájí tedy zájmy jeho a zájmy zboží. Tento princip je nazýván neutralita zasílatele, kdy zasílatel nesmí upřednostnit zájmy dopravce (případně jiného realizátora, respektive dodavatele služeb) před zájmy příkazce. Neutralita zasílatele je pilířem zasílatelské činnosti a zasílatel by se mě vyvarovat jejího porušení. (Novák, 2011, str. 272)

1.5.1. Činnosti zasílatele

Při charakterizaci činností zasílatele lze vycházet z vlastní definice zasílatele dle NOZ; tedy Zasílatel je subjekt na přepravním trhu, jenž obstarává přepravy vlastním jménem na příkazcův účet a ten se mu za ní zavazuje zaplatit odměnu. (Nový občanský zákoník, 2017)

Zasílatel poskytuje příkazci, respektive zákazníkovi komplexní balík služeb, který je upraven vždy na míru konkrétního zákazníka. Ne každý zasílatel poskytuje všechny možné služby, záleží na velikosti podniku zasílatele a dalších spolupracujících subjektech. Nejkomplexnější balíky služeb lze nalézt u zasílatelských domů. Činnosti zasílatele lze rozdělit na hlavní (například přeprava, skladování, poradenská činnost) a návazné (například zastupování v celním řízení).

Mezi hlavní zasílatelské činnosti patří:

- Zprostředkování dopravy a přepravních služeb na to navazujících, tedy nakládka a vykládka zboží a nebo také provedení přepravy vlastními silami, využití práva vlastního vstupu
- zprostředkování nájmu přepravních jednotek, nejčastěji kontejnerů či návěsů
- poradenská činnost při uzavírání dalších přepravních smluv
- konzultace ohledně navržené dopravní sítě a její optimalizace
- zprostředkování skladování a doplňkových služeb, například balení, etiketování
- provozování sběrné služby¹⁰
- logistické činnosti v oblasti distribuce a logistických systémů
- integrované logistické služby

⁹ Zde je na místě podotknout, že vztah mezi dopravcem a zasílatelem v případě jejich dlouhodobé spolupráce se nazývá vztah agentský – zasílatel vystupuje jako agent dopravce. (Novák, 2011, str. 271)

¹⁰ Konsolidace a dekonsolidace kusových zásilek. Zkonsolidované zásilky jsou obvykle převáženy mezi dvěma třídícími centry, tyto převozy se nazývají tzv. linehaul

- individuální zasílatelské služby – může jít o ad-hoc služby, například fyzická prohlídka místa vykládky (zda je zde možnost ji realizovat); či tzv. white glove service¹¹

Mezi návazné služby patří

- vlastní realizace manipulačních operací, označování zásilek, skenování, vážení
- pronájem a poskytování nakládacích či manipulačních zařízení
- kontrola a vystavování dopravních, přepravních, celních či jiných dokladů
- zastupování v celním řízení
- zprostředkování pojištění zásilky
- zastupování v reklamačním řízení při poškození zásilky bez zavinění zasílatele
- odborné logistické poradenství (Novák, 2011, str. 273-275)

Výše je uveden pouze krátký rozsah návazných služeb, jež může zasílatel poskytovat.

Zasílatel je povinen veškeré své činnosti dělat s tzv. potřebnou péčí, kterou mu udává zákon, respektive ustanovení v NOZ.

„Způsob a podmínky přepravy zasílatel ujedná s vynaložením potřebné péče tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce, které zasílatel zná. Povinnost pojistit zásilku má zasílatel, jen bylo-li to ujednáno.“ (Nový občanský zákoník, 2017, §2475)

Určitým problémem může být nespecifikování termínu potřebné péče, jelikož NOZ tento termín dále již nespecifikuje. V tomto případě lze pouze vycházet z definice termínu „odborné péče“:

„Kdo se veřejně nebo ve styku s jinou osobou přihlásí k odbornému výkonu jako příslušník určitého povolání nebo stavu, dává tím najevo, že je schopen jednat se znalostí a pečlivostí, která je s jeho povoláním nebo stavem spojena. Jedná-li bez této odborné péče, jde to k jeho tíži“ (Nový občanský zákoník, 2017, §5)

Zasílatel tedy by měl být odborníkem ve svém oboru a dle nabytých znalostí a zkušeností pracovat pro svého zákazníka.

1.5.2. Odpovědnost zasílatele

Odpovědnost zasílatele je dána jednak ustanoveními v NOZ (oddíly věnované zasílatelství a komisionářské smlouvě, které jsou závazné pro smluvní subjekty zasílatelské smlouvy, kdy odpovědnost zasílatele se týká zejména:

- splnění veškerých pokynů příkazce a bezchybné obstarání přepravy
- volba vhodného způsobu dopravy, dopravního prostředku, dopravce, dopravní trasy a zapojení dalších dílčích subjektů vzhledem k povaze přepravovaného zboží
- informování příkazce o možných komplikacích

¹¹ Velmi detailní přístup Zasílatele k přepravě, respektive zásilce, využíváný například při stěhování uměleckých děl

- obdržení úplných a jasných instrukcí (Novák, 2013, str. 266)

Odpovědnost zasílatele je poté určena také na základě smluvních podmínek mezi smluvními stranami. V rámci obecné praxe se doporučuje využívat v českém prostředí Všeobecné zasílatelské podmínky Svazu spedice a skladování ČR (dále jen VZP SSL) (Všeobecné zasílatelské podmínky, 2014), které vycházejí z všeobecných zasílatelských podmínek daných institucí FIATA (FIATA, 1997) o které je více pojednáno v kapitole 1.6. VZP SSL jsou volně dostupné všem podnikatelským subjektům a není právně závazné je používat; existuje pouze obecné doporučení jich využít, případně z nich vycházet při sestavování vlastních smluvních podmínek (Všeobecné zasílatelské podmínky, 2014):

- určují práva a povinnosti zasílatele a příkazce
- všeobecná ustanovení upravující místo a lhůtu plnění, porušení smluvní povinnosti, rozsah odpovědnosti zasílatele, překážky vylučující odpovědnost a jiné

Na tomto místě lze ukázat na rozdíl mezi odpovědností zasílatele danou NOZ a použitím VZP SSL. Dle NOZ ručí zasílatel za vzniklé škody neomezeně (pokud pochybení je na jeho straně a škodu mohl jakkoliv předvídat a odvrátit). Dle VZP SSL zasílatel:

- ručí částkou SDR¹² 8,33 za 1 kg brutto hmotnosti zásilky při ztrátě, zničení či poškození zásilky
- ručí maximálně do výše částky SDR 20 000
- ručí maximálně ve výši odměny zasílatele v případě vzniku škody z pozdního dodání

Dalším a důležitým rozdílem v ustanovení dle NOZ a VZP SSL je fakt, kdy zasílatel dle odpovědnosti vymezené dle NOZ musí také uhradit ušlý zisk. V případě užití VZP SSL tuto povinnost nemá.

Na závěr odpovědnosti zasílatele lze zmínit, že zasílatel je zbaven odpovědnosti, prokáže-li, že vzniku škody nemohl jakkoliv čelit a škoda vznikla nezávisle na jeho vůli a činnosti. Nejčastěji se jedná o zásah vyšší moci. Na druhou stranu ale zasílatel musí vykonat veškeré operace, které při zásahu vyšší moci minimalizují škody na straně příkazce.

1.6. Zasílatelské instituce

V rámci této podkapitoly jsou zmíněny základní zasílatelské instituce v mezinárodním a českém prostředí.

V mezinárodním prostředí působí Mezinárodní asociace zasílatelských svazů (dále jen FIATA¹³), která je největší a nejvýznamnější zasílatelskou institucí v oblasti přepravy. Jedná se o nevládní organizaci, která spojuje přibližně 40 000 zasílatelských a logistických společností; pro svoji komplexnost je také nazývána “architektem přepravy“. Mezi posláním a cíle reprezentované institucí FIATA patří zejména celosvětové sjednocení oboru zasílatelství,

¹² SDR - Special Drawing Rights, Zvláštní práva čerpání – měnová a účetní jednotka v rámci Mezinárodního měnového fondu (Mezinárodní měnový fond, 2017)

¹³ FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

propojení jednotlivých průmyslových oborů se zasílatelstvím, zvyšování odborné stránky zasílatelských společností. Dále je nutno poznamenat, že FIATA vydává vlastní zasílatelské doklady a formuláře, které se dočkaly významného celosvětového rozšíření; mezi takové doklady patří například FIATA FBL (Konosament FIATA pro multimodální přepravu či FIATA FWB (Multimodální nákladní list). Jak již bylo zmíněno, FIATA vydala také všeobecné zasílatelské podmínky. (FIATA, 2017)

V českém prostředí se za nejvýznamnější zasílatelskou instituci považuje Svaz Spedice a logistiky ČR (dále jen SSL ČR), který je také řádným členem FIATA. Posláním a cílem SSL ČR je vytvářet v českém prostředí kvalitativní podmínky pro rozvoj oboru zasílatelství, logistiky a skladování a také profesně zdokonalovat členy organizace. Mezi základní aktivity SSL ČR patří vytvoření již zmíněných Všeobecných zasílatelských podmínek Svazu spedice a logistiky. Přínosem pro členy SSL ČR je možnost využívat zasílatelské doklady a formuláře vydaných institucí FIATA. (SSL ČR, 2016)

2. Letecká nákladní přeprava

V rámci kapitoly věnované letecké nákladní přepravě je pojednáno o charakteristice letecké nákladní přepravy a leteckých dopravců, leteckém nákladním listě AWB, leteckém přepravném, letištních nákladních terminálech.

Letecká nákladní přeprava je nejmladším přepravním oborem, zároveň také nejrychlejším (vzhledem k železniční a námořní přepravě), nejbezpečnějším a nejdražším. Právě z důvodu vysoké ceny letecká přeprava stále zaujímá nejmenší podíl na přepravním trhu, pouze 1 % z celkového objemu světového obchodu, nicméně z hlediska ceny zboží je odhadováno, že zboží přepravené letecky v roce 2017 tvořilo 35 % ceny celkového světového obchodu (IATA Cargo strategy, 2017). Tabulka č.1 níže zachycuje nejvytíženější letiště světa a dále objem carga na letišti v Praze.

Pořadí	Název letiště	Objem air cargo (v tunách)
1	Hongkong, Hongkong/Čínská lidová republika (HKG)	4 615 241
2	Memphis TN, Spojené státy americké (MEM)	4 322 071
3	Šanghaj, Čínská lidová republika (PVG)	3 440 280
4	Inčchon, Jižní Korea (ICN)	2 714 341
5	Dubaj, Spojené arabské emiráty (DXB)	2 592 454
6	Anchorage AK, Spojené státy americké (ANC)	2 542 526
7	Louisville KY, Spojené státy americké (SDF)	2 437 010
8	Tokio, Japonsko (NRT)	2 165 427
9	Paříž, Francie (CDG)	2 132 517
10	Frankfurt, Německo (FRA)	2 113 594
17	Amsterdam, Nizozemsko (AMS)	1 694 729
19	Londýn, Velká Británie (LHR)	1 640 400
-	Praha, Česká republika (PRG)	71 091

Tabulka 1 Vytíženost letišť (ACI, 2018)

2.1. Charakteristika letecké nákladní přepravy

Letecká nákladní přeprava je fyzické přemístění zboží, respektive zásilky, vzdušným prostorem mezi dvěma letišti za užití leteckého dopravce. Letecká nákladní přeprava se orientuje především na přepravu kusových zásilek a při výběru letecké přepravy je nutno zohlednit, zda se jedná o ten nejvhodnější způsob přepravy vzhledem k již zmíněné vysoké ceně přepravného. Z toho důvodu se nejvíce přepravuje:

- zboží s vysokou hodnotou (hodnota zásilky vyšší jak 1000 USD) – například umělecká díla (kdy je nevhodné užít kontejnerové námořní či železniční přepravy)
- zboží, které se v průběhu přepravy znehodnocuje – zkazitelné zboží (například potravinářské produkty), filmy a jiné
- zboží křehké povahy, farmaceutické a zdravotnické produkty, lidské orgány a jiné
- zboží poslané do oblastí, kam nelze využít jiného druhu přepravy – například odlehlé ostrovy, vojensky nebezpečné oblasti

- živá zvířata¹⁴, lidské pozůstatky¹⁵ (Bína, Šourek a Žihla, 2007, str. 101)
- expresní a poštovní zásilky
- e-commerce zboží (v současné době velmi rychle se rozšiřující druh přepravovaného zboží v letecké přepravě) (IATA, 2017a)

V letecké přepravě se zboží přepravuje pomocí speciálních přepravních jednotek, zvané ULD (Unit Load Device). Tímto termínem se označují unifikované přepravní prostředky určené k letecké přepravě. Jedná se o letecké palety a kontejnery upravené tak, aby byly schopny co nejefektivněji využít nákladní prostor a nosnost letadla; vyznačují se zejména nízkou hmotností. V letecké přepravě se rozlišují přepravní jednotky ULD pro pasažérské a čistě nákladní lety (ULD jednotky pro pasažérské lety se vyznačují zejména nižší výškou do 160 cm vzhledem k limitujícímu nákladovému prostoru). (IATA, 2017c)

Leteckou nákladní přepravu v současné době upravuje mezinárodní Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (tzv. Montrealská úmluva z roku 1999), která řeší vydání leteckého nákladního listu AWB, odpovědnost a limity leteckého dopravce. (Novák, 2011, str. 232-233)

2.2. Dělení letecké nákladní přepravy

Leteckou nákladní přepravu lze dělit dle provozování nákladní činnosti leteckou společností. Tímto je myšlena klasifikace na hlavní a doplňkovou činnost v rámci provozování letecké nákladní přepravy. Hlavní činnost je charakteristická pro nákladní letecké dopravce, kdy přeprava nákladu pro ně znamená hlavní zdroj příjmů. Doplňková činnost představuje letecké společnosti, které prioritně zajišťují přepravu osob a volné kapacity poté doplňují zbožím (tzv. cargem).

Dále lze nákladní leteckou přepravu dělit na pravidelnou a nepravidelnou. Pravidelná letecká přeprava se uskutečňuje dle schváleného letové řádu (jedná se zejména o pasažérské lety, které jsou doplňovány zbožím, respektive cargem) a přepravní tarify IATA jsou veřejně nabízeny.

Nepravidelná (taktéž zvaná jako charterová) nákladní přeprava se uskutečňuje nárazově, ad hoc, na základě přímé objednávky a přepravní tarify nejsou na trhu veřejně nabízeny. Na tomto místě je nutno podotknout, že charterová nákladní přeprava může nabývat pravidelných letů; rozdíl oproti klasickým pravidelným letům je v tom, že se zpravidla sjednává na danou letovou sezónu (letní a zimní) (Bína et al., 2007, str. 21). Charterové lety lze dále rozdělit na individuální charter (full own-use charter), který si pronajímá pouze jeden klient a dále sdílený charter (shared charter), který konsoliduje zboží od několika klientů.

Samostatným okruhem letecké náhradní dopravy je tzv. Road Feeder Service (RFS), neboli náhradní letecká doprava, kdy se jedná o pozemní přepravu v rámci dvou letišť.

¹⁴ Přeprava živých zvířat je realizována dle pravidel IATA Live Animals Regulations (IATA, 2017b).

¹⁵ Zajímavostí je fakt, kdy po přepravě lidských pozůstatků musí být celý nákladní prostor dezinfikován.

2.3. Poskytovatelé letecké nákladní přepravy

Na přepravním trhu leteckých kapacit se setkávají tři typy operátorů – letecký dopravce, letecký zasílatel a integrátor (označován také jako konsolidátor).

2.3.1. Letecký dopravce

Letecký dopravce je subjekt, který vlastní, případně si pronajímá (formou leasingu) a provozuje letadla, se kterými realizuje fyzické přemístění zboží v rámci letišť. Letecké dopravce lze dělit na kombinované a nákladní dopravce.

Kombinovaní dopravci (se specializují primárně na přepravu osob a dodatečné volné kapacity poté doplňuje leteckým zbožím v nákladním prostoru osobního pasažérského letadla pod hlavní palubou (tzv. lower deck případně belly holds). Tito dopravci se řídí pravidlem upřednostnění přepravy osob před cargem. Kombinovanými dopravci jsou například KLM, Delta Airlines, Aeroflot.

Nákladní dopravci se specializují výhradně na přepravu carga a disponují čistě nákladními letadly, zvané freightery (letadla upravená pouze pro přepravu zboží, respektive leteckých palet a kontejnerů). Nákladními dopravci jsou například Cargolux, AirBridgeCargo, Silkway. (Bína et al., 2007, str. 22)

Letečtí dopravci mají vlastní značení pro svou identifikaci; dvoumístný kód (využíván například pro označení čísla letu) a tříčíselný prefix (využíván například jako základ čísla AWB leteckého nákladního listu. Lze ilustrovat například na společnosti Turkish Airlines Inc. (IATA, 2017d):

- dvoumístný kód – TK
- tříčíselný prefix – 235

Největším sdružením leteckých dopravců je nevládní organizace Mezinárodní asociace letecké dopravy (dále jen IATA¹⁶), v současné době čítá okolo 280 leteckých společností. Organizace se zaměřuje především na problematiku obchodně-přepravních vztahů, její vizí je zajistit růst a hospodárnost sektoru letecké přepravy. Jejím úkolem je sloužit leteckému průmyslu a neustále se snažit o jeho zdokonalování.

2.3.2. Letecký zasílatel

Letecký zasílatel je subjekt vystupující na straně nabídky služeb letecké nákladní přepravy pro své zákazníky, kdy nabídka služeb je tvořena nabídkou přepravních kapacit leteckých dopravců. Dále vystupuje také na straně poptávky po kapacitách leteckých dopravců. Úkolem leteckého zasílatele je rezervace dostatečné ložné kapacity pro přepravovanou zásilku, její

¹⁶ V plném znění Air Transport Association (IATA)

vyzvednutí u odesílatele, vystavení leteckých nákladních listů AWB (případně zajištění celního odbavení, etiketace štítky AWB), zajistit letištní odbavení na letištním nákladním terminálu. Po uskutečnění přepravy také zajistit odbavení na cílovém letištním nákladním terminálu (včetně případných celních náležitostí) a doručení příjemci. Letecký zasílatel jednotlivé zásilky odesílá samostatně, případně je konsoliduje a posílá jako celek.

2.3.3. Letecký integrátor

Za letecké integrátory jsou především považovány zasílatelské domy a expresní kurýrní společnosti. Letečtí integrátoři se vyznačují vlastněním vlastních letadlových prostředků¹⁷ a také vystupují jako letečtí zasílatelé, kdy využívají volné přepravní kapacity leteckých dopravců. Největším leteckým integrátorem na světě je společnost DHL.

2.4. Letecký nákladní list AWB

Letecký nákladní list AWB (Air Waybill) je nejvýznamnějším dokumentem v letecké nákladní přepravě a je důkazem o uzavření přepravní smlouvy, předáním nákladu k přepravě a jeho převzetím.

Náležitosti leteckého nákladního listu jsou upraveny Montrealskou úmluvou a musí obsahovat obligatorní údaje (například smluvní strany, identifikace odesílatele a příjemce, odletové a příletové letiště, druh a hmotnost zásilky) a fakultativní údaje (například celní odbavení). Dokument AWB je zpravidla vystaven ve 14 výtiscích (tři z nich jsou originály – podepsané dokumenty a letecký nákladní list AWB není cenným ani obchodovatelným papírem. (Novák, 2011, str. 235).

Letecký nákladní list AWB má buď papírovou podobu nebo elektronickou podobu, tzv. e-AWB, který urychluje jeho vystavování, archivování a celkově ulehčuje celkový proces. (IATA, 2017e)

Letecký nákladní list se dělí na MAWB (Master Air Waybill) a HAWB (House Air Waybill). MAWB potvrzuje uzavření přepravní smlouvy, je vystavován dopravcem, popřípadě jeho agentem a obsahuje číselné označení leteckého nákladního listu AWB¹⁸. HAWB je vystavován zasílatelskou společností, využíváný zejména pro konsolidované zásilky zasílatelem; zasílatel zkonsoliduje zásilky od více odesílatelů a ty pak jako celek dá k přepravě leteckému dopravci pod jedním dokumentem MAWB. (Letter of Credit, 2010)

¹⁷ Nutno podotknout, že dále mohou vlastnit další dopravní prostředky jako například nákladní vozidla k provozování sběrné služby zásilek k jejich konsolidaci ve vlastním HUBu.

¹⁸ AWB číslo se skládá celkově z 11 čísel, kdy první 3 čísla označují prefix leteckého dopravce.

2.5. Letecké přepravné

Letecké přepravné pro kusové zásilky se v nákladní letecké přepravě vypočítává na základě volumetrické hmotnosti, kdy je porovnávána hmotnost zásilky vůči jejímu objemu. Těžké, ale méně objemné zásilky jsou kalkulovány na základě hmotnosti; lehké, ale objemné zásilky jsou kalkulovány na základě jejich objemu. Volumetrická hmotnost porovnává poměr 1 m³ vůči 167 kg zásilky, kdy se přepravné počítá na základě vyšší hodnoty – buď hmotnosti nebo objemu zásilky. Dále platí, že čím větší volumetrická hmotnost, tím nižší sazba leteckého přepravného; cenné zásilky se přepravují za vyšší sazbu. (Doprava v praxi, 2012)

Přepravné za ucelené přepravní jednotky ULD (paleta nebo kontejner) se počítá na základě Bulk oranization či Freight All Kind. Jednotka ULD má pevně danou sazbu až do limitu, zvaný Pivot Weight. Při jejím překročení se přepravné vypočte dle hmotnosti ULD až do výše tzv. Over Pivot Weight (maximální možná výše hmotnosti jednotky ULD).

Pravidelná letecká přeprava se charakterizuje stanovenými tarifními cenami (mezi členy IATA se využívá letecký nákladní tarif TACT). V charterové přepravě si přepravné určuje sám letecký dopravce a jde o smluvní ceny. (Novák, 2011, str. 236)

2.6. Letištní nákladní terminál

Letištní nákladní terminál (zvaný také jako cargo terminál) se nachází na území letiště a jeho základní činností je odbavení příletových a odletových zásilek a jejich krátkodobé i dlouhodobé skladování. Cargo terminál má vymezený prostor pro manipulaci s cennými, nebezpečnými, radioaktivními zásilkami či živými zvířaty; dále disponuje odděleným místem pro manipulaci s poštovními zásilkami.

Letištní nákladní terminál je na jedné straně přímo spojen s letištní plochou k odbavení letadla, dále je také spojen s příjezdovou cestou, která musí disponovat dostatečnými prostory pro odbavení nákladních vozidel¹⁹.

Sklad cargo terminálu musí být schválen jako celní sklad (nutné v případě příchozí zásilky v rámci třetizemních přeprav). V rámci technického vybavení disponuje rentgenovým vybavením, válečkovými drahami pro manipulaci s ucelenými leteckými paletami ULD, speciálními automatizovanými nakladači ULD pro příjem a výdej leteckých palet z vozidel s válečkovou drahou či automatickým regálovým zakladačem ETV (Elevating Transfer Vehicle).

Na letišti Václava Havla Praha se v současné době nacházejí dva cargo terminály, Menzies Aviation Czech s.r.o. a Skyport a.s.

¹⁹ Jedná se o vozidla přivážející zásilku k odbavení případně odvázející odbavenou zásilku; a také vozidla v rámci letecké náhradní dopravy.

3. Silniční nákladní a mezinárodní kamionová doprava

V následující kapitole je rozebrána silniční a zejména mezinárodní kamionová doprava jakož podstatná činnost, kterou obstarává zasílatel. V této kapitole je rozebrána silniční nákladní doprava a role dopravce. Dále je pojednáno o přepravních vztazích a přepravní smlouvě z hlediska mezinárodní kamionové dopravy.

Silniční, popřípadě mezinárodní kamionová, doprava (dále jen MKD) je nejrozšířenější zasílatelskou činností. Přednostmi silniční dopravy jsou zejména její flexibilita, operativnost a relativní rychlost doručení.

3.1. Právní ukotvení silniční nákladní dopravy

Silniční dopravu obecně právně ohraničuje několik právních norem:

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění jeho pozdějších předpisů – upravuje silniční dopravu pro vlastní a cizí účely.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění jeho pozdějších předpisů – upravuje práva a povinnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu a jiné.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění jeho pozdějších předpisů.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění jeho pozdějších předpisů. (Novák, 2011 str. 166)

Silniční dopravu pro cizí potřeby upravuje **zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání**, jelikož se jedná o živnostenskou činnost. Provozovatel může konat činnost pouze na základě koncesního povolení. Provozovatel může získat buď koncesi pro silniční nákladní dopravu vozidly do 3,5t celkové hmotnosti vozidla a koncesi pro silniční nákladní dopravu vozidly nad 3,5t celkové hmotnosti vozidla. Pro silniční dopravu pro vlastní potřeby není potřeba žádného povolení.

Další velký význam mají mezinárodní úmluvy, jejich účinnost je nadřazena národnímu právu. Sem se řadí zejména dvoustranné dohody (zahraniční vstupní povolení, povolení CEMT) a mnohostranné dohody:

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR)
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP)
- Evropská dohoda o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)
- Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR (Novák, 2011, str. 171)

Dále je nutné zmínit, že k provozování mezinárodní dopravy pro cizí potřeby na území členských států EU je třeba obdržet eurolicenci²⁰. Toto povolení se týká všech dopravců, kteří chtějí provozovat činnost pro cizí potřeby s vozidly nad 3,5t celkové hmotnosti vozidla.

3.2. Dopravce a jeho role na přepravním trhu

V této podkapitole je rozebrána role dopravce, jakými znalostmi a způsobilostí musí disponovat.

„Dopravce je fyzická nebo právnická osoba provozující silniční dopravu pro cizí potřeby na základě koncese nebo silniční dopravu pro vlastní potřeby k zajištění své podnikatelské činnosti vykonávané na základě živnostenského nebo jiného oprávnění uděleného podle zvláštního právního předpisu orgánem České republiky“. (Novák, 2013, str. 94)

Dopravce je subjekt najímaný k přepravě zboží či osob, tato práce se zabývá pouze přepravou zboží. Dopravce zpravidla disponuje vozovým parkem, dle zaměření od dodávek až po kamiony, dále případně například skladovými plochami. Pokud nedisponuje, vystupuje pouze jako smluvní dopravce (je stále subjektem přepravní smlouvy a odpovídá za závazky z ní vyplývající). Jak již bylo zmíněno výše, dopravce podniká na základě obdržené koncese pro silniční nákladní dopravu vozidly do 3,5t celkové hmotnosti vozidla a koncesi pro silniční nákladní dopravu vozidly nad 3,5t celkové hmotnosti vozidla; samozřejmě za předpokladu že činí silniční nákladní dopravu pro cizí potřeby).

Dopravce je tedy subjekt najímaný k samotné (fyzické) realizaci přepravy zboží, kterou dopravce zpravidla realizuje vlastním vozovým parkem. Přeprava se uskuteční na základě přepravní smlouvy – uzavřená mezi přepravcem (odesílatel či zasílatel) a dopravcem (realizátor).

3.2.1. Povinnosti dopravce

V této podkapitole jsou rozebrány základní povinnosti dopravce. Vzhledem k povaze diplomové práce budou popsány podmínky pro tuzemského dopravce. Dopravce je povinen:

- Provozovat silniční dopravu vozidlem, které je řádně osazeno poznávacími státními značkami České republiky.
- Monitorovat, zda řidiči dodržují podmínky dané pro dobu řízení vozidla a dobu odpočinku. Platí zejména pro MKD, kdy řidiči mají jasné definovanou dobu řízení a dobu odpočinku dle dohody AETR.
- Mít v nákladním vozidle následující doklady – záznam o době řízení vozidla, o době odpočinku a bezpečnostních přestávkách a doklad o přepravovaném nákladu.
- Označit svá nákladní vozidla obchodním jménem. (Novák, 2013, str. 123)

²⁰ Eurolicence je povolení, které opravňuje dopravcům konat činnost pro cizí potřeby na území členských států EU, Norska, Islandu, Lichtenštejnska a Švýcarska.

3.3. Smlouva o přepravě věci obecně

Smlouva o přepravě věci (dále jen přepravní smlouva) je stěžejním východiskem pro další část pojednávající o přepravní smlouvě v mezinárodních přepravách. Subjekty sjednávající přepravní smlouvu jsou odesílatel (zadavatel přepravy) a dopravce (realizátor). Jedná se o smlouvu, která se zabývá samotnou realizací přepravy. Je zde tedy jasně vidět rozdíl oproti smlouvě zasílatelské, která se zabývá obstaráním přepravy a uzavírala se mezi příkazcem a zasílatelem.

Přepravní smlouva je právně ukotvena v NOZ, pokud se jedná o vnitrostátní přepravu.

„Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.“ (Nový občanský zákoník, 2017, §2555)

V případě mezinárodních přeprav se přepravní smlouva řídí Úmluvou CMR (o té je více pojednáno v další podkapitole. Dále platí, že ustanovení Úmluvy CMR má přednost před NOZ. Ustanovení NOZ lze použít pouze tehdy, pokud danou problematiku neřeší Úmluva CMR.

Zúčastněnými stranami v přepravní smlouvě jsou dopravce, odesílatel, příjemce.

Doprovce je subjekt, který se odesílateli zavázal přepravit zásilku. Dopravce může vystupovat jako skutečný dopravce (a přepravu realizovat vlastními prostředky) či může přepravu podstoupit dalšímu dopravci a vystupuje jako smluvní dopravce. Ať již dopravce vystupuje jako skutečný nebo smluvní, vždy plně ručí za své závazky plynoucí z přepravní smlouvy. Jako dopravce může vystupovat také zasílatel využívající práva vlastního vstupu²¹.

Odesílatel je subjekt zadávající přepravu dopravci, je tedy objednavatelem. Odesílatel má na starosti sdělit dopravci veškeré potřebné informace k přepravované zásilce, odpovídá za správné naložení zásilky. Dále se zavazuje dopravci uhradit přepravné.

Jako zadavatel přepravy může také vystupovat **příkazce** – nejedná se o příkazce ze zasílatelské smlouvy. Příkazce vzhledem k přepravní smlouvě je osoba zastupující odesílatele, příjemce či třetí stranu. A je tedy subjektem sjednávajícím přepravní smlouvu.

Příjemce je subjekt, jemuž je přepravovaná zásilka cílena.

Souhrnně lze zadavatele přepravy označit jako **přepravce**. (Novák, 2013 stránky 138-143)

Všechny tyto pojmy budou popsány vzhledem k mezinárodní přepravní smlouvě dané Úmluvou CMR. Důvodem je sjednocení charakteristik přepravní smlouvy v mezinárodních přepravách a většina ustanovení z ní plynoucích se také používají ve vnitrostátní přepravě. Případné rozdíly vůči vnitrostátním přepravám budou zmíněny.

²¹ Zasílatel využívající vlastního vstupu má se svým zákazníkem (příkazcem) uzavřeny smlouvy:

- Zasílatelská – zasílatel se zavazuje obstarat provedení přepravy pro příkazce
- Přepravní – zasílatel pověří k provedení přepravy sám sebe

3.4. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (dále již jen Úmluva CMR) je dohoda zabývající se problematikou uzavírání přepravních smluv v mezinárodní nákladní přepravě²².

„Úmluva se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy.“
(Úmluva CMR, čl. 1)

Cílem Úmluvy CMR je stanovení jednotných pravidel pro přepravní vztahy v mezinárodní silniční přepravě, pro jiné dopravní obory se nepoužívá²³. Úmluva CMR upravuje zejména (Úmluva CMR):

- vztahy mezi smluvními stranami – odesílatel (přepravce) a dopravce
- listiny užívané v silniční nákladní přepravě (nákladní list CMR)
- odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na zásilce
- reklamace a promlčení nároků z přepravní smlouvy
- řešení vzniklých sporů
- problematika následných dopravců

Úmluva CMR se používá pouze pro mezinárodní přepravy, nelze ji užít pro vnitrostátní přepravy. Lze ji užít při vnitrostátních přepravách pouze tehdy, pokud se na tom obě smluvní strany výslovně dohodnou. Dále je nutné zmínit, že veškerá ustanovení Úmluvy CMR mají kogentní charakter; ustanovení mají závazný charakter pro všechny zúčastněné strany a nelze je jakkoliv obcházet dalšími ustanoveními (například v obchodních podmínkách). (Úmluva CMR, čl. 1) Přepravní smlouva nabývá platnosti podpisem smlouvy, účinnosti nabývá dnem uvedeným ve smlouvě nebo také konkludentně; tedy souhlasným projevem vůle, nejčastěji převzetím zásilky dopravcem k přepravě.

V rámci pojednání o Úmluvě CMR je dále pojednáno o úloze nákladního listu CMR, práv a povinností odesílatele, respektive dopravce, a o dispozičním právem k zásilce.

3.4.1. Nákladní list CMR

Nákladní list CMR je přepravní dokument v mezinárodní silniční dopravě, který je dokladem o uzavření přepravní smlouvy. V rámci silniční nákladní dopravy se jedná o ten nejdůležitější dokument. Nákladní list CMR nemusí obsahovat (a obvykle také neobsahuje) všechny

²² Úmluva CMR neřeší komplexně téma mezinárodních nákladních přeprav, ale zaměřuje se pouze na přepravní smlouvy v dané oblasti.

²³ Výjimku tvoří případ, kdy zásilka byla přepravována dvěma dopravními obory, například po vodní cestě a silnici, a zároveň zásilka nebyla z vozidla přeložena. V tomto případě se Úmluva CMR vztahuje celou přepravu.

podmínky přepravní smlouvy, nákladní list CMR plní funkci deklaratorní. Platí, že sjednaná ustanovení v přepravní smlouvě mají přednost před ustanoveními v nákladním listu CMR.

Nákladní list CMR je důkazem o převzetí zboží k přepravě dopravcem a také o jeho doručení uvedenému příjemci. Třeba zmínit, že není obchodovatelným cenným papírem, tedy že při předložení originálního dokumentu nevznikají jakákoliv vlastnická práva (na rozdíl od tzv. náložního listu Bill Of Landing používaného v námořní přepravě). Nákladní list CMR má jasně definovanou podobu, obsah a náležitosti (viz obr. příloha). Náležitosti nákladního listu CMR obsahuje údaje povinné a vedlejší. Dále může obsahovat také v Úmluvě nedefinované doplňující údaje.

Povinné údaje nákladního listu:

- místo a datum vystavení
- jméno a adresa odesílatele
- jméno a adresa dopravce
- jméno a adresa příjemce
- místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení
- pojmenování přepravované zásilky včetně určení její povahy, počtu kusů, váhy, případně obalů
- náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až po vydání zásilky)
- pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání
- údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením Úmluvy CMR

Mezi vedlejší údaje, které již nejsou závazné patří:

- zákaz překládky
- výdaje, které bere odesílatel na sebe
- výše dobírky, která má být vybrána při dodání zásilky
- pokyny odesílatele dopravci týkající se pojištění zásilky
- smluvní lhůta, ve které má být přeprava provedena
- seznam dokladů předaných dopravci (Úmluva CMR, čl. 6)

Rozdíl ve vnitrostátní přepravě: Vnitrostátní přeprava nemá jasně definovanou podobu nákladního listu a lze si jej defacto sám vytvořit. (Novák, 2013 str. 148)

K nákladnímu listu CMR se může také připojit dokument zvaný Kontrolní list CMR. Tento dokument slouží k uvedení výhrad dopravcem vzhledem k přepravované zásilce (blíže pojednáno o výhradách dopravce bude v podkapitole Povinnosti dopravce).

3.4.2. Dispoziční právo k zásilce

Dispoziční právo k přepravované zásilce je právem odesílatele. Ten je oprávněn disponovat se zásilkou v průběhu přepravy a má oprávnění ke změně místa dodání, příjemce. Odesílatel také

může přepravu zastavit. Dispoziční právo odesílateli zaniká potvrzením doručení zásilky příjemcem. Dispoziční právo k zásilce může odesílatel přenést na příjemce, pokud jej tak označí odesílatel v nákladním listě. (Úmluva CMR, čl. 12)

3.4.3. Povinnosti a odpovědnost odesílatele

Odesílatel má povinnost uvést veškeré povinné údaje v nákladním listě a ručí za jejich správnost. V případě jakýchkoliv škod a výloh, které vzniknou dopravci v důsledku jejich nepřesnosti či neúplnosti, je povinen tyto škody dopravci vynahradit. Zároveň je odesílatel povinen poskytnout dopravci veškeré dokumenty týkající se zásilky. Odesílatel odpovídá dopravci za škody způsobené osobám, na provozních prostředcích nebo na jiných zásilkách vadami obalu zásilky, pokud se neprokáže, že závada musela být dopravci zřejmá během nakládky zboží a dopravce neuvedl jakékoliv výhrady. (Úmluva CMR, čl. 7-11)

3.4.4. Povinnosti a odpovědnost dopravce

Doprovce je povinen zkontrolovat správnost údajů v nákladním listě zapsané odesílatelem a také zkontrolovat stav přepravované zásilky. Dopravce má právo uvést výhrady k přepravované zásilce či k přepravním obalům, pokud nejsou již při nakládce ve zjevném pořádku. Dále má právo uvést výhradu, pokud nemohl být přítomen k nakládce.²⁴ (Úmluva CMR, čl. 8) Dopravce je povinen informovat osobu mající dispozice k zásilce v případě, pokud se mu nedaří plnit smluvené podmínky v přepravní smlouvě či v nákladním listě (ať již z jím způsobených překážek nebo kýmkoliv jiným) a vyžádat si nové informace. Zároveň má právo učinit vlastní rozhodnutí a odchýlit se od stanovených podmínek, pokud tak činí v nejlepším zájmu zásilky a zároveň nemohl obdržet jasné pokyny v přiměřené době. (Úmluva CMR, čl. 14)

Úmluva CMR jasně definuje dobu, kdy dopravce nese odpovědnost za přepravovanou zásilku. Doba začíná převzetím zásilky k přepravě (podpisem nákladního listu CMR řidičem) a jejím doručením k příjemci (stvrzeno podpisem v nákladním listu CMR příjemce)

Dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty. Dopravce je zproštěn odpovědnosti, pokud ke škodné události došlo zaviněním odesílatele a nikoli nedbalostí dopravce a dopravce je zároveň povinen toto tvrzení dokázat. (Úmluva CMR, čl. 17-18).

Dopravce je povinen dodat zásilku ve sjednané lhůtě. Pokud nebyla dodací lhůta sjednána, dopravce je povinen zásilku dodat v přiměřeném čase přepravy na dané relaci s přihlédnutím k časům nakládky a vykládky. V případě překročení dodací lhůty hradí dopravce škodu do výše přepravného a zároveň poškozený subjekt musí prokázat vznik škody. Zásilka je považována

²⁴ Tímto úkonem se dopravce může hájit, pokud se na vykládce zjistí poškození přepravovaného zboží. V případě uvedení výhrady dopravcem je na odesílateli, aby prokázal, že zásilka byla v bezvadném stavu při nakládce zboží.

za ztracenou, pokud nebyla vydána nejpozději do 60 dnů po uplynutí dodací lhůty. (Úmluva CMR, čl. 19-21)

Rozdíl ve vnitrostátní přepravě: Při překročení dodací lhůty ve vnitrostátní přepravě ručí dopravce neomezeně. (Novák, 2013 str. 154)

Hodnota zásilky (částečně či úplně ztracené) se určuje jako hodnota zásilky v místě a době převzetí k přepravě dle burzovní či tržní ceny. Dopravce hradí náhradu škody pouze do výše finančního limitu stanoveného Úmluvou CMR. Je třeba zmínit, pokud dopravce jedná úmyslně nedbale, finanční limit se na něho nevztahuje a ručí neomezeně. (Úmluva CMR, čl. 29) Náhrada škody dopravcem nesmí přesáhnout 8,33 SDR za 1 kg chybějící hrubé hmotnosti. Vyšší náhradu škody lze požadovat pouze tehdy, pokud byly sjednány zvláštní zájmy na dodání.²⁵ (Úmluva CMR, čl. 23)

Pokud dojde k poškození zásilky, dopravce je povinen uhradit částku, o kterou se hodnota zásilky snížila v důsledku jeho konání. Náhrada škody nesmí přesahovat:

- Je-li poškozením znehodnocena celá zásilka, částku, která by se vyplatila při její úplné ztrátě.
- Je-li poškozením znehodnocena jen část zásilky, částku, která by se vyplatila při ztrátě znehodnocené části zásilky. (Úmluva CMR, čl. 25)

Úmluva CMR nepřipouští náhradu finančních ztát a ušlého zisku přepravce. (Novák, 2013 str. 156)

²⁵ Za smluvní poplatek lze sjednat částku zvláštního zájmu jednání, kdy dopravce při ztrátě či poškození ručí neomezeně do sjednané výše.

4. Celní řízení

V rámci kapitoly Celní řízení je nejprve vymezena působnost a organizace Celní správy České republiky a také vymezeny celní předpisy Evropské unie. Navazující částí je charakterizace celního řízení a celních režimů se zaměřením na celní režim volný oběh a částečně na celní režim tranzit, respektive Společný tranzitní režim.

4.1. Celní správa České republiky

Celní správa České republiky (dále jen Celní správa) je bezpečnostním sborem České republiky, jejím úkolem je celní dohled nad zbožím v rámci jednotného celního území Evropské unie a je výhradním správcem spotřebních daní. Podstatnou činností je také kontrola ochrany duševního vlastnictví. Celní správa je dále odpovědná za sběr informací o veškerém obchodu se zbožím mezi Evropskou unií a Českou republikou v rámci Intrastatu²⁶.

Celní správa spadá pod rezort Ministerstva financí České republiky a její organizační struktura je dvoustupňová; tvoří ji Generální ředitelství cel ČR a podřízených 15 celních úřadů (14 krajských celních úřadů včetně územních pracovišť a Celní úřad Praha Ruzyně). (Celní správa, 2017a)

Stěžejní činností Celního úřadu Praha Ruzyně je celní dohled nad operacemi na letišti Václava Havla Praha. Mezi základní činnosti celních úřadů patří zejména přidělení celně schváleného určení, výměr cla, daně (DPH a spotřební) a vzniklých poplatků při dovozu, vývozu a tranzitu zboží. Další významnou činností je inspekce po zboží, které uniklo celnímu dohledu a rozhodování o celních přestupcích a celních deliktech. (Novák, 2011, str. 315)

4.2. Celní předpisy Evropské unie a České republiky

V rámci teoretické části práce jsou níže zmíněny pouze základní právní předpisy upravující celnictví v Evropské unii a České republice.

Základní celní legislativou v Evropské unii je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (dále jen celní kodex) a jeho doplňující nařízení a prováděcí nařízení.

V České republice je základní celní legislativou Zákon č. 242/2016 Sb., celní zákon a Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky (Celní správa, 2016)

²⁶ „Intrastat je systém sběru a zpracování dat pro statistiku obchodu se zbožím mezi členskými státy. Do Intrastatu se vykazují údaje o pohybu zboží mezi ČR a ostatními členskými státy; jde o zboží, které skutečně přestupuje hranici ČR, s výjimkou případů, kdy se zboží zdržuje na území ČR jen dočasně z dopravních důvodů.“ (Intrastat, 2015)

4.3. Charakteristika celního řízení a role deklaranta

„Celní řízení se vede za účelem rozhodnutí o tom, zda bude zboží propuštěno do navrženého celního režimu, nebo o vyřízení celního režimu, do něhož bylo zboží propuštěno, popřípadě za účelem stanovení cla“ (Celní zákon, 2016, §12)

Celní řízení začíná vždy podáním návrhu oprávněné osoby, deklaranta, nikdy ne z podnětu příslušného celního úřadu. Deklarantem je osoba, která činí celní prohlášení a tím navrhuje celní režim, do kterého má být zboží propuštěno nebo který celní režim má být ukončen.

„Celním prohlášením se rozumí úkon, jímž osoba projevuje předepsanou formou a způsobem vůli, aby bylo zboží propuštěno do určitého režimu“ (Celní kodex, 2007, čl. 4)

Deklarant za účelem přidělení jím navrženého celního režimu příslušným celním úřadem předkládá zboží ke kontrole se souvisejícími podklady (zejména obchodní faktury ke zboží, osvědčení o původu zboží, nákladní listy), podává celní prohlášení (v písemné či elektronické formě) a zavazuje se spolupracovat s celními úřady. Deklarant²⁷ si může pro jednání s příslušným celním úřadem zvolit kompetentního zástupce v celním řízení; zastoupení v celním řízení může být:

- Přímé – zástupce jedná jménem deklaranta a deklarant nese veškerou odpovědnost za správnost údajů v celním prohlášení a za platbu celního dluhu.
- Nepřímé – zástupce jedná vlastním jménem a nese veškerou odpovědnost za správnost údajů v celním prohlášení a je odpovědný za platbu celního dluhu. (Matoušek, 2007, str. 59–60)

Účelem celního řízení je tedy rozhodnutí příslušného celního úřadu o propuštění zboží do navrhovaného celního režimu deklarantem. Celními režimy jsou (Celní správa, 2015):

- propuštění zboží do volného oběhu
- zvláštní režim tranzit
- zvláštní režim uskladnění v celním skladu
- zvláštní režim svobodného pásma
- zvláštní režim dočasného užití
- zvláštní režim konečného užití
- zvláštní režim aktivního zušlechťovacího styku
- zvláštní režim pasivního zušlechťovacího styku
- režim vývozu

Celní řízení se provádí v celním prostoru, který nemusí být nutně v místě celního úřadu. Celním prostorem mohou být schválené dočasné celní sklady, vyznačený celní prostor letiště či přístavu. Je třeba také zmínit, že při vstupu zboží na celní území Evropské unie z nečlenského státu Evropské unie, začíná zboží podléhat celnímu dohledu; tím se rozumí souhrn úkonů

²⁷ Deklarantem může být i dopravce, kdy jej v celním řízení zastupuje řidič; tento jev je rozšířen zejména v mezinárodní kamionové dopravě (Novák, 2011, str. 316)

a opatření, kterými se kontroluje dodržování zákonů a jiných závazných předpisů. (Novák, 2011, str. 315-316)

4.3.1. Celní režim volného oběhu

Celní režim volného oběhu je nejčastějším dovozním celním režimem. Účelem tohoto celního režimu je získání celního statusu zboží Společenství. Propuštění do volného oběhu zahrnuje uplatnění obchodně-politických opatření, splnění všech podmínek pro dovoz různých druhů zboží a vybrání cla, daně a dalších poplatků.

Návrh k propuštění zboží do celního režimu volný oběh podává deklarant, popřípadě jeho zástupce, ve formě písemného, elektronického či ústního celního prohlášení. Písemné celní prohlášení se podává ve formě Jednotného správního dokladu (JSD), který je používán ve všech členských státech Evropské unie a státech ESVO. Doklad JSD musí být vyplněn dle úředního vzoru, který je společný pro státy EU a ESVO. Doklad JSD obsahuje náležité informace – druh celního prohlášení (jaký je navržen celní režim), odesílatel a příjemce, deklarant a jeho případný zástupce, počet tiskopisů, počet nákladových kusů zásilky, informace o zboží a jejich celní zařazení. Vyplněný, orazítkovaný a podepsaný formulář JSD je předkládán deklarantem (případně jeho zástupcem) příslušnému celnímu úřadu spolu se všemi dalšími příslušnými doklady – obchodní faktura ke zboží, osvědčení o původu zboží, dovozní a vývozní licence, nákladní listy (letecký nákladní list AWB, nákladní list CMR a jiné dle druhu přepravy).

Příslušný celní úřad návrh projedná a v případě schválení tohoto celního režimu je zboží propuštěno do volného oběhu. V případě prvotního nevyhovění návrhu je zboží podrobeno celní kontrole ze strany celního úřadu – zjišťování a ověřování vlastností zboží, prověřování existence a pravosti dokladů a listin, kontrola účetních dokladů a jiných záznamů, kontrola dopravních prostředků, kontrola zavazadel a jiného zboží převáženého osobami jiným osobám, provádění úředních šetření, s cílem zajistit, zda byly dodržovány celní předpisy.

4.3.2. Celní režim tranzit

V rámci Evropské unie lze užít tří druhů režimu tranzit.

Prvním z nich je vnější režim tranzit Společenství, který umožňuje přepravu zboží pod celním dohledem mezi dvěma místy přes celní území Společenství, aniž by toto zboží podléhalo dovozním clům a dalším poplatkům. Tento režim je podmíněn zajištěním celního dluhu deklarantem, který se v rámci vnějšího režimu tranzitu nazývá tzv. hlavním povinným.

Druhým je vnitřní režim tranzitu Společenství, který umožňuje přepravu zboží Společenství mezi dvěma místy ležícími na celním území Společenství přes území třetí země tak, aby zboží nezměnilo celní status.

Posledním je Společný tranzitní režim, v rámci kterého je zboží přepravováno pod celním dohledem od jednoho celního úřadu k jinému celnímu úřadu. V tomto režimu tranzitu lze

převážet zboží mezi státy ESVO, Evropské unie, Chorvatska a Turecka. V rámci toho režimu se rozlišuje režim T1 (vnější tranzit Unie) a režim T2 (vnitřní tranzit Unie). Celní prohlášení se pro Společný tranzitní režim podává elektronicky celnímu úřadu odesláním v rámci systému NCTS (New Computerised Transit System) a veškerá komunikace probíhá elektronicky. Zboží je v rámci režimu doprovázeno doprovodným tranzitním dokladem. (Matoušek, 2007, str. 155-171)

4.4. Clo, celní dluh a jeho zajištění

Pro vymezení celního dluhu je třeba nejprve charakterizovat clo a jeho funkci. Clo je veřejná dávka, která je vybírána při přechodu zboží přes celní hranici. Clo lze také charakterizovat jako státem stanovenou přírážku k ceně zboží při jeho dovozu a vývozu. Clo (zvané také jako celní poplatek) plní funkci (Matoušek, 2007, str. 234):

- Fiskální, kdy zvyšuje příjem do státního rozpočtu.
- Ochranná, kdy si jednotlivé státy chrání vlastní trh před vnějším. Clo zvyšuje cenu dováženého produktu a tím jej znevýhodňuje proti domácím produktům, respektive domácí konkurenci.
- Regulační, kdy stát reguluje dovoz určité komodity na své území a určité komodity z určité země (jako příklad lze uvést dovoz textilního zboží z Číny, na který se vztahují vyšší celní sazby).

Základem pro výpočet, respektive vyměření, cla je celní hodnota zboží; jedná se o hodnotu transakce, která byla nebo má být skutečně zaplacená za zboží prodané pro vývoz na celní území Evropské unie. (Celní kodex, 2007, čl. 29) Celní hodnota je tvořena cenou, kterou skutečně kupující zaplatil prodávajícímu²⁸ a vedlejšími výdaji, mezi které patří zejména provize za zprostředkování, cena obalů, úhrada licence vztažená k dováženému zboží, náklady na dopravu a pojištění zboží²⁹, manipulační náklady. (Matoušek, 2007, str. 240)

Při dovozu zboží do Evropské unie, respektive České republiky, a při vývozu z Evropské unie, respektive České republiky, vzniká deklarantovi povinnost uhradit dovozní clo, daně a poplatky, respektive vývozní clo. Odborně se tato povinnost nazývá uhrazení dovozního a vývozního celního dluhu. (Celní kodex, 2007, čl. 4)

Celní dluh při dovozu vzniká zejména propuštěním zboží do volného oběhu (dovážené zboží podléhá zaplacení cla³⁰), do režimu dočasného použití, nezákonným vstupem zboží na celní

²⁸ Nutno podotknout, že samotná skutečná cena není jasným důkazním materiálem pro výpočet celní hodnoty. Celní orgány mohou shledat předloženou cenu zboží jako nepřijatelnou v případě, že předložená cena zboží (na obchodní faktuře) je záměrně podhodnocena a ovlivněna obchodním vztahem kupujícího a prodávajícího. (Celní kodex, 2007, str. 29)

²⁹ Náklady na dopravu a pojištění se vztahují pouze na náklady na místo, kde zboží vstupuje na celní území Evropské unie.

³⁰ Ne na všechny druhy zboží se vztahuje dovozní, popřípadě vývozní clo. Některý druh zboží může být osvobozen od zaplacení cla vzhledem k jeho preferenčnímu původu (případně je výměr cla, respektive celní sazba, nižší vzhledem k preferenčnímu původu zboží). (Matoušek, 2007, str. 253)

území, nezákonným přemístěním zboží ze svobodného pásma na jiné území Evropské unie, odnětím zboží celnímu dohledu. Vývozní celní dluh vzniká zejména vývozem zboží z celního území Evropské unie na základě celního prohlášení zboží a vývozem zboží z celního území Evropské unie bez celního prohlášení. (Matoušek, 2007, str. 243-244)

Za uhrazení celního dluhu je odpovědný deklarant (v případě nepřímého zastoupení je odpovědný zastupující subjekt), je tedy dlužníkem vůči orgánům celní správy. V momentě přijetí celního prohlášení celními orgány a vzniku celního dluhu, deklarant je povinen jej zajistit. (Celní kodex, 2007, čl. 74). Celní dluh je zajištěn buď složením hotovosti (tzv. celní jistota), případně ručením třetí osoby (banka či jakýkoliv jiný subjekt, který jsou celní orgány ochotny akceptovat). (Matoušek, 2007, str. 245)

5. Dovoz FBA zboží z Číny do Evropské Unie

První kapitola praktické části se zabývá charakteristikou dováženého zboží a rámcovým vymezením procesu dovozu zboží, charakterizací zapojených subjektů, jejich rolí a vzájemnými vztahy mezi nimi.

5.1. Fulfillment by Amazon zboží

Zkoumaný logistický řetězec se zabývá dovozem e-commerce zboží z Hong Kongu do Evropské unie, konkrétně dovozem zboží zvaného Fulfillment by Amazon (dále jen FBA). (Amazon, 2018) Jedná se o službu nabízející komplexní řízení prodeje e-commerce zboží v rámci internetového obchodu americké společnosti Amazon.com, Inc. (dále jen Amazon) jednotlivým výrobcům a zprostředkovatelům zboží.

Služba FBA umožňuje nabízet a prodávat zboží přes prodejní platformu Amazon a získat tak přístup k široké síti zákazníků po celém světě. Amazon v rámci služby zajišťuje komplexní podporu prodeje – zákaznická podpora, skladování ve skladech Amazonu, expedici zboží ke koncovému zákazníkovi. Za to mu náleží procentní provize při prodeji zboží.

Amazon v rámci služby FBA také poskytuje komplexní statistiky sledování vlastních prodejů, analýzy obratu a poptávky po konkrétním zboží tak, aby jej mohl efektivně řídit a plánovat.

FBA je tedy jednak služba a také se tímto termínem označuje zboží prodávající se v rámci této služby. Jedná se o jakékoliv zboží, které lze prodávat přes obchodní platformu Amazon – od textilních výrobků, přes elektronické zařízení až po bytové doplňky; v internetovém obchodě Amazon lze zakoupit téměř cokoli.

Jediné, co subjekt prodávající zboží v rámci služby FBA, musí udělat, je doručit zboží již vycelené a správně označené do skladu Amazonu (samozřejmě za svoje náklady).

5.2. Úvod do procesu dovozu FBA zboží

Jak již bylo zmíněno, zkoumaný proces je zaměřen na dovoz FBA zboží z Číny do Evropské unie přes Českou republiku.

V Hong Kongu je konsolidováno FBA zboží od jednotlivých dodavatelů, které je na místním skladě baleno, respektive stavěno na letecké palety, takzvané ULD přepravní jednotky, a doručeno na cargo terminál HACTL sídlící na letišti Hong Kong International Airport. Odtud dvakrát týdně létá vlastní charterové nákladní letadlo na trase Hong Kong – Praha. Po příletu do Prahy je zboží odbaveno na pražském cargo terminálu, odkud je poté převezeno do vlastního skladu a ve spolupráci s celním jednatelstvím je ceno do volného oběhu.

Po vycelení, respektive propuštění do volného oběhu, je zboží naloženo na připravená vozidla dopravců a doručeno do skladu kurýrní společnosti v Německu. Kurýr v této fázi procesu přebírá odpovědnost a má na starosti dekonsolidaci zboží a doručení do konkrétních skladů

Amazonu, odkud je poté zboží vyskladněno na základě konkrétních poptávek koncových uživatelů Amazonu (nakupujících),

Detailně je proces rozebrán v navazující kapitole.

Následující tabulka (č.2) shrnuje základní informace o procesu dovozu FBA zboží.

Let Hong Kong – Praha	
Typ letadla	Boeing 747 – 400SF
Maximální kapacita letadla	107 800 kg / 710 m ³
Frekvence letu	2x týdně
Doba letu	14 hodin
Druh zboží	e-commerce
Průměrný celkový počet balíků / let	8000 ks
Průměrná celková hodnota zboží / let	780 000 USD

Tabulka 2 Základní informace o letu Hong Kong – Praha

5.3. Účastníci procesu dovozu FBA zboží

Navazující podkapitola charakterizuje všechny zapojené subjekty FBA procesu, vymezuje jejich roli a vztahy mezi nimi.

Nejprve je pojednáno o zasílatelské společnosti v České republice a jeho klientovi, jakožto dvou hlavních subjektech procesu dovozu FBA zboží. Další účastníci jsou již řazeny chronologicky tak, jak se postupně zapojují do logistického řetězce.

Zasílatel Praha

Zasílatel Praha v České republice (dále jen Zasílatel) je stěžejním subjektem celého procesu dovozu FBA zboží. Jeho rolí je organizace a obstarání všech operací souvisejících s procesem po přiletu nákladního letadla do Prahy, vyjma skladových operací, které jsou v kompetenci skladového subjektu. Zasílatel obstarává odbavení zboží na pražském cargo terminálu Skyport, jeho převoz na sklad v blízkosti letiště; následně obstarává veškerou přepravu zboží do Skladu Kurýra. Dále organizuje činnost Celního jednatelství, zajišťuje veškeré potřebné dokumenty a podklady ke zboží.

Podstatnou úlohou je kontrola celého procesu (zejména evropské části až po doručení do skladu kurýrní společnosti), informování zainteresovaných subjektů o průběhu procesu, zejména o stavu propuštění zboží do volného oběhu a o stavu expedice. Další důležitou činností Zasílatele je také distribuce podkladů ke zboží mezi jednotlivé subjekty a partnery (obchodní faktury, sken vystavených nákladních listů AWB v Hong Kongu, manifest zásilek odbavených na let do Prahy, program nakládek a případné operativní pokyny vedoucímu skladu).

Zasílatel má uzavřenou rámcovou zasílatelskou smlouvu se subjektem, který dováží FBA zboží z Hong Kongu do Evropy (dále jen Klient), o zprostředkování služeb v rámci procesu dovozu zboží (zejména celních a přepravních) a za to mu náleží odměna.

Zasílatel je takzvaným čistým zasílatelem, soustředí se pouze na zprostředkování činností a jejich samotnou realizaci ponechává příslušným subjektům, dopravním společností nebo celnímu jednání.

Klient

Klient, zákazník Zasílatele, je logistická společnost zaměřující se zejména na konsolidaci FBA zboží v Číně, následný letecký dovoz do Evropské unie včetně celních formalit a finální doručení do skladů Amazonu. Jedná se o německý subjekt, který má registrovanou další firmu:

- v Hong Kongu (dále jen Sklad HKG) - provádějící operace spojené s přípravou zboží před odletem z Hong Kongu
- v Praze (dále jen Sklad PRG) – provádějící skladové operace po příletu zboží do Prahy, vystupuje jako příjemce zásilek na leteckých nákladních listech AWB, je deklarantem v celním řízení

Klient se zavazuje svým zákazníkům (dodavatelům FBA zboží) k přepravě jejich zboží z Hong Kongu do Evropy, zajištění celních formalit na vstupu do Evropské unie a doručení do příslušného skladu Amazonu.

Klient v rámci procesu vystupuje jako:

- Subjekt, který sdružuje čínské dodavatele FBA zboží dodávající zboží do skladů Amazonu.
- Subjekt, který vlastní Sklad HKG a provozuje v něm veškeré potřebné operace související s přípravou zboží k odletu z Hong Kongu (kontrola zásilek, stavba leteckých palet) a s přípravou dokumentů k zásilkám (kontrola obchodních faktur, tvorba manifestu zásilek).
- Subjekt, který si pronajímá vlastní charterové letadlo na trase Hong Kong – Praha od leteckého dopravce přepravující FBA zboží pravidelně dle stanoveného letového řádu.
- Subjekt, který vlastní Sklad PRG a provozuje v něm skladové operace po příletu zboží do Prahy.

Prodejce FBA zboží (Čína)

Prodejce FBA zboží v Číně (dále jen Prodejce FBA) je subjekt, který prodává zboží přes prodejní platformu Amazonu v rámci služby FBA. Prodejce může být buď výrobcem zboží nebo jej pouze přeprořádá od lokálních výrobců v Číně. Přepravu do skladu Amazonu zajišťuje za pomoci Dodavatelů FBA zboží (viz následující část), jelikož se zpravidla jedná o malé subjekty, které nemají dostatečnou zkušenost s mezinárodní přepravou, jazykovou výbavu případně pouze chtějí využít zkušenosti zprostředkovatele přepravy.

Dodavatel FBA zboží (Čína)

Dodavatel FBA zboží (dále jen Dodavatel FBA) je čínský subjekt, který agreguje lokální Prodejce FBA v Číně a dodává zboží k přepravě Klientovi, respektive do Skladu HKG. Dodavatel FBA je zákazníkem Klienta, je mezi nimi uzavřena smlouva o přepravě zboží z Hong Kongu do skladů Amazonu.

Dodavatel FBA neagreguje pouze lokální Prodejce FBA, ale může také vystupovat jako agregátor na vyšší úrovni, kdy sdružuje menší konsolidátory³¹ lokálních čínských Prodejců FBA. V rámci jednoho letu se nacházejí zásilky od několika různě velkých Dodavatelů FBA.

Sklad Hong Kong

Sklad Hong Kong (Sklad HKG) je ve vlastnictví Klienta a slouží ke konsolidaci jednotlivých zásilek Dodavatelů FBA, jejich kontrole (počet balíků, správná etiketace), následné stavbě zboží na letecké palety a doručení na cargo terminál HACTL v Hong Kongu.

Sklad HKG má také na starosti přípravu podkladů k jednotlivým zásilkám pro daný let z Hong Kongu do Prahy, zejména tvorba manifestu zásilek a příprava obchodních faktur obdržených od Dodavatelů FBA (překlad z čínského jazyka do anglického či kontrola obsažení všech potřebných náležitostí obchodní faktury).

Zasílatel Hong Kong

Zasílatel Hong Kong (dále jen Zasílatel HKG) je subjekt mající na starosti přepravní operace ze Skladu HKG na cargo terminál v Hong Kongu a také vystavení všech potřebných dokumentů k vývozu zboží z Hong Kongu; jako je vystavení leteckých nákladních listů AWB či vývozních dokumentů.

Cargo terminál Hong Kong Air Cargo Terminals Limited (HACTL)

Cargo terminál HACTL (dále jen HACTL) je letištní nákladní terminál v Hong Kongu určený pro odbavení cargo nákladů. Sem je doručováno zboží postavené na leteckých paletách a po celním odbavení naloženo do letadla. Cargo terminál HACTL je využíván zejména pro svoji kapacitu a rychlost odbavení nákladu.

Cargo terminál Skyport a.s.

Cargo terminál Skyport a.s.³² (dále jen Skyport) je nákladní terminál na letišti Václava Havla Praha, kde probíhá odbavení charterového letu po přiletu do Prahy. Terminál Skyport je využíván zejména z důvodu odpovídající technického vybavení (disponuje skladem ALS³³ pro uskladnění leteckých palet) a otevírací doby terminálu (nonstop provoz 7 dní v týdnu)

Letecká společnost

Letecká společnost (dále jen Aerolinie) je letecký dopravce mající na starosti samotnou leteckou přepravu zboží z Hong Kongu do Prahy, je smluvním partnerem Klienta. Letecký dopravce v rámci procesu dovozu FBA zboží operuje vlastní nákladní letadlo

³¹ Rozdíl mezi prodejcem a konsolidátorem nižší úrovně je, že konsolidátor zboží neskupuje, pouze zprostředkovává přepravu (i když ji pak svěří konsolidátorovi vyšší úrovně (Dodavatel FBA). Prodejce zboží skupuje od výrobců zboží.

³² Jelikož na letišti Václava Havla Praha působí pouze dva cargo terminály, Skyport a.s. a Menzies Aviation Czech s.r.o. může zde být použito skutečného jména. To samé platí pro cargo terminál HACTL (zde ale působí více nákladních terminálů, například Asia Airfreight Terminal nebo Cathay Pacific Cargo Terminal).

³³ Celní sklad ALS slouží pro uskladnění leteckých palet v rámci skladových prostor terminálu Skyport. Kapacitu činí 61 pozic pro skladování leteckých palet. Druhý terminál pražského letiště, Menzies Aviation Czech s.r.o. tímto skladem nedisponuje a letecké palety je nutné ihned po odbavení přiletu letadla naložit a odvést, případně rozebrat na letišti.

Boeing 747- 400SF³⁴. Pravidelné přílety do Prahy jsou stanoveny na neděli a středu ve 20 hodin dle letového řádu.

Klient si od Aerolinie pronajímá letadlo pouze jednosměrně do Prahy, vytížení zpět do Hong Kongu je již v kompetenci Aerolinky.

Sklad Praha

Sklad PRG je dalším důležitým subjektem v rámci FBA procesu. Sklad PRG vystupuje jako:

- skladovací subjekt
- příjemce zásilek na leteckých nákladních listech AWB
- dovozce zboží na obchodních fakturách
- deklarant v celním řízení a plátce vyměřeného cla

Skladovací prostory mají rozlohu 3000 m² a nachází se necelých 30 km od letiště. Zboží je sem sváženo na ucelených leteckých paletách z letiště, kde jsou rozebírány, zboží je tříděno dle jednotlivých zásilek, propouštěno do celního režimu volného oběhu a následně expedováno do Skladu Kurýra.

Sklad je schválen celním úřadem jako dočasný celní sklad, je tedy uzpůsoben pro veškeré celní operace (uskladnění dosud nevyceleného zboží a jeho následné propuštění do volného oběhu, případně řešení vzniklých celních kontrol).

Po personální stránce je sklad zajištěn stabilním počtem vedoucích směn, vedoucím skladu a administrativní podporou. Pracovníci skladu jsou zajišťováni dle potřeb personální agenturou.

Sklad PRG (jako deklarant) je v celním řízení zastoupen přímým způsobem Celním jednatelstvím před celním úřadem a je odpovědný (jako dovozce) za dovážené a předkládané zboží celním autoritám, dovezené a proclené zboží dále reexportuje³⁵ do Evropy. Sklad PRG je zastupován Zásílatelem v komunikaci s Celním jednatelstvím a s terminálem Skyport (ohledně příchodů zásilek).

V prostorách Skladu PRG sídlí také operační tým Zásílatele, tato vzájemná integrita napomáhá efektivnímu řešení procesu (například společné plánování jednotlivých operací po příletu zboží do Prahy).

Celní jednatelství

Celní služby v rámci dovozu FBA zboží jsou zajišťovány celní deklarací (dále jen Celní jednatelství), smluvním partnerem Skladu PRG a Zásílatele, která má na starosti veškeré celní operace související s FBA zbožím po vstupu do Evropské Unie – kontrola obchodních faktur k dováženému zboží, zařazení jednotlivých položek faktury dle celního sazebníku TARIC³⁶,

³⁴ Jedná se o letecký dopravní prostředek, jehož maximální ložná kapacita nákladu je 107 800 kg a 710 kubických metrů. (Boeing, 2010)

³⁵ vývoz dříve dovezeného zboží

³⁶ Celní sazebník TARIC je integrovaný celní sazebník Společenství, jedná se o propojený informační systém, který je založen na Kombinované nomenklatuře zboží. TARIC obsahuje přes deset tisíc podpoložek.

vystavení tranzitních dokumentů k převozu zboží z letiště, následné podání návrhu k propuštění zboží do volného oběhu a případné řešení celních kontrol.

Jednatelství zastupuje Sklad PRG v jednání s celním úřadem dle přímého zmocnění.

Celní jednatelství má zřízenou pobočku na terminálu Skyport, kde provádí celní operace související s přiletem zboží do Prahy; zejména přebírá dokumentaci od Skyportu a vystavuje tranzitní dokumenty k převozu zboží na Sklad PRG. Další pobočku má zřízenou v místě Skladu PRG, která svojí působností náleží pod Celní úřad pro Prahu 10, kde dochází k celnímu projednání zboží.

Celní jednatelství v rámci procesu dovozu FBA zboží využívá zjednodušený postup v celním řízení, který byl v počátku nastavování procesu schválen Celním úřadem Prahy 10, díky němu celý celní proces probíhá elektronicky. Celní jednatelství musí disponovat počítačovým softwarem kompatibilním s celním systémem, originálním elektronickým podpisem a vysokým stupněm zabezpečení interní sítě. Zásadní výhodou je rychlost projednání a dále operativní doba, která se neomezuje pouze na pracovní dobu celního úřadu. Tento zjednodušený postup je uplatňován na všechny celní režimy, tedy nejen pro režim volného oběhu, ale i tranzit a další.

Důvodem spolupráce s daným Celním jednatelstvím je rozsah jím poskytovaných služeb. Celní jednatelství zajišťuje v rámci procesu nonstop provoz, rozsáhlý tým deklarantů vyhrazených pouze pro proces dovozu (jak tranzitování zboží, tak i clení). Jednatelství má také značnou autoritu před celním úřadem.

Dopravce

Dopravní společnosti (dále jen dopravci) jsou partnerem Zásilatele v oblasti přepravy, mající na starosti přepravit zboží ze Skladu PRG do skladu kurýrní společností (dále jen Sklad Kurýra). Zásílatel s každým dopravcem uzavírá přepravní smlouvu o přepravě věci.

Dopravci jsou vybíráni zejména na základě blízkosti jejich sídla, velikosti vozového parku, dostupnosti dispečinku, operativnosti a flexibility dopravce přizpůsobit se změnám času nakládek.

Shuttle dopravce

Dopravní společnost, zajišťující převoz leteckých palet ULD z terminálu Skyport na Sklad PRG (dále jen Shuttle dopravce), je samostatným smluvním dopravcem. Dopravce je vybaven odpovídajícím vozovým parkem, který je uzpůsoben pro přepravu leteckého zboží na ucelených ULD paletách a jeho řidiči jsou odborně způsobilí a proškolení na přepravu leteckého zboží.

Kurýrní společnost

Kurýrní společnost (dále jen Kurýr) je dalším článkem logistického řetězce dovozu FBA zboží. Zásílatel doručí zboží do smluvně určeného skladu (Sklad Kurýra) v Německu (vzdálen necelých 500 km od Skladu PRG), kde dojde k automatickému strojnímu třídění zboží dle etiket, lepených již odesílatelem, na různé logistické huby kurýrní společností, ze kterých je poté zboží doručeno do příslušných skladů Amazonu v rámci Evropy.

Důvodem zapojení Kurýrní společností je úroveň poskytovaných služeb, rozsáhlost distribuční sítě a rychlost doručení mezi jednotlivými huby a sklady Amazonu. Dalším důvodem je využití tzv. výměnných nástaveb (přepravní skříň vybavená čtyřmi sklopnými nohami a je oddělitelná od dopravního prostředku (Cargopass, 2011)), které doručí do Skladu Amazon a nechá je přistavené do doby vyložení (zpravidla v horizontu 2 a více dní; po jejich vyložení Amazon oznámí Kurýrovi přistavení nové výměnné nástavby).

Důvodem, proč kompletní doručení, respektive logistiku, od příletu zboží do Prahy až po sklad Amazonu nezajišťuje pouze Zásílatel, je fakt, že doposud nedisponuje tak rozsáhlou vlastní distribuční sítí; tedy nedokáže poskytnout tak efektivní rychlost doručení jako Kurýrní společnost a zároveň takovou cenu přepravy, která by se vyrovnala ceně poskytované Kurýrem.

Sklad Amazon

Sklad internetového obchodu Amazon je cílová destinace pro doručení FBA zboží; doručuje se do téměř jakéhokoliv skladu v Evropě³⁷ – Německo, Francie, Itálie nebo Velká Británie. Cílový sklad Amazonu určuje již samotný odesílatel zboží v Číně, v tomto případě Dodavatel FBA, respektive lokální Prodejce FBA v Číně; a to na základě pokynů Amazonu v závislosti na lokálních stavech zásob skladů.

Zboží je pak ze skladu Amazonu doručováno koncovým uživatelům dle objednávek produktu v internetovém obchodě.

³⁷ Pozoruhodný jev nastává ve chvíli doručení zboží do skladu Amazonu v České republice (doručuje se jen zřídka a malé množství), kdy zboží je nejprve převezeno do Skladu Kurýra v Německu, odkud je poté doručeno do distribučního skladu Amazonu v Dobrovízi.

6. Popis procesu dovozu FBA zboží

V následující kapitole je detailně rozebrán proces dovozu FBA zboží se zaměřením na operace po vstupu zboží do Evropské Unie. Kapitola je uzavřena časovým harmonogramem všech operací, doplněna grafickým znázorněním pro snadnější identifikaci a představu vzájemných propojení subjektů.

6.1. Zahraniční (asijská) část – odeslání zboží do Evropské unie

Celý proces začíná u Prodejce FBA, který by rád prodával zboží přes platformu Amazon. Po prvotní registraci na platformě a představení zboží, je Prodejci FBA přidělen účet, přes který informuje Amazon o příštích dodávkách zboží. Amazon aktivně spolupracuje a určuje, do jakého svého skladu má Prodejce FBA dodat zboží. Pro toto očekávané zboží v tomto očekávaném skladu je vytvořen FBA kód a etiketa pro doručení do skladu Amazonu, bez kterého nelze zboží doručit. Prodejci tímto způsobem vytvoří jednu zásilku, kterou tvoří určitý počet FBA kódů, tedy určitý počet druhů zboží, a která má být doručena do Amazonem určených skladů.

Nutno zmínit, že jeden FBA kód v sobě označuje doručení pouze do jednoho skladu Amazonu, ale je pod ním být zařazeno několik druhů zboží.

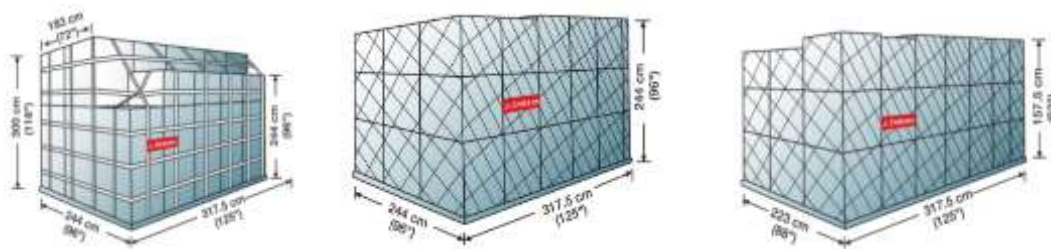
Prodejci FBA svěří své zásilky k přepravě Dodavateli FBA spolu s obchodními fakturami (v čínském jazyce), který vystupuje jako konsolidátor jednotlivých Prodejců FBA. Jeho úkolem je prvotní kontrola balíků (označení etiketami) a obchodní faktury (zejména počet kusů, hmotnost, celní hodnota zboží, HS kód dle čínské celní nomenklatury, fotka a popis zboží, webový odkaz ke zboží na prodejní platformu Amazon³⁸). Dále jednotlivé balíky označí etiketou Kurýra (tu obdrží od Skladu HKG) a doručí zásilky do Skladu HKG k jejich přípravě k odletu z Hong Kongu.

Na Skladě HKG dochází k sekundární kontrole balíků, jejich etiketaci AWB štítky a skenování FBA etiket do vlastního IT systému³⁹. Zboží, respektive jednotlivé balíky, je poté stavěno na unifikované letecké palety (ukázka postavené ULD obr. č.2) Aerolinie:

- 23x PMC Q7 (využitelné pouze pro nákladní letadla) (rozměry viz obr. č.1 vlevo)
- 7x PMC Q6 (využitelné pouze pro nákladní letadla) (rozměry viz obr. č.1 uprostřed)
- 9x PMC PAG (využitelné pro pasažérské i nákladní letadlo) (rozměry viz obr. č.1 vpravo)

³⁸ Jedná se o webový odkaz ke zboží na internetovém obchodě Amazon; účelem webových odkazů je zefektivnit celní zařazení Celním jednatelstvím v České republice a také prokázat dovozní cenu zboží (o tomto bodě bude pojednáno dále v rámci kapitole 7.3.)

³⁹ Komplexní IT systém navržený pro na míru procesu dovozu FBA. Umožňuje sledovat průběh zásilky, stav vycelení, generovat FBA etikety (v případě jejich poškození během přepravy), archivaci obchodních faktur a jiné.



Obrázek 1 Typy ULD (Emirates SkyCargo, 2018)



Obrázek 2 Postavené ULD se zbožím

Sklad mimo jiné provádí také sekundární kontrolu obchodních faktur (zejména počet kusů, hmotnost, celní hodnota zboží, HS kód, fotka a popis zboží, webový odkaz ke zboží na prodejní platformu Amazon), v případě nedostatku upozorní Dodavatele FBA. Celá obchodní faktura je poté přeložena do anglického jazyka.

Je třeba zmínit, že pro jednu zásilku Dodavatele FBA, respektive Prodejce FBA, je vytvořena jedna obchodní faktura, které jsou poté distribuovány Zasílateli a Celnímu jednatelství k zařazení dle celního sazebníku TARIC.

Úlohou Zasílatele HKG je vystavení leteckých nákladních listů AWB a exportních dokumentací k jednotlivým zásilkám, zajistit převoz zkompletovaných (postavených) leteckých palet na nákladní terminál HACTL a zajistit jejich odbavení na terminálu, kde jsou poté naloženy do připraveného letadla Aerolinie, Boeing 747-400SF. (obr. č. 3 ukazuje hlavní úložný prostor letadla pro palety typu Q7 a Q6)



Obrázek 3 Hlavní úložný prostor Boeingu 747-400SF

Charterové nákladní letadlo létá v rámci procesu dovozu FBA zboží na trase Hong Kong – Turkmenbashi (Turkmenistán)⁴⁰ – Praha, kdy doba letu činí 14 hodin. Odletové dny jsou stanoveny na neděli a středu v 6 hodin ráno, přílet do Prahy je stanoven na neděli a středu ve 20 hodin dle letového řádu (časy jsou vyjádřeny lokálním časem v České republice).

Následující tabulka č.3 zachycuje průměrný počet zásilek, balíků a leteckých palet ULD odbavených na jeden let z Hong Kongu do Prahy.

Let Hong Kong – Praha		
1 zásilka AWB	250 balíků = 35 položek produktu ⁴¹	3200 Kg
1 let Hong Kong – Praha	32 zásilek AWB = 8000 balíků	102 400 Kg ⁴²
	39 ULD = 8000 balíků	107 200 Kg ⁴³

Tabulka 3 Průměrný počet balíků, zásilek, ULD na jeden let Hong Kong - Praha

6.2. Tuzemská část procesu – vstup zboží do Evropské unie

Pravidelné přílety do Prahy jsou stanoveny na neděli a středu večer ve 20 hodin dle letového řádu.

Při odletu zboží z Hong Kongu má letecký dopravce nahlašovací povinnost podat elektronicky souhrnné celní prohlášení převáženého zboží vstupnímu celnímu úřadu v Evropské Unii, v rámci procesu dovozu Celnímu úřadu Praha Ruzyně, které je vytvořeno na základě manifestu

⁴⁰ Na letišti v Turkmenbashi přistává Aerolinie za účelem doplnění paliva.

⁴¹ Položka produktu je jeden druh zboží s vlastní celní nomenklaturou

⁴² Jedná se o hrubou hmotnost zboží zabaleného v kartonových balících.

⁴³ Jedná se o hrubou hmotnost zboží zabaleného v kartonových balících včetně hmotnosti letecké palety.

zásilek a leteckých nákladních listů AWB – obsahuje informace zejména o druhu dováženého zboží, počtu, váze, kdo je odesílatelem a příjemcem zboží.

Po přiletu letadla na letiště Václava Havla Praha má Skyport povinnost nahlásit přilet letadla Celnímu úřadu Praha Ruzyně a zažádat si o povolení k vyložení; v rámci kterého obdrží jednotlivé zásilky přidělené číslo MRN⁴⁴. Po udělení povolení Skyport vyloží letecké palety (obr. č.4 vlevo) do celního skladu ALS (obr č.4 vpravo) a zanese příjem jednotlivých zásilek do interního systému terminálu Skyport⁴⁵. Následně je Celnímu jednatelství a Zásílateli (na základě permanentní plné moci poskytnuté Skladem PRG) zasláno avízo o přiletu zásilky a od tohoto momentu se začíná počítat doba skladování, je nahlášena celnímu úřadu, dokumenty jsou zkontrolovány a připraveny i s originálními průvodními dokumenty k vyzvednutí na importním oddělení terminálu Skyport.



Obrázek 4 Vykládka ULD z letadla a celní sklad ALS

Zde se do procesu zapojuje Celní jednatelství, které si připraví dokumenty k jednotlivým zásilkám vyzvedne a na jejich základě spolu s obchodními fakturami vystaví tranzitní dokumenty v celním režimu T1 (zásilky jsou navrženy a povoleny do celního režimu Tranzit, respektive režimu T1; Celní jednatelství zde využívá zjednodušeného postupu, tzv. schválený odesílatel) k převozu zboží z terminálu Skyport na dočasný celní Sklad PRG.

Zásilky, respektive letecké palety, jsou poté na základě předložení tranzitních dokumentů uvolněny ze Skyportu a naloženy za pomoci automatizovaného nakladače ULD (obr. č.5) do přistaveného Shuttle vozidla a převáženy za spolupráce Shuttle dopravce na základě předchozí objednávky. Celkový počet převozů na jeden let je 10 toček mezi terminálem Skyport a Skladem PRG, kdy shuttle vozidlo je schopno naložit 4 letecké palety v rámci jedné točky.

⁴⁴Číslo MRN neboli Movement reference number – identifikační číslo v systému ICS (Import Control System), ECS (Export Control System) a NCTS ((New Computerised Transit System) (Celní správa, 2017b)

⁴⁵ Komplexní systém navržený pro potřeby letištního nákladního terminálu. Umožňuje příjem zásilek, sledovat jejich stav – zda a kolik kusů si příjemce vyzvedl. V rámci systému je možné sledovat příjem zásilek, stav – kolik kusů bylo vyzvednuto příjemcem – na jaké skladové pozici je zboží skladováno a jiné.



Obrázek 5 Automatizovaný nakladač ULD

6.3. Tuzemská část procesu – skladovací operace a celní projednání

Řidič převozního vozidla při dojetí na Sklad PRG se nahlásí vedoucímu směny, předá mu tranzitní dokumenty pro zásilky ložené ve vozidle. Vedoucí směny Skladu PRG elektronicky informuje Celní jednatelství, že převozní vozidlo dorazilo na sklad a požádá o povolení vykládky zboží. Celní jednatelství elektronicky zašle žádost na Celní úřad Prahy 10 (využívá zde zjednodušeného postupu, tzv. schválený příjemce). Lhůta pro vyjádření ze strany celního úřadu k povolení vykládky je 45 minut. Jestliže v této době celní úřad nezašle elektronicky námitku případně si nevyžádá kontrolu vykládky, je vykládka zboží automaticky povolena a zásilky přechází z celního režim Tranzit do celního režimu Uskladnění v celním skladu. Vedoucí směny v mezinárodním zkontrolovat plombu umístěnou na celním lanku oproti dokumentům k přepravě a připravuje sklad a skladníky na vykládku zboží.

Letecké palety jsou vyloženy ze shuttle vozidla pomocí speciální techniky k tomu určené. Jedná se o motorový vysokozdvizný vozík s nosností 6000 Kg (obr. č. 5 vlevo) a rampu vybavenou válečky pro manipulaci leteckých palet (obr. č. 6 vpravo). Letecké palety jsou poté rozebrány za pomoci lidské síly na jednotlivé balíky, ty jsou skenovány (etiketa FBA⁴⁶) a tříděny na jednotlivé zásilky. Zboží je automatickým systémem přepočítáno a Celnímu jednatelství je vedoucí směny nahlášeno ukončení vykládky.



Obrázek 6 Vykládka ULD na Skladě PRG

⁴⁶ Etiketa FBA je skenována do propojeného IT systému pro dovoz FBA zboží se Skladem HKG za účelem sledování zásilky; zboží je tedy naskenováno při vstupu na sklad. V současné době není zboží skenováno také na výstupu ze skladu (důvodem jsou finanční limity subjektu Sklad PRG), ale je již vypracován návrh pro zavedení skenování na výstupu; důvodem je zajištění stálé kontroly pohybu zboží skladem.

Na základě ukončení vykládky Celní jednatelství podává návrh na propuštění zboží do volného oběhu, tedy k vyclení zboží. Celní jednatelství podává návrh elektronicky Celnímu úřadu Prahy 10 pomocí Centrálního celního řízení (CCR).

Celní úřad předložené zásilky projedná a podá k nim příslušné vyjádření. Pokud jsou předložené dokumenty Celním jednatelstvím v pořádku a není žádných pochyb o zboží, je zásilka propuštěna do celního režimu Volný oběh. Celní jednatelství generuje z celního systému elektronický dokument JSD, prokazující propuštění zboží do navrženého celního režimu Volný oběh. Dokument JSD zároveň obsahuje seznam vycleněného zboží propuštěného do volného oběhu a výměr cla.

Po rozhodnutí celního úřadu, tedy zda je zboží propuštěno do volného oběhu nebo podléhá celní kontrole (o tomto bodě bude více pojednáno v navazující podkapitole), je zboží selektováno na dočasném celním skladě. Zásilky propuštěné do volného oběhu jsou přesunuty k exportním rampám a připraveny k následné expedici.

Zásilky podléhající celní kontrole jsou přesunuty do jasně vymezeného a odděleného prostoru Skladu PRG, kde se smí skladovat pouze zásilky podléhající celní kontrole celního úřadu.

V části skladu, vymezené celním kontrolám, dochází k sortaci zásilek podléhajících celní kontrole na zboží propuštěné do volného oběhu a zboží v celní kontrole dle zaslání seznamu balíků v celní kontrole. Po sortaci jsou propuštěné balíky připraveny k expedici spolu s celými vyclenými zásilkami. Balíky v kontrole jsou uskladněny ve vymezeném prostoru do doby vyjádření celního úřadu, zda se jedná o celní kontrolu dokumentovou či fyzickou.

Na tomto místě je nutno podotknout, že obchodní faktury doprovázející zboží jsou podrobovány kontrole Celním jednatelstvím a na základě zkušenosti jsou děleny na zboží s vyšší pravděpodobností celní kontroly (například textilní nebo elektronická zařízení) a s nižší pravděpodobností (například kuchyňské doplňky). Takto je i přistupováno k celnímu procesu a zboží pod jednou obchodní fakturou bývá nezdědky propouštěno na dvě a více samotných dokumentů JSD. V případě celní kontroly jednoho dokumentu JSD, může být další zboží dané zásilky (které je vycleněné) expedováno.

6.4. Tuzemská část – řešení celních kontrol

Zboží, u kterého byl zamítnut prvotní návrh na propuštění do volného oběhu, podléhá celní kontrole Celního úřadu Prahy 10. Celní kontrola v rámci procesu dovozu FBA zboží prováděná Celním úřadem Prahy 10 je zpravidla:

- Dokumentační – celní úřad si vyžádá fyzické předložení obchodní faktury ke zboží za účelem ověření dovozní ceny zboží.
- Fyzická – celní úřad si vyžádá fyzické dodání části zásilky, která podléhá celní kontrole, za účelem přezkoumání – dovozní ceny zboží (v případě nedostatečné dokumentační kontroly), materiálu, pravosti zásilky, ochranných známek či dalších aspektů).

V případě dokumentační celní kontroly Celní jednatelství předloží obchodní faktury ke zbožím celnímu úřadu. V případě fyzické celní kontroly je nutné zboží převést do celního skladu celního úřadu za účelem fyzického přezkoumání zásilky.

Celní úřad zboží přezkoumá a ověří skutečnou hodnotu zásilky a hodnotu uvedenou na obchodní faktuře. V případě jakýchkoliv rozporů oproti skutečnosti upozorní Zásílatele prostřednictvím Celního jednatelství. Ten předá zprávu Skladu HKG o vzniku rozporů, který upozorní odesílatele zboží (Dodavatel FBA, respektive Prodejce FBA⁴⁷) a vyžádá si opravu obchodní faktury dle připomínek celního úřadu a také vystavení prohlášení o způsobené neshodě.

Poté se podá další návrh na propuštění zboží do volného oběhu. Zboží je poté propuštěno z celní kontroly, tedy vyceleno, nebo může stále podléhat celní kontrole a opakuje se stejný, výše popsáný postup.

6.5. Tuzemská část procesu – nakládka zboží

Zboží propuštěné do volného oběhu je připraveno k expedici ve vymezeném prostoru k tomu určeném. Expediční prostor se nachází před rampami skladu.

Expedice zboží je prováděna sjednanými dopravci, tato činnost je v kompetenci Zásílatele. Ten na základě informací o množství dováženého zboží a předpokládaného procenta celních kontrol objednává auta u nasmlouvaných dopravců. Jeho cílem je co nejrychleji vyexpedovat veškeré zboží při udržování konstantní míry nákladů. Zboží se expeduje zejména návěsy, pouze v urgentních případech je voleno menší vozidlo.

Zásílatel objednává zpravidla 11 vozidel na jeden přilet letadla v rámci svého portfolia dopravců a uzavírá s nimi přepravní smlouvu o přepravě věci (problematika plánování vozidel k expedici je rozebrána v kapitole 7.2.).

Nakládka zboží probíhá vždy následující večer po přistání letadla od 20 hodin, kdy se nakládají vždy dvě vozidla zároveň s dvouhodinovým rozmezím; zboží je nakládáno jako volně ložené. Při nakládce je kontrolován stav balíků (zda nedošlo k nedovolenému rozbalení či poškození) a je počítán počet naložených kusů. Při ukončení nakládky je vozidlo zaplombováno a vedoucí směny skladu, který nakládce dohlíží, vypíše nákladní list CMR následovně:

- odesílatel, příjemce, místo nakládky a vykládky, číslo AWB naložené zásilky a počet balíků, hrubá hmotnost nákladu, číslo uzavírající plomby a jejich počet, SPZ vozidla

Jak již bylo zmíněno v předchozí části, v současné době se sice balíky neskenují na výstupu ze skladu, ale již je rozpracován projekt na zavedení skenování. V rámci zvýšení informací o pohybu jednotlivých balíků a také kontroly, zda opustily sklad, se uvažuje o instalaci RFID⁴⁸ bran ke každé expediční rampě.

⁴⁷ Sklad HKG upozorní Dodavatele FBA a ten předá zprávu Prodejci FBA.

⁴⁸ RFID (radiofrekvenční identifikace) je technologie využívající rádiové vlny k automatické identifikaci zboží. (zdroj)

Zboží, které bylo propuštěné z celní kontroly, je buď naloženo do vozidel přistavených na daný let nebo je Zasílatelem objednáno dodatečné vozidlo (více je pojednáno v kapitole 7.2.).

Zboží se neexpeduje během víkendu, kdy Sklad Kurýra nepřijímá zboží. Nakládky tedy probíhají od nedělního večera (po skončení zákazu jízd omezující jízdu vozidel nad 7,5 tuny a také vozidel nad 3,5 tuny s připojeným přípojným vozidlem na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a silnicích I. třídy⁴⁹) do pátečního rána. (Zákon o silničním provozu, 2017, §43)

6.6. Zahraniční (evropská) část procesu – expedice zboží a doručení do skladu Amazon

Proclené zboží je doručeno do Skladu Kurýra v Německu, který je vzdálen přibližně 500 km od Skladu PRG. Kurýr má na starosti dekonsolidaci zásilek, naskenování jednotlivých balíků do vlastního trackovacího systému a připravit zboží k další expedici do cílových skladů Amazonu dle podmínek stanovených skladem Amazonu.

Sklad Kurýra přijímá zásilky ve 24 hodinovém rozmezí od pondělí do pátku, během víkendu (sobota a neděle) zásilky nepřijímá. V rámci procesu dovozu FBA zboží je stanovena podmínka doručení zboží do 18 hodin večer, aby zboží bylo připraveno k další expedici ze Skladu Kurýra následující den v 6 hodin ráno. Pokud Zasílatel, respektive dopravce, doručí zásilku po 18 hodině, je zboží připraveno až na další expediční časové okno stanovené na večer ve 20 hodin následujícího dne.

K plánování jeho práce mu slouží manifest zásilek expedovaných ze Skladu PRG zasílaný Zasílatelem s několikahodinovým předstihem před vykládkou zboží.

Doručením vyceleného zboží Kurýrní společností do cílových skladů Amazonu končí proces dovozu FBA zboží.

6.7. Finanční toky

Klient přepravuje zboží Dodavatelům FBA do Evropské Unie s dodací podmínkou DDP⁵⁰ (Delivery Duty Paid, respektive S dodáním clo placeno) na bázi Incoterms 2010; tedy zavazuje se dodat zboží ze Skladu HKG až do příslušného skladu Amazonu spolu s uhrazením vývozních a dovozních celních náležitostí (tedy včetně výměru cla). Dodavatel FBA se pak zavazuje přepravu uhradit spolu s přidanou marží.

⁴⁹ Zákaz jízd probíhá v neděli od 13- do 22 hodin v období mimo prázdniny. V období prázdnin je omezena jízda také v pátek (17-21 hodin) a sobotu (7-13 hodin).

⁵⁰ Dodací doložka stanovuje povinnost prodávajícímu dodat zboží kupujícímu, odbavené pro dovoz, do sjednaného místa určení. Proávající nese veškeré náklady a riziko až do sjednaného místa určení včetně zajištění a zaplacení celních formalit souvisejících s vývozem a dovozem zboží. (Businessinfo, 2013, kapitola 1)

V rámci obchodních faktur k celním účelům je užito dodací podmínky CPT⁵¹ Praha (Carriage Paid To, respektive Přeprava placena do...) na bázi Incoterms 2010.

Klient sám napřímo hradí veškeré náklady vzniklé v Číně po dodání zboží na Sklad HKG, náklady spojené s leteckou přepravou, náklady Skladu PRG, náklady na distribuci Kurýrní společností a vyměřené clo.

Zasílatel hradí veškeré handlingové (manipulační) poplatky spojené s odbavením zboží na terminálu Skyport, náklady spojené s celními operacemi (vystavení tranzitních dokumentů, clení), náklady na přepravu až po doručení do Skladu kurýra. Veškeré náklady jsou transparentně fakturovány v poměru 1:1 Klientovi a ten se zavazuje Zasílateli uhradit odměnu.

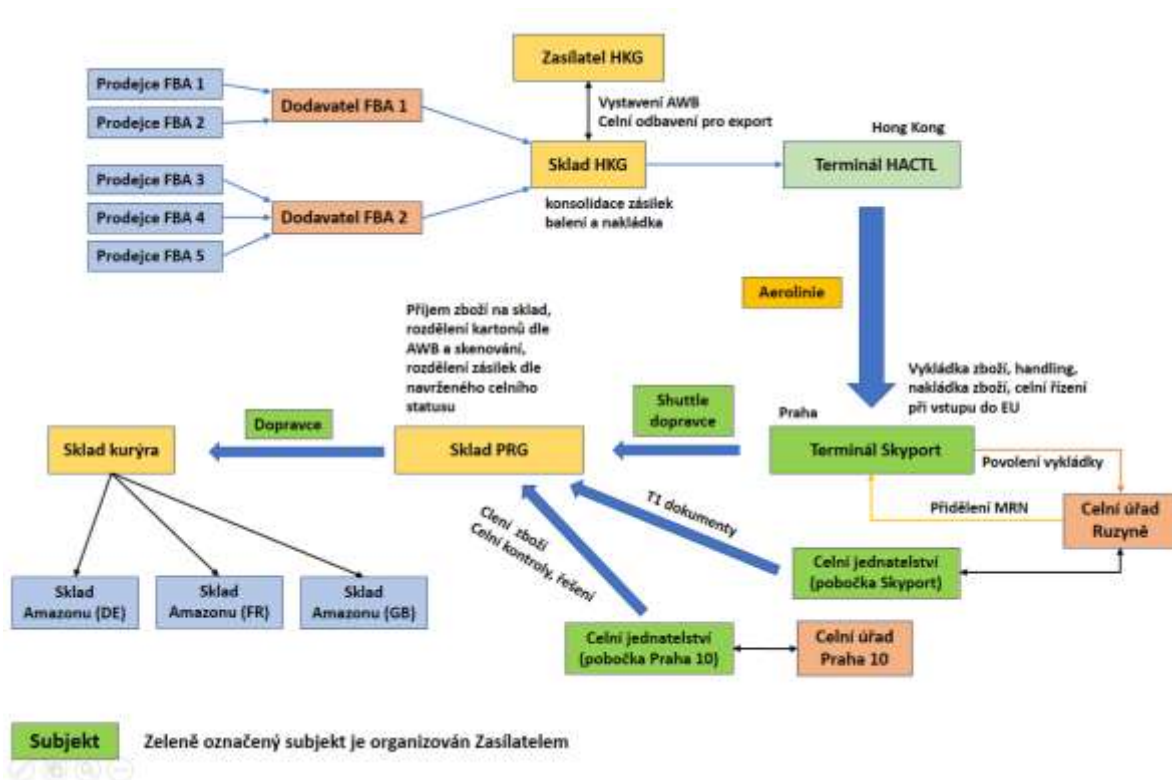
DPH je odváděno v rámci Evropské unie v konečné zemi spotřeby.

Následující tabulka č.4 znázorňuje plánovaný časový průběh celého logistického řetězce. Obrázek č. 7 zachycuje celkové schéma procesu dovozu FBA zboží a zapojení jednotlivých subjektů do procesu.

Doručení zboží do Skladu HKG Dodavateli FBA	A-62h
Dokončení kontroly zboží a stavby ULD	A-30h
Doručení ULD na terminál HACTL	A-22h
Odlet letadla z Hong Kongu	A-14h
Přílet letadla do Prahy	A-0h
Povolení vykládky letadla Celním úřadem Ruzyně	A+3h
Vystavení prvních tranzitních dokumentů	A+4h
Začátek prevozů ULD	A+4h
Uskladnění prvních ULD / jejich rozebrání a sortace zásilek	A+6h
Začátek propouštění zboží do volného oběhu	A+8h
Dokončení prevozů ULD / uskladnění posledních ULD	A+24h
Konec propouštění zboží do volného oběhu	A+26h
Přistavení prvních dvou vozidel k expedici vyceleného zboží ze Skladu PRG	A+24h
Příjezd prvních dvou vozidel do Skladu Kurýra	A+33h
Odjezd posledních vozidel k expedici vyceleného zboží ze Skladu PRG	A+34h
Příjezd posledních vozidel do Skladu Kurýra	A+41h
Dekonsolidace zboží, HUB-HUB přeprava, doručení do Skladu Amazonu	A+89h

Tabulka 4 Plánovaný časový harmonogram procesu dovozu FBA zboží

⁵¹ Dodací doložka stanovuje povinnost prodávajícímu přepravit zboží do sjednaného místa určení za své náklady. Odpovědnost a riziko spojené se zbožím přechází na kupujícího předáním zboží prvnímu dopravci. Prodávající je povinen odbavit zboží pro vývoz. Kupující je povinen zajistit celní formality při dovozu (zejména je plátcem cla a DPH). (Businessinfo, 2013, kapitola 7)



Obrázek 7: Schéma procesu dovozu FBA zboží

7. Analýza zásadních problematických okruhů procesu dovozu FBA zboží

Následující kapitola se zabývá vymezením zásadních problematických okruhů procesu dovozu FBA zboží, které mají vliv na chod procesu. Zasílatel v rámci procesu identifikuje tři zásadní problematické okruhy:

- fungování Aerolinie
- vlastní neefektivní plánování expedice zboží
- stav obchodních faktur ke zboží

Fungování Aerolinie je velmi neefektivní a dochází k častým zpožděním odletů z Hong Kongu, které narušují plánování následných fází procesu Zasílatelem. Expedice zboží do Skladu Kurýra je plánována Zasílatelem a vlivem odchýlení Aerolinie od stanoveného letového řádu není schopen efektivně plánovat expedici zboží v rámci vlastního portfolia a je nucen využívat dopravce z databanky RAAL. Obchodní faktury obsahují značné množství nepřesností, kdy jsou deklarovány jiné hodnoty oproti skutečnosti. Zmíněné problematické okruhy byly podrobeny sledování v období od března 2017 do listopadu 2017, kdy se celkem uskutečnilo 68 letů na trase Hong Kong – Praha.

Výše zmíněné problematické okruhy jsou považovány za ty nejzásadnější. V rámci procesu dovozu FBA zboží mohou vzniknout, respektive vznikly, odchylky u všech zapojených subjektů do procesu. Četnost odchylek je ale minimální (1-2krát) za celou dobu fungování procesu; tedy déle než je vymezené sledované období; níže je uveden jejich výčet a v rámci jaké části procesu vznikají:

- příprava zboží k odletu z Hong Kongu
 - pozdní zaskladnění zboží Dodavateli FBA, pozdní doručení ULD na HACTL
- odbavení zboží na terminál HACTL
 - technické poruchy (ULD nakladače, zakladače, nakládacích ramp)
- importní odbavení zboží na terminálu Skyport a shuttle ULD
 - technické poruchy v celním skladu ALS (porucha automatizovaného nakladače ULD), pomalé vystavení tranzitních dokumentů T1 Celním jednatelstvím, nepřipravenost shuttle vozidla
- Sklad PRG a skladové operace
 - pomalé rozebírání ULD, pomalé nakládky zboží při expedici
- Celní jednatelství a celní operace
 - nepřipravenost obchodních faktur, pomalé propouštění zboží do volného oběhu, nefunkčnost interního celního systému jednatelství
- Kurýr a doručení do skladu Amazonu
 - pomalá vykládka zboží na Skladě Kurýra, doručení zboží do špatného skladu Amazonu, zdržení zboží v hubu Kurýra

7.1. Aerolinie

Prvním popisovaným problematickým okruhem je současné fungování Aerolinie, které významně ovlivňuje efektivitu celého procesu. Jejím úkolem je poskytovat leteckou přepravu FBA zboží, respektive ucelených leteckých palet, z Hong Kongu do Prahy dle stanoveného letového řádu (tabulka č. 5):

Odlet z Hong Kongu	Neděle 6:00 ⁵²	Středa 6:00
Přílet do Prahy	Neděle 20:00	Středa 20:00
Doba letu	14 hodin	14 hodin

Tabulka 5 Letový řád trasy Hong Kong - Praha

Ve sledovaném období (68 letů) Aerolinie dokázala dodržet letový harmonogram pouze 8krát, což je velmi nízká hodnota. Důvodem zpoždění a odklonění od stanoveného letového řádu jsou především časté technické poruchy letadla Aerolinie vymezeného pro dovoz FBA zboží, kdy ve sledovaném období došlo celkem k 9 technickým poruchám (v rámci letecké přepravy je takováto četnost technických poruch považována za kritický stav) a z tohoto důvodu Aerolinie nebyla schopna dodržet stanovený letový řád.

Dalšími důvody vychýlení se od stanoveného letového řádu byly nepříznivé klimatické podmínky v oblasti Hong Kongu⁵³ a dále pozdní doručení leteckých palet se zbožím na terminál HACTL ze strany Skladu HKG⁵⁴. Oba zmíněné důvody se v rámci sledovaného období vyskytly pouze jedenkrát.

7.1.1. Technické poruchy letadla a proměškání pravidelných slotů

Jak již bylo zmíněno, důvodem nedodržení stanoveného letového harmonogramu a odchýlení se od něj je nejčastěji způsobeno technickými poruchami letadla Aerolinie vyhrazeného pro proces dovozu FBA zboží.

Na vině častých technických poruch je zastaralost flotily letadel Aerolinie. Ta ve svém letadlovém parku provozuje pouze tři velkokapacitní nákladní letadla typu Boeing 747-400SF, kdy všechna tři letadla byla uvedena do provozu v roce 1991. Tento starý typ letadla má za následek časté technické poruchy (zejména motoru) v průběhu provozu letadla na zajišťovaných leteckých linkách (ať už trasa Hong Kong – Praha, případně na zpáteční letecké lince), kdy je dočasně vyřazeno z provozu a musí čekat na doručení náhradních dílů a následnou opravu; je vyhlášen tzv. stav Aircraft on Ground (AOG)⁵⁵.

⁵² Jak již bylo zmíněno, jedná se o lokální čas v České republice.

⁵³ Hong Kongské letiště je ovlivňováno místními změnami počasí, respektive místními monzuny (vyskytují se od června do září) a silnými tajfuny (vyskytují se od června do listopadu). (Hong Kong Observatory, 2016)

⁵⁴ Pozdní doručení leteckých palet se zbožím na terminál HACTL bylo způsobeno pomalou stavbou leteckých palet ve skladě HKG

⁵⁵ Aircraft on Ground (AOG) je termín používáný v letectví, kdy letadlo není dále schopno svého provozu z důvodu technické závady a je nutno ho neprodleně opravit v co nejkratším čase. Na opravu letadel se poté zaměřují specializované servisní týmy, většinou označované jako Aircraft on Ground Services. (Sterling Global Aviation Logistics, 2018)

Jedním důvodem je tedy stáří letadel, které ztěžuje jejich provozuschopnost, druhým důvodem souvisejícím se stářím letadla je limitující disponibilita náhradních dílů pro takto zastaralé letecké prostředky. Náhradní díly pro Boeing 747-400SF z roku 1991 již nejsou v oběhu, respektive servisní týmy, zaměřující se na uvedení letadla znova do provozu, jimi nedisponují, a je nutné je přepravit z různých částí světa, což prodlužuje znovuvvedení letadla do provozu.

Oprava technických poruch menšího rozsahu zabere 4-10 hodin, většího rozsahu pak 10-72 hodin, jejich četnost ve sledovaném období zachycuje tabulka č. 6 níže.

	Výskyt
Technické poruchy menšího rozsahu	7x
Technické poruchy většího rozsahu	2x

Tabulka 6 Četnost technických poruch

Situaci s technickými poruchami navíc komplikuje fakt, kdy Aerolinie není schopna poskytnout náhradní letadlo v případě rozsáhlé poruchy, důvodem je již zmíněný rozsah flotily letadel, která čítá pouze tři Boeingy 747-400SF a ty jsou plně vytíženy na svých pravidelných leteckých linkách. Takto malý letadlový park má za následek nepružnost Aerolinie reagovat na jakékoliv vzniklé problémy či komplikace spojené s provozem letadla v rámci procesu dovozu FBA zboží.

Vlivem technických poruch letadla také dochází k promeškání již obdržených pravidelných slotů pro přílet a odlet na letištích letecké trasy Hong Kong – Turkmenbashi – Praha, jelikož dojde k narušení plánovaného harmonogramu letu. Aerolinie má přidělené pravidelné sloty pro přílet a odlet z letiště Hong Kong International Airport (přiděleno institucí Hong Kong Schedule Coordination Office (2014) a letiště Václava Havla Praha (přiděleno institucí Slot Coordination Czech (2009), kdy obě letiště jsou klasifikována jako koordinovaná letiště (Level 3) dle IATA (2017f.), tedy bez přidělených slotů nelze přistát ani odletět ze zmíněných letišť. V Turkmenbashi tuto povinnost Aerolinie nemá, jelikož letiště je klasifikováno jako nekoordinované (Level 1) dle IATA (2017f.). Aerolinie má přidělené pravidelné sloty na celý rok 2017.

Tím, že dojde k narušení pravidelnosti, dojde k nabourání celého již připraveného harmonogramu letů na dlouhý časový úsek. Promeškání jednoho pravidelného odletového či příletového slotu znamená řetězení odchylek v pravidelných odletech a příletech, obzvláště na letišti v Hong Kongu, které má své kapacity zcela vytížené. Vinou technických poruch letadla Aerolinie tedy dochází k promeškání pravidelných slotů, jelikož není schopna v krátké době dohnat časové zpoždění. Narušení harmonogramu má za následek situaci, kdy si Aerolinie musí pro téměř každý další let žádat u zmíněných slot koordinátorů Hong Kong Schedule Coordination Office a Slot Coordination Czech Republic o přidělení nových volných slotů, které jsou k dispozici. Aerolinie je povinna si zažádat o přidělení nových odletových a příletových slotů včas tak, aby nedošlo k dalším zpožděním, zpravidla minimálně tři dny před plánovaným příletem a odletem na dané letiště (ve vrcholu letecké přepravní sezóny, který připadá na měsíc listopad a prosinec, nutno zažádat ještě dříve).

Odchýlení od letového řádu je dále způsobeno (v návaznosti na přidělené nové odletové sloty z Hong Kongu) hlukovým omezením na letišti Václava Havla Praha, které platí pro

velkokapacitní letadla. Hlukové omezení má za následek zákaz přistání od 22 hodin večerních do 6 hodin ranních.

Ve sledovaném období vlivem technických poruch, narušeným harmonogramem a proměškáním pravidelných slotů, letadlo v rámci procesu dovozu FBA zboží zpravidla přilétalo do Prahy s 10-34 hodinovým zpožděním od stanoveného harmonogramu. Tato nepravidelnost (ač bylo původně zamýšleno, že se bude jednat o pravidelný charterový let) zásadně ovlivňuje plánování dalších operací po příletu zboží do Prahy, kdy Zásílatel nemůže dlouhodobě plánovat:

- odbavení zboží na terminálu Skyport a jeho převoz na Sklad PRG
- zajištění dostatečného počtu zaměstnanců Celního jednateřství na směnu pro tranzitní a vylívací operace
- expedici zboží do Skladu Kurýra

Sklad PRG také nemůže dlouhodobě plánovat zajištění pracovníků agentury pro skladové manipulace.

Letový harmonogram je tedy vychýlen a letadlo zpravidla přilétá následovně (tabulka č. 7):

	Plán	Skutečnost	Plán	Skutečnost
Přilet do Prahy	Neděle 20h	Pondělí 6h - Úterý 6h	Středa 20h	Čtvrtek 6h - Pátek 6h

Tabulka 7 Odchýlení Aerolinie od letového řádu

Zejména posun střeďečního letu (plán ve 20h) až na pátek ráno v 6h má za následek výrazné zpomalení procesu doručení vyceleného zboží do skladu Amazonu, důvodem je expedice ze Skladu PRG až v neděli večer, jelikož Sklad Kurýra nepřijímá zboží v průběhu víkendu.

7.2. Plánování expedice zboží Zásílatelem

Zásílatel v oblasti přepravy má na starosti obstarání přepravy ucelených leteckých palet z terminálu Skyport na Sklad PRG, expedici vyceleného zboží do Skladu Kurýra a převoz zboží v celní kontrole na příslušný Celní úřad Prahy 10 k fyzickému předložení. Zásílatel je povinen plánovat a zajistit jednotlivé přepravy efektivně a s konstantní výší přepravních nákladů.

Efektivita plánování expedice zboží ze Skladu PRG do Skladu Kurýra je ovlivněna nepravidelnými přílety letadla z Hong Kongu do Prahy, kdy Zásílatel není schopen dlouhodobého kontinuálního plánování přeprav, respektive expedice vyceleného zboží do Skladu Kurýra.

7.2.1. Proces plánování expedice zboží Zásílatelem

Zásílatel plánuje a obstarává daný počet vozidel na příslušný den expedice propuštěného zboží v rámci jednoho letu a počet vozidel na den následující k expedici zboží propuštěného z dokumentační celní kontroly. Počet vozidel je dán z dlouhodobého sledování procentní míry

vyceleného zboží a procentní míry celních kontrol následovně (v rámci celkového počtu balíků připadající na jeden let Hong Kong – Praha):

- do volného oběhu je v průměru propuštěno 7360 balíků
- v celní kontrole pod dohledem celního úřadu zůstává v průměru 640 balíků

Procentní míry zachycuje tabulka č. 8.

Procentní míra vyceleného zboží	92 %
Procentní míra zboží v celní kontrole	8 %

Tabulka 8 Procentní míra vyceleného zboží a celních kontrol

Dlouhodobý poměr dokumentačních a fyzických celních kontrol zachycuje tabulka č. 9.

Celní kontrola – dokumentační	80 %
Celní kontrola – fyzická	20 %

Tabulka 9 Poměr dokumentačních a fyzických celních kontrol

Z poměru celních kontrol vychází, že:

- 536 balíků je v dokumentační celní kontrole – budou propuštěny následující den
- 128 balíků podléhá fyzické celní kontrole – budou převezeny na celní úřad k předložení

Zasílatel dále při plánování vozidel k expedici vychází z následujících údajů:

- Průměrné rozměry jednoho balíku jsou – 50cm x 50cm x 40cm = 0,1cbm
- Objem ložného prostoru vozidla – 13,6m x 2,4m x 2,2 m⁵⁶ = 72cbm

V průměru lze tedy do jednoho vozidla naložit 720 balíků. Z toho vyplývá, že pro odvoz vyceleného zboží (v rámci jednoho letu) se objednává:

- 10 vozidel pro expedici do Skladu Kurýra na první den po příletu zboží, tzv. den expedice
- 1 vozidlo na následující den po dni expedice pro doručení zboží, propuštěné z dokumentační celní kontroly, do Skladu Kurýra
- 1 dodávkové vozidlo pro odvoz zboží ve fyzické celní kontrole k předložení celnímu úřadu⁵⁷

Dodatečná kapacita pro odvoz zboží propuštěného z fyzické celní kontroly se zajišťuje ad hoc, kdy Zasílatel objednává dodatečné vozidlo až v momentě, kdy je zboží propuštěno z celní kontroly, respektive do volného oběhu, a také dle objemu zboží. Podmínkou je zaplnění minimálně 65 procent z celkové ložné kapacity vozidla⁵⁸. V případě propuštění takového

⁵⁶ Výška 2,2 m je stanovena Kurýrem jako maximální možná výška naloženého zboží, která zohledňuje bezpečnost zaměstnanců Skladu Kurýra při vykládce zboží. V případě naložení zboží do větší výšky (za účelem naložit více zboží do vozidla) odmítne Sklad Kurýra vozidlo složit.

⁵⁷ Dodávkové vozidlo je zajišťováno ve spolupráci s dopravcem specializujícím se na vnitrostátní přepravu vlastními dodávkami. V případě potřeb Zasílatele je schopen kdykoliv přistavit vozidlo k odvozu zboží na celní úřad a zpět.

⁵⁸ Podmínka je stanovena z důvodu vytížení vozidla. Menší vozidla se zpravidla nevyužívají vzhledem k vyšší finanční náročnosti; k jejich užití dochází pouze v případech, kdy je tlak na doručení zboží v co nejkratším termínu;

množství zboží, které splňuje podmínku zaplnění ložné kapacity vozidla, je objednáno vozidlo k expedici do Skladu Kurýra, zpravidla až na den následující po propuštění.

Pro přepravy k expedici vycleněného zboží Zásílatel využívá ustálené portfolio dopravců, které čítá 1 hlavního dopravce (dále jen Hlavní dopravce⁵⁹) a 8 sekundárních stabilních dopravců (dále jen sekundární dopravce). Zbylé potřebné kapacity vozidel jsou zajišťovány zbylými dopravci z portfolia (doprovci, které Zásílatel již alespoň jednou využil k přepravě), případně dopravci vyhledanými v databance RAAL⁶⁰. Dále využívá pouze jednoho shuttle dopravce pro převoz leteckých palet z letiště na Sklad PRG.

Hlavní dopravce je považován za velkého dopravce v oblasti MKD, jehož vozový park činí zhruba 100 návěsů; díky této kapacitě vozidel je schopen relativně flexibilně vyhovět požadavkům Zásílatele. Sekundární dopravci jsou již považováni za malé až střední dopravce, jejichž vozový park čítá 10-20 vozidel a nejsou již tak flexibilní vzhledem k požadavkům Zásílatele.

7.2.2. Neefektivní plánování expedice zboží vlivem nepravidelných letů

Zásílatel není schopen dlouhodobě plánovat zajištění kapacity vozidel pro odvoz vycleněného zboží ze Skladu PRG vlivem nepravidelných příletů letadla do Prahy; vozidla zpravidla plánuje až v době odletu letadla z Hong Kongu (na obstarání přepravní kapacity má 2 dny). Objednání požadované kapacity probíhá komunikací dispečerského týmu Zásílatele a jednotlivých dopravců; kdy jako první je osloven Hlavní dopravce a je mu nabídnut maximální možný počet přeprav zboží ze Skladu PRG do Skladu Kurýra (Hlavní dopravce je zpravidla schopen poskytnout kapacitu 7 vozidel na daný let), zbylé požadované kapacity jsou nabídnuty sekundárním dopravcům (ti zpravidla nabídnou po jednom vozidle). Pokud ani oni nedokáží zajistit požadovanou kapacitu, je přeprava nabídnuta zbylé části z portfolia dopravců a přeprava je také vložena na přepravní trh v rámci databanky RAAL. Pro každou jednotlivou přepravu je poté uzavřena jednorázová přepravní smlouva o přepravě věci.

Tento způsob plánování a zajištění přepravy s sebou pojí několik negativ. Prvním z nich je viditelné postavení spolupráce na jednom Hlavním dopravci, který realizuje většinu přeprav (jako první je také osloven k zajištění přepravy propuštěného zboží z celní kontroly). Zásílatel v rámci zajištění přeprav, respektive expedice zboží, na Hlavního dopravce spoléhá a počítá s jeho disponibilní kapacitou pro přepravu do Skladu Kurýra (vždy požaduje minimálně 6 vozidel na jeden let). Pokud Hlavní dopravce nedokáže poskytnout požadovanou kapacitu, je narušen proces plánování vozidel. Následující tabulka č. 10 zachycuje počet poskytnutých vozidel ve sledovaném období (68 letů) Hlavním dopravcem.

tato situace nastává v případech, kdy zboží bylo dlouho (týden a více) drženo v celní kontrole a není možné ho zkonsolidovat s dalším zbožím k expedici.

⁵⁹ Hlavní dopravce je strategický partner Zásílatele v oblasti přepravy, který realizuje téměř 70 procent veškerých přeprav.

⁶⁰ RAAL je česká spediční a dopravní databanka, která navzájem propojuje nabídku volných vozů dopravců a poptávku přepravníků. (Spediční databanka RAALTRANS, 2008)

Hlavní dopravce	
Poskytl kapacitu (6 a více)	45x
Poskytl kapacitu (3~6)	19x
Poskytl kapacitu (1~3)	4x
Neposkytl kapacitu	0x

Tabulka 10 Statistický údaj o poskytovaných vozidlech Hlavním dopravcem

Jak lze vidět, pouze v rámci 45 letů poskytl Hlavní dopravce požadovanou kapacitu. V rámci 23 letů poskytl nižší kapacitu než požadovanou.

Postavení spolupráce na jednom Hlavním dopravci s sebou pojí také významné riziko narušení procesu expedice ze strany Hlavního dopravce, a to zejména lidským omylem a pochybením. Komplikace s dodáním objednaných vozidel může způsobit nepochopení objednávky přepravy dispečerem, opomenutí zadání přepravy do rozpisu jízd případně jakákoli jiný chyba způsobená lidských faktorem.

Druhým důvodem, který snižuje efektivitu plánování přeprav, je uzavírání jednorázových přepravních smluv pro každou přepravu zvlášť, kdy Zásílatel nemá jakoukoliv garanci vozidel dopravcem na daný let do doby, než zašle objednávku a dopravce nemá povinnost mít vozidla připravená pro Zásílatele. To má za následek situaci, kdy dopravci (ať už Hlavní dopravce či sekundární dopravci) předem nepočítají s potřebnou přepravní kapacitou (Zásílatel neinformoval dopravce s dostatečným předstihem a neupozornil ho na požadovanou kapacitu). Případně dopravci nechtějí poskytnout kapacitu, jelikož jim například nevyhovuje den a čas nakládek, který se dopravci nehodí do jeho vlastního dalšího plánování vozidla.

V případě, kdy dopravci z portfolia Zásílatele nedokáží zajistit požadovanou kapacitu, je Zásílatel nucen využít dopravce z přepravního trhu, respektive ze spediční databanky dopravců. K tomuto účelu využívá pouze databanku RAAL⁶¹. Výhodou využití databanky je možnost sehnat volné vozidlo do Skladu Kurýra, nevýhodou je neověření spolehlivosti dopravce, u koho si Zásílatel přepravu objednává a relativně tím ohrožuje chod procesu, kdy může zejména dojít k situacím:

- pozdní přistavení vozidla (to se může stát i dopravci z portfolia)
- přistavení jiného vozidla než sjednaného
- nedodržení času vykládky vozidla
- krádež zboží⁶²

⁶¹ Na trhu se vyskytují také další spediční databanky – Transpen, TimoCom, Trans.eu, ale Zásílateli pro jeho plánování prozatím stačí pouze databanka RAAL.

⁶² Krádež zboží je nejzávažší důsledek, který za dobu fungování procesu nenastal. Nelze však tvrdit, že ke krádeži může dojít pouze využitím dopravce z RAALu či jiné databanky; tento případ může také nastat i u dopravce z portfolia Zásílatele.

Komplikací, spojenou s používáním databanky RAAL, je také velké zapojení spedic a obecně přepravování cizích kapacit, kdy ve výsledku není jasný konečný realizátor přepravy. Zapojením více subjektů do přepravy také dochází ke zbytečnému prodloužení toku informací a jeho zkreslení.

Následující tabulka č. 11 zachycuje počet vozidel využitých z databanky RAAL na jeden let v rámci sledovaného období (68 letů).

	Využití dopravce z databanky RAAL
Počet vozidel (4 a více)	0x
Počet vozidel (2~3)	12x
Počet vozidel (1)	20x

Tabulka 11 Statistika využití dopravců z databanky RAAL

Jak lze vidět, Zásílatel musel pro téměř polovinu letů (32krát) využít dopravce z databanky RAAL, což také znamená, že tolikrát nebyl schopen zajistit přepravy v rámci svého portfolia dopravců a pro zajištění potřebné kapacity se musel spoléhat na obstarání dodatečných vozidel z přepravního trhu.

7.3. Obchodní faktury ke zboží

Obchodní faktury ke zboží jsou zásadním problematickým okruhem celého procesu dovozu FBA zboží. Jejich tvorba začíná u Prodejce FBA a dle podmínek stanovených v procesu dovozu musí obsahovat následující náležitosti:

- prodávající, kupující a dovozce do EU (v případě dovozu FBA zboží Sklad PRG)
- číslo a datum vystavení faktury
- FBA kód a pod ním zařazený počet balíků, popis a počet jednotlivého zboží uvnitř balíku,
- foto zboží
- jednotková čistá, hrubá váha zboží
- jednotková a celková dovozní cena zboží
- HS kód zboží dle čínské celní nomenklatury
- dopravné do Evropské unie, respektive do místa vstupu zboží na celní území Společenství
- webový odkaz ke zboží na prodejní platformě Amazon, od kterého se odvíjí dovozní cena zboží
- dodací podmínka CPT dle znění Incoterms 2010

Obchodní faktury jsou poté předány spolu se zbožím Dodavateli FBA, který provede jejich kontrolu (zda obsahuje všechny zmíněné náležitosti) a ten ji předá dále Skladu HKG spolu s doručeními zásilkami k přepravě do Evropské unie. Sklad HKG provede sekundární kontrolu obchodních faktury (zda obsahuje všechny podstatné náležitosti; pokud ne, upozorní Dodavatele FBA, aby obchodní fakturu opravil, případně doplnil o chybějící údaje). Po kontrole a případném doplnění chybějících údajů do obchodní faktury Sklad HKG zajistí překlad faktury z čínského jazyka do anglického. Tímto způsobem zkontrolované a přeložené faktury jsou dále

distribučovány Zásílateli a Celnímu jednatelství k celnímu zařazení dle Společného celního sazebníku EU TARIC.

Po přiletu zásilek do Prahy, jejich odtranzitování z celního skladu terminálu Skyport na dočasný celní Sklad PRG, ukončení celního režimu tranzit a navržení a povolení režimu uskladnění v celním skladě, jsou zásilky navrženy do celního režimu volného oběhu.

V rámci sledovaného období (68 letů) se ustálila procentní míra propuštěného zboží do volného oběhu (procentní míra vyceleného zboží) a procentní míra zamítnutí prvotního návrhu propuštění zboží do volného oběhu⁶³ (procentní míra zboží v celní kontrole) následovně:

Procentní míra vyceleného zboží	92 %
Procentní míra zboží v celní kontrole	8 %

Tabulka 12 Procentní míra vyceleného zboží a celních kontrol

Procentní míry jsou vztaženy k celkovému počtu balíků připadajících na jeden let, což je v průměru 640 balíků. Je také nutno rozlišovat, jaké celní kontrole zboží podléhá, zda dokumentační či fyzické; dlouhodobý poměr dokumentačních a fyzických celních kontrol zachycuje tabulka č. 13.

Celní kontrola – dokumentační	80 %
Celní kontrola – fyzická	20 %

Tabulka 13 Poměr dokumentačních a fyzických celních kontrol

Pod dodatečným dohledem příslušného Celního Úřadu Prahy 10 je v celní kontrole zpravidla zboží módní a elektronické povahy. Níže jsou uvedeny příklady kontrolovaného zboží:

- módní povahy – ručník na sušení vlasů z umělého vlákna, batohy s povrchem z plastových folií, bavlněné ponožky, dámská tkaná sukně, dámský kabát ze syntetiky
- elektronické povahy – digitální hodinky, dotykový tablet, notebook, robotický vysavač

Účelem celní kontroly u zboží módní povahy je zejména zjištění skutečné materiálové složení⁶⁴, ověření počtu dováženého zboží, kontrola pravosti produktu, respektive zda se nejedná o padělek jiné obchodní značky a ověření dovozní ceny zboží. U zboží elektronické povahy se kontroluje zejména počet dováženého zboží, pravost produktu a dovozní cena zboží. Obecně je účelem celní kontroly (v rámci procesu dovozu FBA zboží) kontrolovat skutečně dovážené zboží, zda se shoduje s deklarovaným zbožím na obchodní faktuře a zajistit správnou výši výměru cla.

V případě rozporů oproti skutečnosti (zjištění rozdílů mezi deklarovaným a skutečně dováženým zbožím) celní úřad vyrozumí Celní jednatelství, které pak vyrozumí Sklad PRG jakožto deklaranta a Zásílatele, který předá zprávu Skladu HKG; ten vyrozumí Dodavatele FBA, který zařídí opravu obchodní faktury dle skutečnosti a také vystaví prohlášení s odůvodněním vzniku nepřesných informací.

⁶³ Nutno podotknout, že celní kontrola může být uvalena už při vstupu zboží na území Společenství a při návrhu celního režimu tranzit. Tato situace avšak ani jednou za celou dobu fungování procesu dovozu FBA zboží nenastala.

⁶⁴ Materiálové složení ovlivňuje zařazení zboží dle celní nomenklatury a tím i celní sazbu.

Opravená faktura je poté spolu s prohlášením zaslána Celnímu jednatelství, který ji předloží celnímu úřadu. Pokud nejsou další pochybnosti, zboží je propuštěno do volného oběhu. V případě přetrvávajících pochybností je zboží podrobeno další kontrole (zůstává v celní kontrole) až do vyrozumění celního úřadu.

7.3.1. Celní hodnota zboží, dovozní cena zboží a prodejní cena zboží

Na tomto místě je nutno více pojednat o problematice celní hodnoty zboží, dovozní ceny zboží a prodejní ceny zboží. Správným postupem pro vyměření cla je určující celní hodnota zboží, jelikož ale v rámci procesu nelze určit celní hodnotu zboží, je pro výměr cla a DPH používána dovozní cena zboží. Důvodem je fakt, kdy Dodavatelé FBA, respektive Prodejci FBA, nejsou schopni poskytnout faktury za nákup zboží v Číně; popřípadě poskytnou faktury s velmi nízkými hodnotami, že se nedají považovat za věrohodné pro výpočet celní hodnoty zboží.

Dovozní cena je určena odesílatelem a vychází z prodejní ceny zboží na obchodní platformě Amazon. Prodejní cena se skládá z následujících položek:

- výrobní náklady zboží
- celkové přepravné od výrobce zboží až po Sklad Amazonu
- profit všech zapojených článků do logistického řetězce dovozu FBA zboží do Skladu Amazonu
- poplatek Amazonu za prodej zboží přes jejich obchodní platformu
- poplatek Amazonu za tzv. Fulfillment service⁶⁵
- daň z přidané hodnoty v konečné zemi spotřeby

Dovozní cena je stanovena odečtením nákladů, respektive položek, které vznikají po následném propuštění zboží do volného oběhu v České republice, tedy z prodejní ceny zboží se odečte:

- přepravné z České republiky do Skladu Amazonu
- profit zapojených subjektů v Evropské unii
- poplatek Amazonu za prodej zboží přes jejich obchodní platformu
- poplatek Amazonu za tzv. Fulfillment service
- daň z přidané hodnoty v konečné zemi spotřeby

Tímto odečtem vzniká dovozní cena zboží, která musí vždy dosahovat alespoň hodnoty X^{66} procent prodejní ceny zboží. Toto opatření vzniklo z důvodu, kdy deklarované dovozní ceny zboží byly výrazně nižší než průměrná evropská celní hodnota stejného, případně obdobného, druhu zboží. K ověření dovozní ceny dochází prostřednictvím již zmíněných příložených webových odkazů na prodejní platformu Amazon, které ukazují prodejní cenu zboží, ze které je následně vypočítána dovozní cena zboží. Princip odvozování lze ilustrovat na následujícím příkladu – dovážené bavlněné tričko se na Amazonu prodává za cenu 10 USD; dovozní cena

⁶⁵ Fulfillment service v rámci služby FBA obsahuje zejména zákaznickou podporu prodeje, skladování ve skladech Amazonu a expedici zboží koncovému uživateli. (zdroj)

⁶⁶ Procentní výši nelze specifikovat v rámci diplomové práce, jelikož se jedná o interní dohodu s celním úřadem.

zboží poté může být 5 USD (x procent z prodejní ceny zboží; nutno podotknout, že se jedná pouze o ilustraci a výpočet neodpovídá skutečnosti).

7.3.2. Nepřesnosti v obchodních fakturách

Současný stav obchodní faktur obsahuje velké množství nepřesností a rozporů oproti skutečnému stavu zásilky. Rozpory oproti skutečnému stavu jsou bohužel vždy zjištěny až při celní kontrole celním úřadem, který jako první rozbaluje a zkoumá dovážené zboží po jeho zabalení Prodejci FBA v Číně. Obchodní faktury obsahují následující rozpory oproti skutečnému stavu zásilky:

- deklarace nižší dovozní ceny
- deklarace chybného počtu dováženého zboží
- deklarace zcela jiného zboží

V rámci tohoto problematického okruhu není kvantifikována četnost výskytu výše zmíněných rozporů oproti skutečnému stavu⁶⁷. Pouze lze konstatovat, že rozpory se vyskytují a způsobují nemalé komplikace deklarantovi zboží (Skladu PRG) a podezření příslušného Celního úřadu Prahy 10.

Deklarace nižší dovozní ceny

Deklarace nižší dovozní ceny než ve skutečnosti odpovídá hodnotě dováženého zboží (dle uvedeného výpočtu dovozní ceny) je stav, kdy Prodejce FBA uvede nižší dovozní cenu zboží a podpoří ji webovým odkazem odkazující na jiný produkt v prodejní platformě Amazon. Nutno zmínit, že se zpravidla jedná o stejný druh výrobku s odlišnou kvalitou, podobou a samozřejmě také cenou.

Ke zjištění, kdy je uvedena nižší dovozní cena na obchodní faktuře, dochází až ve chvíli fyzické celní kontroly zboží.

Příklad 1. V rámci procesu dovozu FBA zboží byly dovezeny dětské overaly, které byly podrobeny fyzické celní kontrole (z důvodu zjištění materiálového složení). Na obchodní faktuře byl deklarován dětský overal 1 (*obr. č.8 vlevo*) s dovozní cenou Y a prodejní cenou 12,36 EUR (dle přiloženého webového odkazu). Při fyzické celní kontrole celní úřad sice našel stejný druh produktu, dětský overal 2 (*obr. č.8. vpravo*), jehož prodejní cena ale byla téměř dvojnásobná 23,99 EUR, což také znamenalo vyšší výměr cla.

⁶⁷ Důvodem je opět choulostivost této záležitosti.



Obrázek 8 Příklad chybně deklarovaného zboží

K tomuto jevu mohlo dojít lidskou chybou, kdy Prodejce FBA (respektive jeho administrativní tým) mylně uvedl špatný webový odkaz, od kterého se poté odvíjí výpočet dovozní ceny. Dalším možným důvodem vzniku nepřesnosti mohlo být záměrné zaměnění webových odkazů za účelem platby nižšího cla.

Příklad 2. Opačným příkladem oproti overalům je situace, kdy Celní úřad Prahy 10 má ihned podezření, že je záměrně uvedena nízká dovozní cena produktové položky na obchodní faktuře a zamítne prvotní návrh na propuštění zboží do volného oběhu. Jedná se například o fitness náramky s prodejní hodnotou 4 USD a dovozní cena na obchodní faktuře je $x\%$ ze 4 USD. Takto nízká dovozní cena (odchylující se od evropské průměrné úrovně dovozní ceny zboží, respektive celní hodnoty zboží) má za následek fyzickou celní kontrolu z důvodu ověření skutečné dovozní ceny. Celní úřad předložené zboží důkladně přezkoumá a porovná jej se zbožím z webového odkazu. Mohou nastat dva případy:

- a. Deklarovaný webový odkaz odkazuje na relativně jiné a levnější, zboží, než které bylo předloženo celnímu úřadu. To má za následek opravu obchodní faktury a vystavení zmíněného prohlášení o vzniku nepřesného údaje.
- b. Deklarovaný webový odkaz odpovídá skutečnosti, respektive deklarované zboží ve webovém odkazu se shoduje se skutečným předloženým zbožím, a je skutečně prodáváno za velmi nízkou cenu a tím pádem má také velmi nízkou dovozní cenu pro celní účely. V takovém případě je zboží propuštěno z celní kontroly bez dalších výhrad.

Deklarace chybného počtu kusů a čisté váhy

V tomto případě Prodejce FBA deklaruje na obchodní faktuře určitý počet kusů dané produktové položky s jednotkovou váhou.

Při návrhu na propuštění do volného oběhu, je návrh zamítnut z důvodu neodpovídající jednotkové váhy produktu vůči evropskému průměru váhy daného produktu.

Příklad 3. Obchodní faktura určité zásilky deklarovala dovoz 100 kusů pánských bavlněných triček s jednotkovou čistou váhou 2 kg. Při návrhu na propuštění zboží do volného oběhu došlo k zamítnutí celním úřadem a zboží podléhalo celní kontrole, jelikož se jednotková váha jednoho trička odchýlila od evropské průměrné hmotnosti dováženého jednoho kusu trička. Při fyzické celní kontrole celní úřad odhalil, že zásilka neobsahuje 100 kusů pánských bavlněných triček,

ale 100 setů (každý po 20 kusech); celkem bylo dováženo 2000 ks pánských triček. Tedy obchodní faktura mylně deklarovala 100 kusů na místo 100 setů triček (každý po 20 kusech) a tím pádem také deklarovala špatnou jednotkovou hmotnost dováženého produktu (po rozpočítání vycházela jednotková váha na 0,02 kg).

K tomu jevu došlo chybným uvedením názvu a popisu zboží Prodejcem FBA do obchodní faktury. Zboží bylo na Amazonu prodáváno jako set 10 triček, tudíž i do popisu obchodní faktury měl uvést set 10 triček.

Deklarace zcela jiného druhu zboží

Obchodní faktura deklaruje určitý druh produktu, kdy při celní kontrole z jakéhokoliv důvodu (kontrola ochranných známek, materiálové složení či namátková kontrola), je zjištěn dovoz úplně jiného druhu zboží.

Příklad 4. Obchodní faktura zásilky deklarovala dovoz brýlových obrouček, kdy při fyzické celní kontrole celním úřadem (z důvodu ověření materiálového složení obrouček) byl zjištěn dovoz obrazových rámečků namísto brýlových obrouček. K chybně deklarovanému zboží došlo vinou překladu z čínského jazyka do anglického (brýlové obroučky a obrazové rámečky jsou v anglickém jazyce „frames“) a zároveň bylo zboží mylně doplněno webovým odkazem odkazujícím na brýlové obroučky. Díky tomuto faktu Celní jednatelství nemohlo chybu odhalit a zboží navrhlo do volného oběhu, namísto aby před návrhem požádalo opravu obchodní faktury.

Příklad 5. Obchodní faktura deklarovala dovoz pánských cyklistických helem, které byly kontrolovány v rámci fyzické celní kontroly. Po otevření balíků se zjistilo, že se zde nenachází žádné cyklistické helmy, ale bezdrátové bluetooth reproduktory. Dle odesílatele k tomuto rozporu došlo chybnou etiketací balíku a tudíž odesláním chybného zboží do Evropské unie.

7.4. Dovoz problematického a padělaného zboží

Na závěr kapitoly jsou zmíněny případy dovozu zboží označovaného jako problematické (vzhledem k procesu dovozu) a padělané. Klient v rámci procesu dovozu FBA zboží dováží do Evropské unie e-commerce zboží všeho druhu; od oblečení přes bytové doplňky až po elektronická zařízení. Veškeré zboží musí splňovat podmínky dovozu a obsahovat CE certifikát⁶⁸.

Cílem Klienta je dovážet zboží, které lze označit za obecné, nepodléhající dodatečným opatřením či zvláštním předpisům a neporušují duševní vlastnictví. Dochází však k situacím, kdy je do Evropské unie odesláno zboží:

- problematické – zboží musí být doplněno dodatečnými certifikáty
- padělané – zboží vypadá jako padělek jiné, obchodní značky

V případě odeslání výše zmíněného zboží do Evropské unie, respektive celní úřad má podezření k odeslání, je takové zboží podrobeno kontrole, která zdržuje doručení kompletní zásilky do Skladu Kurýra a následné dodání zboží do skladu Amazonu.

7.4.1. Problematické zboží

Do skupiny problematického zboží se řadí dovoz zboží, ke kterému je při propuštění do volného oběhu nutné přiložit dodatečné certifikace (například o původu zboží, obsahu léčivých látek apod.), případně podléhá dodatečným kontrolám.

Takové zboží podléhá celní kontrole a je nutné jej fyzicky předložit celnímu úřadu spolu s případnými certifikacemi. Pokud se prokáže, že dovážené zboží je nevyhovující, případně neexistují doplňující certifikace, je podrobena likvidaci pod celním dohledem⁶⁹.

Níže jsou uvedeny příklady dovezeného problematického zboží a jejich řešení.

Do Evropské unie, respektive do České republiky, byly dovezeny léčivé prostředky proti rýmě (vatičky do nosu). Celní úřad zamítnul prvotní návrh na propuštění do volného oběhu a zboží podléhalo celní kontrole. Celní úřad si vyžádal dodání dodatečných certifikátů (o původu zboží a účinnosti léčivých látek). Jelikož odesílatel zboží, respektive Dodavatel FBA, certifikáty nedisponoval, bylo zboží zlikvidováno pod celním dohledem.

Druhým příkladem je dovoz dětských hraček, u kterých měl celní úřad podezření na obsah chemické substance ftaláty. Dětské hračky musely být předloženy celnímu úřadu k dodatečné chemické kontrole a odesílatel zboží, Dodavatel FBA, také musel dodat certifikát prokazující nepřítomnost substance ftaláty. Celní úřad certifikaci obdržel a chemická kontrola prokázala nepřítomnost substance. Zboží bylo z celní kontroly propuštěno po uplynutí jednoho měsíce.

⁶⁸ CE certifikát je nezávislým ověřením posouzení shody výrobku s požadavky příslušných nařízení vlády, které provádí výrobce. Elektrotechnický zkušební ústav vystavením CE certifikátu deklaruje, že výrobce správně provedl proces posouzení shody.

⁶⁹ Likvidace zboží pod celním dohledem je činnost příslušící celnímu orgánu. Veškeré náklady spojené s likvidací zboží – přezkoumání, převoz a samotná likvidace – hradí dovozce zboží.

7.4.2. Padělané zboží

Do skupiny padělaného zboží patří produkty, u kterých má celní úřad podezření z porušení duševního vlastnictví.

Takové zboží opět podléhá celní kontrole, je nutné jej fyzicky předložit celnímu úřadu. Ten poté vyrozumí vlastníka duševních práv, který zboží přezkoumá a rozhodne o případném porušení duševního vlastnictví. V případě porušení je zboží zlikvidováno pod celním dohledem a je udělena pokuta dovozci zboží.

V rámci procesu byly dovezeny psí obleky zvané Adidog, jejichž logo bylo složeno ze tří nakloněných psích kostí postupně se zvětšujících. Logo bylo velmi podobné logu společnosti Adidas. Po předložení zboží celnímu úřadu byl vyrozuměn vlastník duševních práv společnosti Adidas v České republice, který rozhodl v neprospěch dovozce zboží, respektive označil psí obleky za padělané zboží a musely být zlikvidovány pod celním dohledem. Dovozci (v rámci procesu Skladu PRG) byla v tomto případě udělena pouze pokuta za dovoz padělaného zboží, vzhledem k minimálnímu počtu dovezených psích obleků. V horším případě by dovozce dostal zákaz činnosti dovozu do Evropské unie.

K odeslání výše popisovaného zboží dochází z důvodu neznalosti odesílatele zboží, v tomto Prodejce a Dodavatele FBA, o přísných podmínkách dovozu určitého zboží do Evropské unie. Zásílatel, který by v tomto případě měl být rádcem Klientovi, aby takové zboží nepřijímal na Skladě HKG k přepravě, se bohužel o dovozu tohoto zboží dozvídá:

- Po upozornění Celním jednatelstvím při kontrole obchodních faktur. Zboží je ale v tu dobu již odbaveno k odletu z Hong Kongu a jen velmi těžko zabránit jeho odeslání.
- Po uvalení celní kontroly na zboží při zamítnutí návrhu k propuštění do volného oběhu.

8. Návrh zlepšení problematických okruhů

Předcházející kapitola vymezila tři základní problematické okruhy identifikované Zasílatelem. Jsou jimi fungování Aerolinie, neefektivní plánování expedice ze Skladu PRG a stav obchodních faktur. Následující kapitola navazuje na zmíněné okruhy a pokusí se zamyslet nad jejich zlepšením a zefektivněním. V rámci kapitoly je pojednáno o výběru nového leteckého dopravce, zavedení rámcových přepravních smluv s dopravci a na závěr o kontrole dováženého FBA zboží do Evropské unie.

Nutno podotknout, že i v rámci této kapitoly je užito co nejméně konkrétních čísel a nákladových kalkulací tak, jako tomu je v celé praktické části.

8.1. Výběr nového leteckého dopravce

Ke správnému chodu celého procesu je třeba efektivního fungování letecké přepravy na trase Hong Kong – Praha. V současné chvíli je využívána Aerolinie nasmlouvaná Klientem a spolupráce s ní je velmi nevyhovující.

Kritickými body stávající spolupráce jsou:

- časté technické poruchy letadel
- mála flotila letadel Aerolinie
- vlivem poruch proměškání pravidelných odletových a příletových slotů na koordinovaná letiště

K zefektivnění letecké přepravy lze dojít výběrem nového leteckého dopravce. Cílem této podkapitoly je ukázat základní kritéria výběru nového leteckého dopravce se zaměřením na cenu leteckého přepravného a poukázat na její vliv na rozhodování při výběru dopravce v rámci procesu dovozu FBA zboží.

Cílem výběru nového leteckého dopravce, respektive aerolinie, je dosažení dodržování stanoveného harmonogramu odletů z Hong Kongu a příletů do Prahy tak, aby nedocházelo k současným prostojům vlivem častých technických poruch.

Při výběru nového leteckého dopravce je třeba zohlednit na následující kritéria:

- kapacita a disponibilita letadlového parku
- staří a typ letadlového parku
- cena letecké přepravy

Kapacita a disponibilita letadlového parku

Jedním z kritérií výběru nové aerolinie je větší kapacita jejího letadlového parku, a především jeho disponibilita, tedy jestli bude aerolinie schopna přistavit náhradní letadlo v případě jakéhokoliv problému letadla vymezeného pro Klienta. Čím větší letadlový park, tím má aerolinie větší možnost letadlo nahradit v případě jakéhokoliv výpadku.

Stáří a typ letadlového parku

Z předešlé zkušenosti je dalším kritériem stáří letadel, kdy bude vyžadován novější letadlový park. Tento požadavek bude eliminovat:

- Vysokou poruchovost.
- Pomalý servis, respektive opravu letadla – v případě poruchy starého leteckého prostředku je již značně obtížné sehnat náhradní díly k opravě. Novější typ letadel lze opravit snadněji, jelikož náhradní díly jsou stále v oběhu.

Cena letecké přepravy

Letecké přepravné je nejdůležitějším kritériem výběru nového leteckého dopravce, kdy výrazně ovlivňuje celkovou cenu přepravy zboží z Hong Kongu až po doručení do cílového skladu Amazonu.

Cena letecké přepravy v sobě obsahuje:

- terminálové poplatky aerolinky
- doprava mezi letišti
- bezpečnostní poplatek
- palivový poplatek

Cenu letecké přepravy ovlivňuje:

- stáří letadel a velikost letadlového parku (zohledňuje obě předem popisovaná kritéria)
- úroveň poskytovaných služeb a renomé letecké společnosti

Letecké přepravné je třeba zohlednit jako první kritérium při výběru nového leteckého dopravce, jelikož má zásadní dopad na celkovou cenu přepravy nabízenou Klientem Dodavateli FBA. Až poté se lze zaměřit na letadlový park dopravce.

Cenové rozmezí letecké přepravy zohledňuje následující tabulka č. 14 za použití tří vybraných leteckých dopravců.

Aerolinie	Cena přepravného / Kg ⁷⁰	Cena přepravného / 107 tun
Silk Way West Airlines	2 \$	214000 \$
Cargolux Airlines International	3,5 \$	375400 \$
Emirates Airline	6 \$	642000 \$

Tabulka 14 Srovnání cen letecké přepravy

⁷⁰Ceny přepravného jsou oceněny běžnými tržními cenami, bez přihlédnutí k množství nákladu. Ceny slouží k ilustraci výrazného cenového rozmezí mezi leteckými dopravci různých kvalit služeb.

Silk Way West Airlines představuje zástupce leteckého dopravce nízké kvality poskytovaných služeb a zároveň nízkých cen přepravného. Do této skupiny se také řadí doposud využívaná Aerolinie v rámci procesu dovozu FBA zboží.

Cargolux Airlines International představuje zástupce aerolinek, poskytujících relativně kvalitní a spolehlivý servis za střední hodnotu ceny přepravného.

Emirates je zástupcem z řad velmi kvalitních leteckých dopravců s vysokou cenou dopravného a velmi kvalitními službami.

Jak lze vidět, cenové rozmezí je velmi rozptýlené. Při výběru nového letecké dopravce je nutné cenu leteckého přepravného zohlednit jako první kritérium při výběru letecké společnosti. Je nutné si položit dvě zásadní otázky:

- Jak vysoce kvalitní služby v rámci přepravy chci nabízet?
- Jaká je maximální cena za přepravu akceptovatelná čínskými zákazníky

Odpovědět na zmíněné otázky není vůbec jednoduché vzhledem k povaze čínského Klienta a jeho zákazníků (Dodavatelé FBA). Klient chce nabízet ty nejkvalitnější přepravní služby na trhu s co nejnížší možnou cenou za přepravu. Důvodem je fakt, že jeho zákazníci (Dodavatelé FBA) zohledňují nejprve celkovou cenu přepravy při výběru poskytovatele služeb doručení zboží z Číny do Evropy, lépe řečeno chtějí využívat toho nejlevnějšího poskytovatele na trhu⁷¹.

Je tedy na rozhodnutí Klienta, jak vysokou kvalitu služeb, respektive letecké přepravy, chce nabízet a zda se tato nabídka setká s adekvátní poptávkou Dodavatelů FBA. Pokud bude cílem Klienta nabízet stále co nejnížší možnou cenu přepravného, bude muset vždy využívat letecké dopravce nízkých kvalit, kteří poskytnou nízkou cenu letecké přepravy (2 \$/Kg). Pokud by se Klient rozhodl nabízet kvalitní, popřípadě vysoce kvalitní servis (3,5 – 6 \$ /Kg), bude muset také výrazně navýšit nabízenou cenu za celkovou přepravu zboží z Číny do cílového skladu Amazonu.

Je tedy na Klientovi a jeho týmu obchodníků, zda dokáží přesvědčit Dodavatele FBA k akceptování vyššího přepravného a tím pádem také k využití kvalitnějších služeb. To se projeví zejména v rychlosti doručení zboží do cílových skladů Amazonu, kdy budou eliminovány prostoje v letecké přepravě z Hong Kongu do Prahy, dlouhodobě a efektivně plánovány navazující procesy v Evropě, respektive České republice.

⁷¹ Kvalita poskytnutých služeb je hodnocena až v případě výskytu komplikací.

8.2. Zavedení rámcových přepravních smluv

Zasílatel vystupuje jako čistý zasílatel, kdy přepravu zboží pouze obstarává; její provedení poté realizuje dopravní společnost. K přepravě zboží v rámci procesu dovozu FBA zboží využívá dopravce zejména z vlastního portfolia, v případě nedostatku jejich kapacity využívá dopravce z databanky RAAL. Zasílatel uzavírá jednorázové přepravní smlouvy pro každou realizovanou přepravu.

Expedici zboží nelze plánovat několik dní předem z důvodu nepravidelných příletů letadla. Druhým důvodem jsou dosud užívané jednorázové přepravní smlouvy, které dopravce nenutí držet potřebnou kapacitu pro Zasílatele až do momentu jejího využití.

V rámci zefektivnění spolupráce s dopravci je pojednáno o zavedení rámcových přepravních smluv, které pomohou Zasílateli efektivněji plánovat expedici zboží z důvodu častých prostojů Aerolinky. Efektivněji plánovat znamená snížit počet využití dopravců z databanky RAAL a ustálení úzkého stabilního portfolia dopravců, kteří budou pravidelně přepravovat zboží do Skladu Kurýra.

8.2.1. Přepřacovaný průběh spolupráce s dopravci

Zasílatel vytvoří stabilní portfolio dopravců, kteří budou vždy pravidelně každý týden realizovat přepravu ze Skladu PRG do Skladu Kurýra. Portfolio bude čítat 3 stabilní dopravce. Hlavní dopravce zůstane zachován za podmínky přidělení části dosud realizovaných objemů přeprav zbylým dvěma dopravcům; nově jím bude zajištěno pouze 55 procent přeprav.

Návrh na rozdělení vozidel plánovaných na jeden let je následující:

- 1. Hlavní dopravce – 5 vozidel na den expedice + 1 vozidlo na den následující po dni expedice
- 2. Dopravce – 3 vozidla na den expedice
- 3. Dopravce – 2 vozidla na den expedice

S každým výše zmíněným dopravcem bude uzavřena rámcová přepravní smlouva, kdy jejich cílem bude rámcové zajištění přepravy zboží ze Skladu PRG do Skladu Kurýra a bude obsahovat zejména následující ustanovení (vzhledem k zajištění stabilních dopravců):

- Rámcová přepravní smlouva stanoví minimální počet vozidel poskytovaných jednotlivým dopravcem na daný let v den expedice (dle výše stanoveného poměru).
- Den expedice a čas je stanoven na večerní hodiny po dni příletu.
- Zasílatel se zavazuje odeslat objednávku přepravy dopravci nejpozději 24 hodin před požadovaným termínem přistavení vozidla.
- Zasílatel se zavazuje podávat aktuální informace o dnech příletu a dnech expedice v co nejkratším čase tak, aby sám dopravce dosáhl efektivního plánování vlastních kapacit.

- V případě změny dne expedice a doby nakládek po odeslání objednávky přepravy je dopravce oprávněn účtovat náklady vzniklé v souvislosti se zabezpečením zrušené přepravy.
- Dopravce je povinen přistavit vozidla včas dle zasláné objednávky (dopravce se bude smět odchýlit maximálně 30 minut od stanové doby nakládky dle objednávky).
- Dopravce je povinen přistavit vozidla s jedním řidičem (může se dvěma řidiči na svoje náklady), který má plnou dobu řízení dle Dohody AETR⁷².
- V případě nedodržení povinností dopravce vzhledem k přijaté objednávce přepravy může Zásílatel požadovat uhrazení vzniklých prostoje.
- Dopravce má nárok požadovat uhrazení zdržného, přesáhne-li doba nakládky zboží více jak tři hodiny⁷³.

Závaznou podmínkou přepravní smlouvy bude poskytování pouze vlastních vozidel; případně vozidel, jež dopravce dlouhodobě a pravidelně vytěžuje jinému dopravci⁷⁴. Doplnující podmínkou bude umožnění sledování vozidla pomocí GPS v rámci trackovacího rozhraní dopravce⁷⁵.

Na dopravce, vzhledem k rámcové přepravní smlouvě, nebudou kladeny zvláštní požadavky na jím přistavované vozidlo. V rámci procesu je stejně dostatečné plachtové vozidlo, jako skříňové; lze využít návěs i soupravu. Jedinou podmínkou je, aby vozidlo bylo plombovatelné bezpečnostní plombou; ta se využívá ke zvýšení bezpečnosti přepravy nákladu.

Uzavření rámcové přepravní smlouvy se týká také Shuttle dopravce a rámcová smlouva bude mít téměř shodné parametry, s těmito rozdíly:

- shuttle dopravce přistaví vozidlo na tzv. den převozů
- shuttle dopravce je povinen přistavit skříňová vozidla s válečkovou drahou⁷⁶

Zboží ve fyzické celní kontrole bude průběžně komunikováno s Celním jednatelem, které má za úkol průběžně informovat o stavu celní kontroly a případné době propuštění zboží z celní kontroly do volného oběhu. Zásílatel dle poskytnutých informací naplánuje přistavení vozidla k odvozu zboží z celního úřadu na Sklad PRG a zároveň zajistí kapacitu k expedici do Skladu Kurýra v případě, že bude dosaženo podmínky zaplnění ložné plochy vozidla minimálně ze 65 procent. Tady zůstane zachován dosavadní postup řešení.

Výše navržený způsob spolupráce s dopravci by měl vést k efektivnějšímu plánování expedice Zásílatelem, respektive omezení využívání náhodných dopravců z databanky RAAL. Rámcové

⁷² Běžná denní doba řízení může trvat nanejvýš 9 hodin (a řidič je povinen po 4,5 hodinách řízení udělat přestávku nejméně 45 minut).

⁷³ Důvodem tohoto ustanovení je delší doba nakládky zboží z důvodu volně loženého zboží.

⁷⁴ Takováto podmínka má za cíl zamezit dopravci shánění volných kapacit z přepravního trhu (například RAALu)

⁷⁵ Sledování vozidel pomocí GPS je požadováno za účelem kontroly práce vozidla a dále k získání informací o jeho pohybu. Zásílatel je pak schopen efektivně předávat tyto informace Klientovi.

⁷⁶ Důvodem pro skříňová vozidla je snadnější nakládka a vykládka ucelených leteckých palet. V případě plachtových vozidel se letecké palety mohou při nakládce a vykládce zaseknout o plachtu vozidla.

smlouvy a včas zasílané objednávky přepravy povedou k ustálení stabilního portfolia, čítající tři dopravní společnosti, které budou realizovat expedici vyceleného zboží ze Skladu PRG do Skladu Kurýra.

8.3. Zajištění správných údajů v obchodních fakturách

Obchodní faktury, a obecně nepřesné informace o dováženém zboží, jsou zásadním problémem procesu dovozu FBA zboží. Situace, kdy nelze stoprocentně zaručit, jaké zboží a jaký počet je skutečně dováženo, je velmi kritická a je nutné ji neprodleně řešit.

Odchyly v obchodních fakturách vznikají zapojením více subjektů v Číně, které se sdružují na různých úrovních. Klient, respektive jeho Sklad HKG, odebírá a přepravuje zboží od Dodavatelů FBA, kteří zboží agregují od několika různých lokálních Prodejců FBA. Pokud tedy Prodejce FBA neposkytne Dodavateli FBA přesné informace o zboží, není Dodavatel FBA schopen poskytnout ani přesné informace o povaze zboží Klientovi, který zboží převáží a následně nechává clít v České republice v rámci své pobočky Sklad PRG.

Rozpory v obchodních fakturách vznikají z důvodu:

- uvedení špatného webového odkazu ke zboží
- chybný název a popis produktu Prodejcem FBA
- chybný překlad z čínského jazyka do anglického
- chybná etiketace balíku
- uvědomělé podhodnocování dovozní ceny zboží

Situaci navíc umocňuje fakt, že rozpory v deklarovaných hodnotách na obchodní faktuře oproti skutečnému stavu jsou zjištěny pouze při celních kontrolách. Jelikož další zboží není dále kontrolováno a zkoumáno⁷⁷, zda se shoduje s obchodními fakturami, lze se pouze domnívat o množství nepřesností.

Důsledky špatně deklarovaného zboží mohou být:

- udělení pokuty deklarantovi zboží (Sklad PRG) ve výši 20 procent celního dluhu při mylné deklaraci zboží
- odebrání zjednodušených postupů Celnímu jednatelství na dovoz FBA zboží (na popisovaný proces); tedy zjednodušené postupy pro režim volný oběh a tranzit⁷⁸
- zákaz dovozu zboží dovozci do Evropské unie

⁷⁷ Celní úřad nemá podezření k deklarované ceně a zboží a je při prvotním návrhu propuštěno do volného oběhu.

⁷⁸ Tento důsledek by měl zásadní dopady na chod celého procesu tranzitování a clení. Bez zjednodušených postupů (které významně zkracují dobu procesu) by se celní část procesu výrazně zkomplikovala a prodlužovala – ať už by došlo k prodávám v tranzitování z terminálu Skyport na Sklad PRG či by se veškeré zboží muselo fyzicky předkládat na celním úřadě.

Situaci je tedy nutno řešit. Jako jediný způsob se v současné chvíli jeví úplná kontrola přepravovaného zboží a maximální možná míra informací ke zboží před odesláním do Evropské unie; bez spolehnutí se na poskytované informace od Dodavatelů FBA. Úplné kontroly lze dosáhnout následovně.

Sklad HKG bude mít na starosti po doručení zásilek Dodavatel FBA také jejich následnou úplnou a důslednou kontrolu. Zaměstnanci skladu po příjmu zboží a jeho uskladnění budou mít za úkol otevřít každý balík zásilky a ověřit:

- zabalené zboží se shoduje s deklarovaným zbožím na obchodní faktuře
- počet kusů souhlasí s počtem na obchodní faktuře

Dále bude zboží fotodokumentováno a dle pořízených fotografií budou dohledány webové odkazy ke zboží a doplněny do obchodní faktury. Dle dohledaných webových odkazů bude zkontrolována jednotková cena všech položek zásilky tak, aby splňovala podmínky stanovení dovozní ceny zboží na obchodní faktuře.

V případě jakékoliv neshody obchodní faktury oproti skutečnosti bude Dodavatel FBA informován a jeho úkolem bude opravit obchodní fakturu dle zjištěných informací, respektive informovat Prodejce FBA o opravení faktury. Po opravení všech nepřesností obchodní faktury bude následovat překlad do anglického jazyka ověřeným překladatelem.

Až po provedení všech zmíněných kroků bude smět zásilka opustit Sklad HKG; samozřejmě již na postavených leteckých paletách a s vystavenými všemi povinnými exportními dokumenty k dané zásilce.

Toto řešení však s sebou pojí několik omezení.

Prvním z nich je udělení souhlasu Dodavatelem FBA Skladu HKG k otevření již zabalených kartonů a jejich kontrole. S tímto krokem nemusí většina Dodavatelů FBA souhlasit a mohou se rozhodnout využít jiného přepravce k dovozu jejich zboží do Evropské unie.

Druhým omezením je zvýšení provozních nákladů na straně Klienta, kdy Sklad HKG bude muset zajistit dodatečnou pracovní sílu ke kontrole zboží. To se může promítnout snížením vlastní marže z přepravy zboží nebo zvýšením prodejní ceny za přepravu. Náklady na zajištění kvalitního překladu do anglického jazyka jsou téměř zanedbatelné.

Třetím omezením je vyvarování se zpomalení celého procesu. Na jeden let připadá průměrně 8000 balíků, které je třeba před odletem zkontrolovat a opravit podle toho obchodní faktury. Tento fakt přináší prodloužení přípravy zboží k vývozu do Evropské unie a tím tedy i požadavek na dřívější doručení zásilek Dodavatel FBA zboží na Sklad HKG. V současné chvíli je nejzazší termín pro doručení stanoven nejpozději 48 hodin před odletem zboží z Hong Kongu.

Celková doba provedení kontroly balíků se odhaduje na 45 hodin (otevření balíků, nafocení, dohledání webových odkazů, porovnání uvedené dovozní ceny s prodejní cenou a oprava faktury v případě nepřesností), dojde tedy k výraznému prodloužení doby přípravy zboží

k odletu z Hong Kongu. Dodavatelům FBA bude stanoven nový nejzazší termín pro doručení zboží do Sklad HKG – 83 hodin před odletem.

Závěr

Diplomová práce se zaměřuje na proces dovozu e-commerce zboží z Číny do Evropské unie přes letiště Václava Havla Praha, konkrétně za zabývá dovozem zboží zvaného Fulfillment by Amazon prodávaného v rámci stejnojmenné služby, kterou vyvinula americká společnost Amazon.com Inc. a slouží ke komplexnímu řízení prodeje e-commerce zboží v rámci jejich internetové prodejní platformy. Služba Fulfillment by Amazon nabízí lokálním výrobcům kdekoli po světě nabízet jejich zboží globálně v rámci této služby.

Cílem diplomové práce bylo komplexně postihnout proces dovozu FBA zboží z Číny do Evropské unie a vymezit roli všech zapojených subjektů do procesu. Dalším cílem práce bylo postihnout zásadní problematické okruhy procesu a navrhnout jejich řešení.

Teoretická část si kladla za cíl vymezit a postihnout důležitá teoretická východiska z oblasti zasílatelství, letecké nákladní přepravy, silniční mezinárodní přepravy a celního řízení, která poslouží k chápání navazujícího praktického úseku.

Praktická část diplomové práce si nejprve vymezila za cíl komplexně postihnout a popsat proces dovozu FBA zboží z Číny do Evropské unie. Jako první bylo třeba podrobně vymezit role jednotlivých zapojených subjektů, jejich činnost a vzájemné vazby mezi nimi. Úkolem bylo zachytit všechny zapojené články do logistického řetězce jak v asijské části procesu, tak i evropské a tuzemské. Do procesu vstupuje mnoho zásadních subjektů, u kterých je třeba správného a efektivního fungování; ať už je řeč o Dodavatelích FBA, kteří předávají zboží k přepravě Skladu HKG, o Aerolinii, která má za úkol efektivně a spolehlivě přepravit letecky zboží z Hong Kongu do Prahy dvakrát týdně, nebo o Zasílateli, který plánuje návazné operace po přistání charterového nákladního Boeingu 747-400SF v Praze. Navazujíc na tento cíl je komplexně rozebrán proces dovozu FBA zboží v jeho jednotlivých fázích a jsou zachyceny veškeré operace, které jsou s tím spojené; stavění leteckých palet se zbožím ve Skladu HKG, importní handlingové a celní operace na cargo terminálu Skyport, řešení převozu zboží na Sklad PRG nebo expedice vycleného zboží do Skladu Kurýra. Nelze ani opomenout rozebrání části procesu zaměřující se na propuštění zboží do celního režimu volný oběh a řešení vzniklých celních kontrol dováženého zboží, prováděné příslušným Celním úřadem Prahy 10.

Dalším cílem práce bylo zanalyzovat zásadní problematické okruhy procesu dovozu FBA zboží identifikované Zasílatelem, které mají vliv na celkovou efektivitu procesu. Prvním problematickým okruhem je fungování současné letecké společnosti, jejímž úkolem je poskytovat leteckou přepravu zboží z Hong Kongu do Prahy za užití vlastního letadla Boeing 747-400SF. V rámci sledovaného období procesu, které čítalo 68 letů a probíhalo od března 2017 do listopadu 2017, je fungování Aerolinie vyhodnoceno jako velmi neefektivní. Důvodem je neschopnost poskytnutí pravidelných odletů z Hong Kongu a příletů do Prahy. Na vině je její zastaralá a kapacitně omezená flotila letadel, což má za následek relativně časté technické poruchy letadla vymezeného pro daný proces. Spolu s technickými poruchami souvisí také proměškání udělených pravidelných slotů pro odlet a přílet na dané letiště, jelikož se Aerolinie odchýlila od stanoveného letového řádu. Odchýlení má za následek dlouhodobé nedodržování stanovených pravidelných odletů a příletů, kdy zejména do Prahy letadlo přilétalo s 10-34 hodinovým zpožděním.

Druhým problematickým okruhem je Zasílatelem identifikováno jím zajišťované plánování expedice vyceleného zboží do Skladu Kurýra. Pro plánování expedice musí kalkulovat s procentní mírou vyceleného zboží a procentní mírou zboží v celní kontrole na každý let. Zasílatel si klade za cíl využívat výhradně dopravce z vlastního portfolia dopravních společností, kdy jednotlivé přepravy rozděluje mezi Hlavního dopravce a několik sekundárních dopravců. Pokud od nich nezíská požadované přepravní kapacity, osloví zbylé dopravce z jeho portfolia nebo je nucen využít dopravce z databanky RAAL, s čímž se pojí míra nejistoty, u koho si přepravu ve výsledku objednal. Ve sledovaném období 68 letů, byl nucen využít dopravce z databanky RAAL celkem 32krát, což vypovídá o neefektivním nastavení stávající spolupráce s dopravci.

Třetím identifikovaným problémem, ale velmi zásadním, je stav obchodních faktur ke zboží, které obsahují rozpory v deklarovaném zboží oproti skutečnému stavu, kdy není stoprocentně zaručené, jaké zboží a v jakém množství se skutečně dováží. Bohužel tento jev je vždy zjištěn až při fyzické celní kontrole zboží celním úřadem, který jako první zboží rozbaluje a zkoumá obsah dováženého balíku. Nepřesnosti v obchodních fakturách se projevují deklarováním nižší dovozní ceny, než skutečně odpovídá dováženému produktu, deklarováním chybného počtu dováženého zboží a deklarováním zcela jiného zboží. Rozpory v obchodních fakturách mají za následek udělení pokut dovozci zboží. Pokud se bude tento jev i nadále vyskytovat, celní úřad buď odebere zjednodušené celní postupy Celnímu jednatelství na dovoz FBA zboží nebo také může zakázat dovoz zboží dovozci do Evropské unie.

Posledním cílem diplomové práce bylo navrhnout řešení již zmíněných problematických okruhů. V rámci zefektivnění letecké přepravy, respektive fungování Aerolinie, je důležité zaměřit se na výběr nového leteckého dopravce. V rámci návrhu řešení jsou vymezena základní kritéria výběru nové letecké společnosti, kdy nejdůležitějším z nich je cena letecké přepravy. Ta má zásadní vliv na kvalitu poskytovaných služeb letecké společnosti a zároveň zásadní vliv na celkovou cenu přepravného. Problémem ohledně tohoto kritéria je povaha čínského Klienta, který chce poskytovat ty nejkvalitnější přepravní služby na trhu za co nejnižší možnou cenu za přepravu.

V rámci zefektivnění plánování expedice vyceleného zboží do Skladu Kurýra bylo navrženo zavedení rámcových přepravních smluv s dopravci. Zasílatel v tomto ohledu určil 3 dopravce, kteří by stabilně poskytovali přepravní kapacitu k expedici vyceleného zboží tak, aby došlo k zamezení, případně značnému omezení využívání dopravců z databanky RAAL.

Poslední návrh řešení se týká zajištění správných údajů v obchodních fakturách tak, aby byly deklarovány skutečné hodnoty. Tohoto stavu lze v současné chvíli dosáhnout pouze stoprocentní kontrolou přijímaného zboží ve Skladu HKG od Dodavatelů FBA. Sklad HKG bude mít za úkol přijímané zboží, respektive balíky otevřít a ověřit, co je uvnitř zabaleno, v jakém množství a zda souhlasí deklarovaná dovozní cena na obchodní faktuře. Bez takovéto kontroly balíku nebude smět zboží opustit Sklad HKG a být importováno do České republiky k propuštění do volného oběhu. Jedině tímto způsobem lze zamezit chybně deklarovanému zboží na obchodních fakturách a získat tak kontrolu nad dováženým zbožím.

Z výše popsaného lze odvodit, že proces dovozu e-commerce zboží je velmi komplexním a obsáhlým procesem. Tato práce může také posloužit lidem mimo logistický obor, kteří nakupují na internetovém portále Amazonu. Po přečtení této práce si udělají obrázek o tom, co vše se vlastně skrývá za doručení jejich balíku, respektive co vše předchází doručení zboží do Skladu Amazonu, odkud jim je poté jejich zboží doručeno do vlastních rukou.

Zdroje

Knižní

Bína, L., Šourek, D., Žihla, Z. (2007). *Letecká doprava II*. Praha, Česko: Vysoká škola obchodní.

Celní zákon: zákon č. 242/2016 Sb.

FIATA: International Federation of Freight Forwarders Associations. (1997). *FIATA model rules for freight forwarding services*.

Matoušek, P. (2007). *Clo: výklad je zpracován k právnímu stavu ke dni 1.3.2007*. Praha, Česko: Meritum (ASPI).

Novák, R. (2011). *Přepavní, zasílatelské a logistické služby*. Praha, Česko: Wolters Kluwer.

Novák, R. (2013). *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. Praha, Česko: C.H. Beck.

Nový občanský zákoník 89/2012 Sb.: aktuální úplné znění od 28. února 2017. (2017). Praha, Česko: Verlag Dashöfer.

Úmluva CMR: vyhláška č. 11/1975Sb. ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě.

Všeobecné zasílatelské podmínky. (2014). Praha, Česko: Svaz spedice a logistiky. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/files/uploaded/UserFiles/Dokumenty%20ke%20stazeni/V%C5%A1eobecn%C3%A9%20zasílatelsk%C3%A9%20podm%C3%ADnky%202014.pdf>

Zákon o silničním provozu: předpis č. 361/2000 Sb. Znění od 1. 7. 2017.

Internetové dokumenty

Boeing: 747-400/-400ER Freighters. (2010). Dostupné z: http://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/company/about_bca/startup/pdf/freighters/747-400f.pdf

IATA IATA Cargo Strategy. (2017).. Dostupné z: <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Documents/cargo-strategy.pdf>

Letiště Václava Havla Praha. (2018). Traffic Report – 2017. Dostupné z: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/statistics-and-reports/prague-airport-traffic-reports/Contents.4/0/7BE4E075CDD833D42778BE6B802FBA4D/resource.pdf>

Internetové stránky

ACI. (2018). Cargo Traffic 2016 FINAL (Annual). [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.aci.aero/Data-Centre/Annual-Traffic-Data/Cargo/2016-final-summary>

Amazon. (2018). Fulfillment by Amazon: How it works. [Webová stránka]. Dostupné z: <https://services.amazon.com/fulfillment-by-amazon/how-it-works.html>

Businessinfo. (2013). Pravidla INCOTERMS 2010. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/prezentace-incoterms-2010-27735.html#!&chapter=1>

Cargopass. (2011). Výměnná návstava. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.cargopass.cz/cs/encyklopedie-dopravy/vymenna-navstava.html>

Celní správa. (2015). Celní řízení. [Webová stránka]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/Stranky/default.aspx>

Celní správa. (2016). Legislativa. [Webová stránka]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/clo/legislativa/Stranky/legislativa-zakladni-informace.aspx>

Celní správa. (2017a). Organizační struktura Celní správy České republiky. [Webová stránka]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/o-nas/organizacni-struktura/Stranky/organizacni-struktura-celni-spravy-ceske-republiky1.aspx>

Celní správa. (2017b). Stav tranzitních, vývozních a dovozních operací. [Webová stránka]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/aplikace/Stranky/stav-mrn.aspx>

Doprava v praxi. (2012). Cenotvorba letecké dopravy. [Webová stránka]. Dostupné z: http://www.doprava.vpraxi.cz/tvorba_cen_air.html

Emirates SkyCargo. (2018). ULD and Special shipment. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.skycargo.com/english/about-us/unit-load-devices/>

FIATA: International Federation of Freight Forwarders Associations. (2017). Who is FIATA. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://fiata.com/about-fiata.html>

Hong Kong Observatory. (2016). The Strong Monsoon Signal. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.hko.gov.hk/wservice/warning/smse.htm>

Hong Kong Schedule Coordination Office. (2014). [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.hkgslot.gov.hk/Home.html>

IATA. (2017a). E-Commerce Logistics. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Pages/e-commerce-logistics.aspx>

IATA. (2017b). Live Animals. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/live-animals/Pages/index.aspx>

IATA. (2017c). Unit Load Devices (ULD). [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/unit-load-devices/Pages/index.aspx>

IATA. (2017d). Airline and Airport Code Search. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.iata.org/publications/Pages/code-search.aspx>

IATA. (2017e). e-AWB. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Pages/index.aspx>

IATA. (2017f). Worldwide Airport Slots. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.iata.org/policy/slots/Pages/index.aspx>

Intrastat. (2015). Co je Intrastat? [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.intrastat.cz/co-je-intrastat>

Letter of Credit. (2010). What is the difference between MAWB (Master Air Waybill) and HAWB (House Air Waybill). [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.letterofcredit.biz/What-is-the-difference-between-MAWB-Master-Air-Waybill-and-HAWB-House-Air-Waybill.html>

Logistická akademie. (2010). Kde se vzala logistika anebo historie logistiky. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.logistickaakademie.cz/blog/diskutovana-temata/kde-se-vzala-logistika-anebo-historie-logistiky>

Mezinárodní měnový fond. (2017). Special Drawing Right (SDR). [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

Slot Coordination Czech Republic. (2009). About company. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.slot-czech.cz/en/site/company/intro.htm>

Spediční databanka RAALTRANS. (2008). [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.raal.cz/cs>

SSL ČR: Svaz spedice a logistiky. (2016). Stanovy Svazu Spedice a Logistiky České republiky. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/o-nas/stanovysl/>

Sterling Global Aviation Logistics. (2018). Case Study: Critical AOG (Aircraft on Ground) Logistics. [Webová stránka]. Dostupné z: <http://sterling.quick.aero/critical-aog-logistics/>

Bakalářské a diplomové práce

Devera, J. (2014). *Vytvoření zasílatelské firmy v oblasti elektronických receptů*. (Bakalářská práce). Vysoká škola ekonomická v Praze.

Přílohy

Příloha 1 Válečková dráha pro letecké palety terminálu Skyport



Příloha 2 Výdejní válečková dráha pro letecké palety terminálu Skyport



Příloha 3 Ukázka rozebírání letecké palety



Příloha 4 Ukázka ULD kontejneru



Příloha 5 Ukázka importovaných balíků se zbožím



Příloha 6 Nakládka volně ložených balíků



Příloha 7 Plombování vozidla k expedici do Skladu Kurýra



(A) Datum simulace	19.01.2018		e-CIT
(33) Nomenklatura zboží			Zadejte kód zboží!
Kód země (17) určení / (34) původu	CN		
Seznam opatření			
(33) Přídavné kódy	Meursing		
(44) Certifikáty		0053	
(38) Vlastní hmotnost (kg)			
(46) Statistická hodnota / (47) Celní hodnota (Kč)			
(31) Množství zboží	Měrná jednotka	Upřesnění m.j.	
Podmínky vývozu:			
(15) Země odeslání			
(36) Kód preference	100		
(39) Kvóta			
(44) Vedlejší výdaje (Kč)			
(44) CIF cena (Kč)			
Výpočet celního dluhu			

Příloha 9 Ukázka obchodní faktury ke zboží pro celní účely

Shipper : xxx		INVOICE									
VAT Company : xxx										Invoice No. : xxx	
VAT Address : xxx										Date : 2018-01-19	
VAT Num : xxx										From:Guangzhou China	
										To: PRG	
										By: AR	
FBA CODE	PARCEL (CNTS)	DESCRIPTION	ITEM NET WEIGHT (KG)	ITEM GROSS WEIGHT (KG)	QUANTITY (PCS)	NET WEIGHT (KG)	GROSS WEIGHT (KG)	HS CODE	UNIT PRICE (USD)	AMOUNT (USD)	
FBA1540XWU	8	Pets hair brush	0.390	0.440	400	156.000	176.000	9603290090	0	0	
FBA150XBTJU	2	palette	0.281	0.307	89	25.500	30.000	8301100000	0	0	
FBA150XKUJ	4	Brush Pen	0.100	0.126	550	60.000	69.000	9603301000	0	0	
FBA150WPIJU	28	Bath Scales	1.300	1.457	300	390.000	437.010	9423100000	0	0	
FBA150VSCBU	5	Pets hair brush	0.400	0.440	250	100.000	110.000	9603290090	0	0	
FBA150VTNUJ	5	Pets hair brush	0.400	0.440	250	100.000	110.000	9603290090	0	0	
FBA16FJLNUJ	9	spre lantela	0.083	0.095	1200	99.960	114.000	6307500000	0	0	
FBA15GZBW5U	7	mouse trap	0.250	0.271	280	70.000	75.960	3926909090	0	0	
FBA16H1FXUJ	34	Projector	3.922	4.520	102	400.000	460.999	8528691000	0	0	
FBA150VZBTU	15	Mandoline slicer	0.500	0.560	300	150.000	168.000	8214900010	0	0	
FBA15G3XFGU	30	tobal spray	0.818	0.906	550	450.010	480.025	8424200000	0	0	
FBA15KXCCU	75	wax heater	1.111	1.222	900	900.990	1090.980	3404000000	0	0	
TOTAL	608	CNTS			5171	3020.968	3348.033		shipping fee :	0.00	
value declared is real customs value											
commission agent: Seiad PRG											

