



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ
Ústav logistiky a managementu dopravy

Bakalářská práce
**ALTERNATIVNÍ TRASOVÁNÍ PŘEPRAVY ZBOŽÍ Z EVROPY
PŘES UKRAJINU DO STŘEDNÍ ASIE**

Medyantseva Dar'ya

Vedoucí práce: doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.
Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích,
bakalářský
Obor: Logistika a řízení dopravních procesů.

15. června 2019



K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Darya Medyantseva

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – LOG – Logistika a řízení dopravních procesů

Název tématu (česky): **Alternativní trasování přepravy zboží z Evropy přes Ukrajinu do Střední Asie**

Název tématu (anglicky): Alternative Freight Transport Routing from Europe via Ukraine to Central Asia

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Logistika silniční nákladní dopravy, přeprava nebezpečných věcí, kalkulace nákladů v silniční nákladní dopravě
- Stávající geopolitická situace v regionu
- Specifika přepravy zboží z Evropy přes Ukrajinu do Střední Asie
- Návrh alternativních tras pro přepravu zboží z Evropy přes Ukrajinu do Střední Asie
- Zhodnocení a výběr optimální trasy



- Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Pernica, P. Logistika. Pasivní prvky. VŠE, Praha, 1994.
Líbal, V. ABC logistiky v podnikání, Nakl. dopravy a turistiky, Praha, 1994.
Tichý, J. Kalkulace nákladů v silniční dopravě. IODA, z.s., 2017.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **18. září 2018**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **26. srpna 2019**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy



doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Darya Medyantseva
jméno a podpis studenta

V Praze dne 12. prosince 2018

Poděkování

Během přípravy této bakalářské práce mi pomáhali lidé, bez jejichž pomoci bych se neobešla. Mé poděkování patří vedoucímu práce, panu Ing. Tomáši Horáku, Ph.D. za odborné vedení, trpělivost ve spolupráci a upřímnou ochotu, kterou mi věnoval během zpracování mé bakalářské práce. Dále bych chtěla zmínit člověka, který položil první kámen této práce a dokonce mého budoucího vzdělání, člověka, který má obrovskou zkušenost v podnikání v silniční dopravě a mezinárodních vztazích – mého otce Ing. D. Medyantseva.

Prohlášení

Předkládám k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, kterou jsem zpracovala na základě svého bakalářského studia na fakultě ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

„Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

„Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací“.

V Praze dne

.....
Podpis

ČESKÉ VYSOKÉ ÚČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

Alternativní trasování přepravy zboží z Evropy přes Ukrajinu do Střední Asie

Bakalářská práce
Červen 2019
Medyantseva Dar'ya

ABSTRAKT

Cílem bakalářské práce „Alternativní trasování přepravy zboží z Evropy přes Ukrajinu do Střední Asie“ je pomocí reálných provozních dat od spediční společnosti proanalýzovat alternativní trasu z Ukrajiny do Kazachstánu vedenou mimo Ruskou federaci a porovnat s tzv. „klasickou trasou“, používanou před zákazem tranzitu přes území Ruska. Práce rovněž popisuje a analyzuje geopolitickou situaci v regionu, její dopad na silniční přepravu zboží, specifika přepravovaných výrobků spadajících mezi nebezpečné a navrhuje využití části trasy přes Ukrajinu pro přepravu zboží ze států EU do Střední Asie.

ABSTRACT

The aim of the bachelor thesis "Alternative freight transport routing from Europe via Ukraine to Central Asia" is to analyze the alternative route from Ukraine to Kazakhstan, conducted outside the Russian Federation, based on real data from the freight forwarding company. The work also describes and analyzes the geopolitical situation in the region, its impact on the freight road transport, specifics of the transported goods that are classified as dangerous and proposes the usage of a part of the route across Ukraine for the goods transportation from the EU to the Central Asia.

Obsah

Klíčová slova	5
Seznam použitých zkratk	6
Účel práce a úvod. Formulace problému	7
1. Logistika silniční nákladní dopravy	9
1.1. Logistický řetězec	12
1.2. Související logistické technologie	14
1.2.1. Kanban	14
1.2.2. Just In Time	14
1.2.3. Quick Response	15
1.3. Převaha nebezpečných věcí	15
1.3.1. ADR	16
1.4. Kalkulace nákladů v silniční nákladní dopravě	19
1.5. Kalkulace nákladů v námořní nákladní dopravě	21
2. Stávající geopolitická situace v regionu	22
3. Specifika přepravy zboží z Evropy přes Ukrajinu do Střední Asie	24
3.1. EUR. 1	24
3.2. Dokumenty (konkrétní „technické“ podklady)	25
3.3. Společnost Batata, s.r.o.	31
4. Alternativní trasování pro přepravu zboží z Evropy přes Ukrajinu do Střední Asie	34
4.1. Užité parametry pro výběr alternativní trasy	35
4.2. Původní trasa	35
4.3. Alternativní trasa	36
4.4. Alternativní trasa pro využití EU	39
5. Zhodnocení a výběr vhodné trasy	48
Závěr	50
Použité zdroje	52
Seznam tabulek	55
Seznam obrázků	56
Příloha A	57

Klíčová slova

Ukrajina, sankce, alternativní trasování, geopolitika, kombinovaná doprava, ADR, EUR 1, TEN-T, MSDS, CMR.

Keywords

Ukraine, sanctions, alternative routing, geopolitics, intermodal transportation, ADR, EUR 1, TEN-T, MSDS, CMR.

Seznam použitých zkratk

EU – Evropská unie

USA – Spojené státy americké

KZ – Kazachstán

AZ – Ázerbájdžán

UA – Ukrajina

RU – Rusko

GEO – Gruzie

SK – Slovensko

D – Deutschland – Německo

DLR – Doněcká lidová republika

LLR – Luhanská lidová republika

JIT – Logistická technologie Just In Time (právě včas)

ELA – European Logistics Association.

ADR – Accord Dangerous Route. Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

RID – Řád pro přepravu nebezpečných věcí v mezinárodní železniční dopravě

s.r.o. - Společnost s ručením omezeným

MSDS – Material safety data sheet – bezpečnostní list

Typy doručení v námořní dopravě:

DTD – Door to Door.

DTP – Door to Port

PTP – Port to Port

PTD – Port to Door

RŽD – Rossijskije železnye dorogi (Российские железные дороги, РЖД) jsou vlastněné státem železniční společnosti v Rusku

EAEU – Eurasijská ekonomická unie anebo též Eurasijský hospodářský svaz (EASU) - ekonomická unie sdružující Bělorusko, Ruskou federaci, Kazachstán, Arménii a Kyrgyzstán.

TN VED – klasifikátor zboží pro použití celními orgány a obchodníky ve státech EAEU.

Účel práce a úvod. Formulace problému

S ohledem na svou pracovní zkušenost ve firmě, která se zabývá výrobou aerosolů a jejich prodejem po celé Evropě a Střední Asii, jsem si jako téma bakalářské práce zvolila řešení problematiky přepravy zboží mimo státy s ohraničeným dovozem a tranzitem, konkrétně na příkladu Ukrajina – Rusko – Střední Asie.

Tato bakalářská práce je zaměřena na analýzu alternativní cesty z Ukrajiny do Kazachstánu, její porovnání s klasickou cestou vedenou přes Rusko a v neposlední řadě využití její části k alternativnímu trasování z EU do států Střední Asie.

V bakalářské práci se budeme zabývat problémy, které bychom mohli pozorovat ze strany společnosti Batata s.r.o., zejména logistickými aspekty při přepravě nebezpečného zboží. Také se podíváme na důvody, proč vůbec tato alternativa existuje a jestli je vhodná pro tento případ.

Předně je nutné zmínit, že tato problematika je silně ovlivněna různými faktory jako jsou například nepřesnosti zákonů států Střední Asie, jejich odlišnosti, kulturní rozdíly a další činitele, které zmíníme postupně v této práci.

V první části se budeme zabývat úvodem do problému - příčinami, aktuálním stavem a jeho dopadem na řešení shodných nesnází. V další části budou popsány obecné logistické poznatky – obecné definice, cíle, metody. Ve třetí části se setkáme s reálným problémem a jeho řešením na příkladu společnosti Batata s.r.o. Pak nabídneme využití části této trasy pro státy EU, porovnáme se stávající cestou přes Turecko a zhodnotíme, zda nesnáz byla vyřešena uspokojivě či nikoliv.

Obtíže se objevily s počátkem vojenského konfliktu mezi Ruskem a Ukrajinou, tedy od léta 2014. Nejdříve bylo stanoveno, že zboží ukrajinského původu nesmí být převezeno přes ruské hranice, a to ani v případě, jedná-li se o tranzitní přepravu (tj. konečnými příjemci jsou jiné státy). Navíc byl zakázán import výrobků, které podléhají embargu, a to dokonce ze států Evropské unie. Byla to reakce ruské vlády na sankce ze strany EU, USA a několika dalších států, které nesouhlasily s okupací Krymu a podporou neuznaných takzvaných „nezávislých národních států“ DLR a LLR. Většinou se jednalo o potraviny a zemědělské produkty obchodu. V roce 2013 export ukrajinského zboží do Kazachstánu činil 1,7 mld. USD, v roce 2015 činil 554 mil. USD [1]. Tak silná tendence poklesu byla způsobena tím, že cena alternativní logistiky je mnohem vyšší a v mnoha případech se nevyplácí. Vzhledem k tomu, že státy Střední Asie (Kazachstán, Uzbekistán, Kyrgyzstán, Tádžikistán, Turkmenistán) jsou státy rozvojové a nemohou si samy zajistit všechny druhy zboží, nakupují výrobky i za vyšší cenu ze vzdálené Evropské unie a Ukrajiny. I když problematiku alternativní logistiky ovlivňuje geografická blízkost Číny, jedná-li se o potraviny, spotřebitelé je raději nakupují ze států bývalého

Sovětského svazu. Příčinou jsou společné dějiny a shodné tradice, zejména způsob života a tradiční kuchyně. Z tohoto důvodu se nedají nahradit všechny druhy zboží ukrajinského původu těmi čínskými. Geografická blízkost Ruska ovlivňuje tržby s ostatními státy, důležitou roli však zároveň hraje cena a kvalita nabízeného zboží. Právě proto musí existovat konkurence zajišťující značný počet nakupujících a prodávajících, přičemž nikdo z nich neovlivňuje cenu, ale formuje ji svým přínosem nabídky a poptávky.

Když například mluvíme o strojírenství, je zřejmé, že Kazachstán byl pro Ukrajinu prioritou v prodeji. Příkladem jsou elektrické generátory, ruda, jaderné reaktory (objem dovozu se zmenšil o 22 %), autobusy (pokles o 32,2 %), trouby z černých kovů (pokles o 45,9 %) apod.

Z důvodu nemožnosti převozu přes Rusko je jednou z možností dopravy přeprava přes Gruzii, Ázerbájdžán, dále přes Kaspické moře a přes město Aktau (KZ), jinak Turkmenistánem a Uzbekistánem nebo mnohem delší cestou mořem a oceánem přes Čínu. Logistika v těchto státech má specifický charakter a je komplikována tím, že zboží je přepravováno kombinací různých druhů dopravy (autobusy a lodě). Navíc se prodlužuje doba přepravy, což brání dodávce netrvanlivých produktů. Před rokem 2014 přeprava z Kyjeva do Astany trvala 4-5 dnů, nyní trvá přibližně 10 dní. Na obrázku číslo 1 je možné vidět alternativní nákladní trasu Oděsa (UA) - Poti (GEO) - Baku (AZ) - Dostyk (KZ).



Obrázek 1 - Trasa Ukrajina – Čína

Zdroj: [2]

Umístění Ukrajiny na zeměpisných a politických mapách je perspektivní pro dopravu evropských výrobků do Centrální Asie.

V současné době je politika Evropské unie zaměřena na ekonomický rozvoj. EU je druhým největším světovým vývozcem a druhým největším dovozcem, tudíž řešení a vyhledávání dalších logistických tras mimo země s ohraničeným dovozem a tranzitem je aktuálním klíčem pro snazší obchodování. Řešením konkrétního příkladu „Ukrajina – Rusko – Bližní Asie“ můžeme zjednodušit podobné situace mezi jinými státy v budoucnu.

1. Logistika silniční nákladní dopravy

Abychom správně vyřešili položenou otázku, je nutné správně porozumět logistickým pojmům, jejím účelům a funkcím. Pojem „logistika“ má celou řadu různých definic. Formulace podle Petra Pernici zní: „Logistika je disciplína, která se zabývá celkovou optimalizací, synchronizací...všech činností...k dosažení konečného efektu.“ [3]. Dobrým doplněním tohoto pojmu je část definice prof. Ing. Vladimíra Líbala, CSc.: „... posláním logistiky je ... starat se o to, aby ... materiály byly ve správném čase, na správném místě, se správnou jakostí a s příslušnými informacemi, a to s přijatelným finančním dopadem.“ [4] Logistika se tedy zabývá pohybem materiálů a výrobků z místa výroby až do místa spotřeby s odpovídající informací. Vztahuje se ke všem procesům, které spolu tvoří logistický řetězec (procesy od výroby, ale také mimo ni až do finálního doručení). Zabezpečení optimálního sladění posloupností hmotných a informačních toků mezi sebou, věnování pozornosti hlavnímu cíli a uspokojení všech potřeb koncové etapy jsou náplní logistického řetězce, který je fundamentálním základem logistiky. Přehled prvků logistického řetězce můžeme pozorovat na obrázku níže:



Obrázek 2 – Prvky logistického řetězce

Zdroj: [5]

Můžeme tedy říci, že je to nauka, která se zabývá dopravními procesy: skladováním, manipulací, balením atd., která tvoří hmotné toky a také práci s informacemi – informační (virtuální) toky. Jinými slovy hlavní úkol logistiky spočívá v neustálém zvyšování efektivity materiálních proudů, úspornosti při jejich pohybu, zásobování atd. při efektivní působnosti virtuálních procesů. Příčinou proč je pojem „logistika“ natolik nejednoznačný spočívá v tom, že tato disciplína proniká do velkého množství lidských činností a to vede k tomu, že logistika z pohledu různých pracovních pozic může mít trochu jiný význam (např. z pohledů povinností manažera, ředitele, technického pracovníka atd.).

Abychom shrnuli uvedené poznatky, můžeme naznačit problémy řešené v logistice: volba typu vozidla, určení tras, optimální balení zboží v kontejnerech, určení optimálního umístění ve skladech, značkování, tvorba kolektivních zakázek s cílem úspory místa a peněz apod.

Při řešení logistických problémů se společnosti mohou spoléhat na své vlastní úsilí anebo spolupracovat s firmami, které poskytují logistické služby (tzv. logistický outsourcing). Rozlišují se následující typy poskytovatelů logistických služeb:

- 1PL – malá společnost, která působí na místní úrovni nebo ve své sféře činnosti;
- 2PL – najatá společnost, která pracuje konvenčně a organizuje dopravu zboží z jednoho místa na druhé, přičemž je však nutné zmínit, že 2PL je pouze zprostředkovatel (všechny smlouvy uzavírá majitel vozů, aut);
- 3PL – poskytovatel nejen organizuje, ale také zajišťuje přepravu, řeší dokumentaci;

- 4PL – poskytovatel 4PL je dodavatel nebo podnik, který jedná jako zprostředkovatel mezi výrobcem a jedním nebo více partnery tohoto výrobce. Poskytovatel 4PL má vysoký stupeň zapojení do obchodních procesů klienta, neboť z toho má výhodu, je zodpovědný za propojení mezi výrobcem a různými poskytovateli logistických služeb, řídí veškeré procesy dodavatelského řetězce zákazníků, včetně služeb kurýrů a skladování.

V případě Batata s.r.o. se využívají služby 3PL, včetně služeb brokeru na celnici.

Vzhledem k tomu, že v této bakalářské práci probíráme řešení problému na příkladu soukromé společnosti Batata s.r.o., je pro nás důležité vymezit cíle podnikové logistiky, které jsou odvozovány od cílů samotného podniku. Je zřejmé, že tímto všeobecným úkolem je „zabezpečit uspokojení přání zákazníků na dodávky a služby, a to na požadované úrovni, za minimalizace celkových nákladů.“ [4], kdy motivací pro logistickou společnost je konkurenční cena. Dříve se cena rovnala součtu zisků a nákladů, nyní vychází náklady po odečtení zisků z ceny. Změny nastaly z toho důvodu, aby logistická společnost byla schopna navrhnout svoje služby za konkurenčně schopnou cenu, která by byla výhodná jak pro zákazníka, tak pro společnost.

Úroveň poskytnuté služby zákazníkovi se řídí třemi veličinami: dodací lhůtou (čas mezi objednávkou a doručení zboží), stupněm úplnosti dodávky a stupněm spolehlivosti dodávky (udává pravděpodobnost doručení zboží včas). Hlavní motivací ze strany logistického specialisty je ušetřit peníze a čas během konání všech služeb souvisejících s dopravou určité objednávky s tím, že zboží zůstane nepoškozené a v původním stavu.

Zřetelé podnikové logistiky mají hierarchickou strukturu, jinými slovy, úkoly zákazníka mají odlišné priority. Podle prof. Ing. Vladimíra Líbala výrobce, kterého zaujímá podnikové prvenství, nastavuje následující pořadí: úspornost, množství výroby, výrobky, jakost a čas. Jinými slovy, kdybychom změnili pořadí, tak bychom dostali něco, co nedává smysl (např. velké množství výroby špatné kvality za velké peníze, kvůli spěšné výrobě za neadekvátní časový úsek přepravy). Důležité je, aby všechny logistické procesy byly následně propojeny tak, aby konečný cíl byl dosažen co nejrychlejší a nejoptimálnějším způsobem.

Aby byla společnost úspěšná, musí zaznamenat ziskové cíle neboli vytvořit perspektivy s využitím strategie 4P (marketingového plánování). Název 4P je sestaven z prvních písmen svých hlavních nástrojů: product (výrobek), price (cena), promotion (propagace), placement (distribuce). Úkolem této strategie je zajistit fungování společnosti tak, aby odbyl nebyl problém. Jinými slovy zajistit odbyl tak, aby produkt sám sebe prodával.

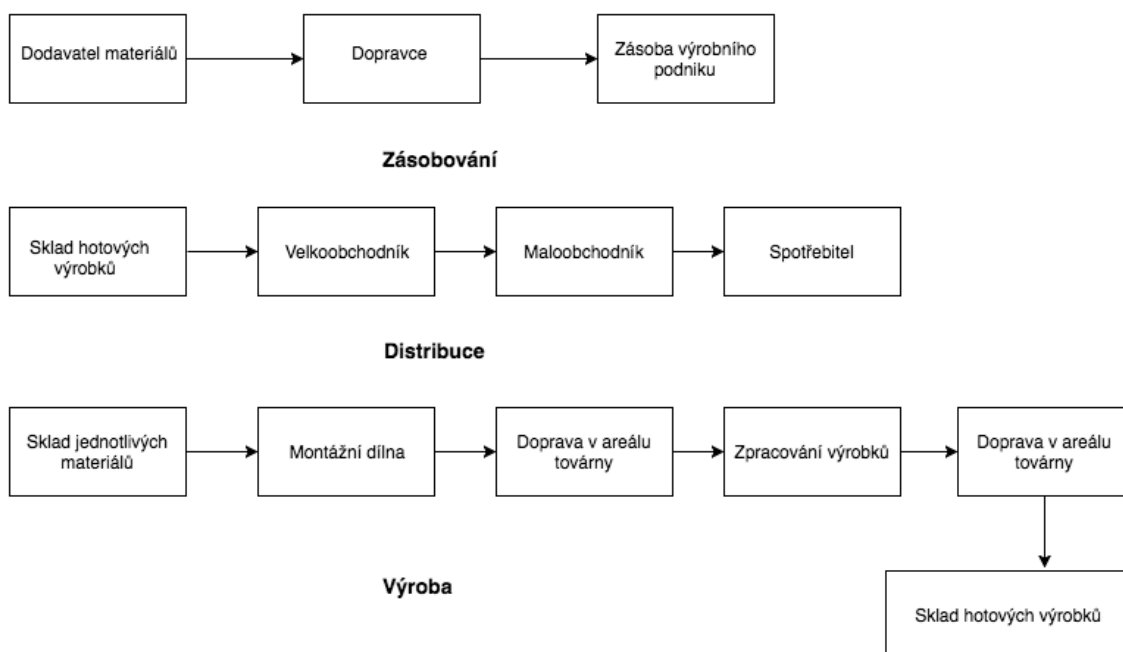
Logistické cíle se dají rozdělit do dvou skupin: vnější a vnitřní. Vnější cíle zahrnují plnění přání zákazníků anebo celého trhu. To mohou být například výhodnější podmínky spolupráce, lepší kvalita, rychlejší splnění objednávky a jiné. Vnitřní cíle řeší otázky snižování tarifů, nákladů a útrat.

Mezi důležité činnosti podnikové logistiky patří: zákaznický servis (cílem je přesun nutného zboží správnému zákazníkovi a to do potřebného místa, ve správný čas, za optimálních podmínek), podpora servisu (např. poskytování a skladování náhradního zboží), řízení zásob, balení, prognózování poptávky, um správného plánování (během různých období se poptávka liší - např. ve společnosti Batata s.r.o. narůstá poptávka aerosolů před Vánocemi, v létě narůstá poptávka po insekticidech) a v neposlední řadě zpětná logistika (řízení odpadů, tok využitých výrobků, obalů atd.).

1.1. Logistický řetězec

Logistický řetězec je základem celého oboru, je fundamentálním krokem ve správném fungování celku. Je to v podstatě soubor hmotných a nehmotných toků. Přičemž struktura těchto toků je odvozena od konečného cíle zákazníka, což je většinou přeprava za menší částku v uspokojivém časovém horizontu. Rozlišujeme převážně tři typy základních logistických řetězců:

- Logistický řetěz pro funkční zásobování;
- Logistický řetěz pro funkční distribuce;
- Logistický řetěz pro funkční výrobu.



Obrázek 3 - Jednotlivé řetězce

Zdroj: Autorka

Každá logistická společnost si volí svou jedinečnou strategii. Záleží na tom, co společnost upřednostňuje. Logistická strategie je modelem, který shrnuje všechny kroky, které jsou potřebné k dosažení cílů, a to prostřednictvím správné koordinace a řízení logistických hmotných a nehmotných toků. Rozlišují se tři základní typy strategií:

- „Strategie diferenciací“ – podnik se stará o jedinečnost poskytovaných služeb (například v systému zákaznických služeb).
- „Strategie vedení nákladů“ – je založena na vedení trhu takovým způsobem, aby se umožnilo snížení logistických nákladů logistického řetězce.
- „Strategie zaměřování“ - hlavním úkolem je uspokojování požadavků zákazníka nebo unikátní skupiny zákazníků jedinečného segmentu, aniž by byl pokryt celý trh. Právě toto lze pozorovat v případě firmy Batata s.r.o. Vojensko-politický konflikt a jeho vliv na evropský obchod. Řešení jedinečného problému. Právě proto logistické firmy, jejichž strategií byla „strategie zaměřování“ dosáhly v tomto případě realizace.

Vraťme se ale k plánování logistického řetězce. Úkolem plánování logistiky je rozvíjet projekty, které vytvářejí určité parametry budoucí logistické činnosti, v důsledku čehož cíl logistického problému podniku je dosažen s využitím strategie samotné logistické společnosti. Dalším cílem koncepčního plánování je zabránit rozptýlení peněžních toků různými akcemi, které by se daly zmenšit a nakonec zrušit. Pro názornost rozdělíme etapy plánování:

1. Formulace cílů
2. Podstata problému
3. Vyhledávání možných variant
4. Prognózování
5. Hodnocení, porovnání variant a přijetí té nejvhodnější

Aby plánování skončilo úspěšně, musí být splněny následující požadavky: dokumentace všech procesů (podrobněji v odstavci 3.2 „Dokumenty (konkrétní „technické“ podklady)“); je velmi důležité naznačit prvky plánování a správně zvolit s jakou mírou přesnosti by měly být měřeny; správnost dat a jednotlivých voleb.

Nyní si zadáme úkol, který zní následovně: „Přepravit nákladní auto, které je naplněné aerosolovými výrobky z města Bílá Cerkva na Ukrajině do města Kostanaj v Kazachstánu, cestou mimo Rusko, které dočasně zakázalo tranzit zboží, jež bylo vyrobeno ve státech, které od roku 2014 podporují sankce proti Rusku“. Pak bychom řešili další úkol „Využití části alternativní trasy pro propojení jednoho evropského státu a Kostanaje “.

1.2. Související logistické technologie

Logistické technologie jsou kostrou logistiky. Jsou vytvořeny pro správnou regulaci zásobovacích procesů. S jejich pomocí se dá dosáhnout minimalizace zásob nebo dokonce je odstranit. Logistická technologie může být definována jako standardizovaná sekvence nebo algoritmus uskutečnění jednotlivé logistické funkce a/nebo logistického procesu ve funkční oblasti logistiky, přičemž je podporovaná informačním systémem a ztělesňuje určitou logistickou koncepci.

1.2.1 Kanban

Tato bezzásobová technologie ve stylu „výroba na objednávku“ byla vynalezena v Japonsku ve společnosti „Toyota“. Kanban v překladu z japonštiny znamená „karta“. Funguje to tak, že si zákazník vybere kartu, která označuje určité zboží. Na pokladně jsou takové dopravní karty odstraněny. Poté budou odeslány na sklad, kde podle nich bude vybráno chybějící zboží a následně budou vyměněny za výrobní karty, které určují přesné množství zboží.

Je to typ, kdy je získané zboží ihned použito. Zakázky jsou řešeny hned, proto se dají šetřit na skladování. Je umožněno správné fungování JIT. Zranitelným místem je však to, že systém musí poměrně rychle reagovat na změny ve výrobním procesu, a to zaleží jak na spolehlivosti strojů, tak na spolehlivosti systému, zaměstnanců a kvalitě součástek.

KANBAN je jednou z několika technologií používaných ve výrobě společnosti Batata s.r.o. A to tak, že Batata s.r.o. objednává aerosolové spray-capy (záklpky), nádobky a jiné od mnoha partnerů.

1.2.2 Just In Time

Technologie Just In Time (JIT – přesně včas) je jednou z nejpoužívanějších logistických technologií ve světě. Vznik této koncepce je datován ke konci padesátých let, kdy japonská společnost „Toyota Motors“ a další japonské automobilové koncerny začaly aktivně používat systém KANBAN. Systém posloužil jako základ pro zavedení takových logistických technologií jako je Lean Production Value added logistics (logistika s přidanou hodnotou). Původním heslem konceptu JIT bylo vyloučení potenciálních zásob materiálů, komponentů, polotovarů v procesu výroby automobilů a jejich hlavních součástek. Základní úloha vypadala následovně: pokud je určen výrobní plán, je nutné organizovat pohyb materiálových toků tak, aby všechny materiály, součásti a polotovary dorazily ve správném množství, na správné místo, v čas

určeném pro výrobu nebo montáž hotových výrobků. Z toho vyplývá, že velké pojistné rezervy jsou zbytečné a tím pádem je možné šetřit. Na základě knihy vytvořené European Logistics Association (ELA) je JIT „v širším smyslu – chápán jako přístup k úspěchu, založený na postupném odstranění ztrát (pod pojmem „ztráta“ se rozumí jakákoliv činnost, která nepřidává hodnoty výrobku). V úzkém smyslu – je dodávkou materiálů v pravý čas na správné místo.“ Materiály jsou dodávány v malém množství, a pokud je zde možnost, tak v pravidelných dodávkách (batch), hned před zpracováním.

Tato technologie v sobě zahrnuje řadu výhod, které se dají jednoduše pozorovat v praxi. Některé z nich jsou: neproduktivních úkolů je zpracováváno výrazně méně (např. skladování a manipulace s produktem), z tohoto důvodu se snižují výplaty pracovníkům, malá množství zásob, zkrácení výrobních prostorů (po odstranění zásob se šetří místo), zlepšení kvality produktů (a to i tím, že hotový produkt se nemusí po nějakou dobu nacházet na skladě. Snižuje se tím také možnost poškození, snižuje se doba výroby atd. Ovšem stejně jako všechny technologie, také JIT v sobě zahrnuje určité problémy. Dopravní infrastrukturu může zpomalit dodávka produktů a z toho plyne, že konečné zboží bude přepraveno se zpožděním. Nejlepším způsobem pravidelného přepravování zboží je automobilová doprava, avšak nákladní auta nejsou schopna převážet velké množství, čímž je přeprava omezena.

1.2.3 Quick Response

Quick response je další z logistických technologií. Byla vyvinuta v polovině 80. let v textilním a oděvním průmyslu Spojených států amerických. Podnětem vzniku konceptu byla skutečnost, že i přes efektivně fungující podnik zůstávala činnost jednotlivých oddílů neúčinná. Koncepte představuje koordinaci logistiky mezi maloobchodníky a velkoobchodníky s cílem zlepšení prospěchu koncového výrobku ve svých distribučních sítích a rychle reagovat na očekávané změny v poptávce. Zavedení této koncepce se provádí sledováním prodeje v maloobchodě a sdělením velkoobchodníkům o objemech prodeje.

Dále existují také jiné logistické technologie, nejsou ovšem používány ve výrobě Batata s.r.o., tudíž se jimi nebudeme zabývat.

1.3 Přeprava nebezpečných věcí

Před zahájením přepravy jakéhokoliv zboží je potřeba ověřit, zda jsou všechny předpisy zaevidovány. Toto se dělá z důvodu bezpečí přepravy. Doprava je ve skutečnosti jeden z nejnebezpečnějších procesů. Pokud k tomu přidáme rizika spojené se sortimentem a množstvím nebezpečných látek, dostaneme vysokou pravděpodobnost ohrožení zraněním,

usmrcením atd. S ohledem na výše uvedené varování se veškerá pravidla přepravy řídí mezinárodními předpisy pro každý druh dopravy zvlášť.

Co jsou vlastně nebezpečné látky? Podle doc. Ing. Václava Cempírka, Ph.D. a Ing. Rudolfa Kampfa Ph.D. jsou nebezpečné látky: „...látky, které při svém nekontrolovaném úniku do životního prostředí mohou způsobit značné materiální a ekologické škody...“[6].

1.3.1 ADR

S termínem ADR se určitě setkal každý. Pro jistotu však uvedeme definici. ADR (z anglického Accord Dangerous Route) je evropskou dohodou o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. Dohoda byla podepsána již v roce 1987, jsou v ní popsány možnosti přepravy nebezpečných věcí, přičemž rozlišuje všechny druhy zboží podle jejich stupně nebezpečí. K tomu slouží Kamlerův kód, který je umístěn v horní části výstražné tabulky na vozidle. Je tam umístěn z toho důvodu, aby v případě nehody dokázaly záchranné složky rychle vyhodnotit, jak se bude tato látka chovat, například v případě požáru. Pomocí dolního čísla se dá zjistit přesný název látky. Pro označení nebezpečnosti se používají kombinace následujících devíti čísel:

- 1 - Výbušné látky
- 2 - Plyny (uvolňování plynů pod tlakem)
- 3 - Hořlavá kapalina (hořlavost pár kapalin a plynů)
- 4 - Hořlavost pevných látek
- 5 - Látka podporující hoření
- 6 - Jedovatá látka (toxicita)
- 7 - Radioaktivní látka
- 8 - Žíravá látka
- 9 - Samovolná reakce
- 0 - Bez významu
- X - Látka nebezpečně reagující s vodou

Uvedeme pár příkladů. 39 - hořlavá kapalina, která se chová bouřlivě. 20X – plynná látka, která nebezpečně reaguje s vodou. 44 - vysoce hořlavá pevná látka.

Železničáři mají shodnou dohodu o přepravě nebezpečných věcí – RID.

Tabulka 1 shrnuje tři existující obalové skupiny pro nebezpečné látky, které se určují podle stupně nebezpečí látky:

Tabulka 1 - Obalové skupiny

Zdroj: [6]

Obalová skupina	Označení obalu	Použití obalu
I	X	Velmi nebezpečné látky
II	Y	Středně nebezpečné látky
III	Z	Méně nebezpečné látky

Důležité také je, aby se různé druhy nebezpečných látek nenacházely současně v jednom vnějším obalu. Je to z toho důvodu, že spolu mohou reagovat, tudíž nelze 100 % predikovat chování konečné látky (dokonce i nestabilní) v případě havárie nebo úniku. Z tohoto důvodu se také ověřuje, zda materiál, z něhož je zajištěn vnější a vnitřní obal, nereaguje s látkou, která je umístěna uvnitř.

Balení výše zmíněných látek je velmi důležitou a přísně sledovanou záležitostí. Jedná se o jednu z fundamentálních povinností odesílatele zboží či jiné osoby zodpovědné za balení. K tomu slouží přesně definované podmínky. Důležité je, aby všechny obaly měly dobrou kvalitu, odolnost proti nárazu, byly upevněné a neměly možnost úniku látky. Křehké nebo lámavé vnitřní obaly musí být vloženy do vnějších obalů a upevněny mezi sebou fixátorem. Některé zvláštní druhy látek anebo obalů mají odlišná pravidla přepravy, tudíž je nutné je vždy dohledat. Aerosoly spadají do druhé třídy nebezpečných látek. Zde jsou nabídnuty další možnosti k zajištění jejich přepravy:

- Láhve (nebo svazek lahví)
- Tlakový sud
- Kryogenní anebo trubková nádoba
- Kartuš
- Aerosol nebo aerosolový rozprašovač

V našem případě jsou využity klasické aerosoly. Podle zákona č. 194/2001 Sb.: „Aerosolový rozprašovač je nádobka určená na jedno použití, je vyrobena z kovu, skla nebo plastu, obsahuje stlačený, zkapalněný nebo rozpuštěný natlakovaný plyn – samotný nebo ve směsi s kapalinou, pastou nebo práškem, s uzávěrem, který umožňuje vypouštění obsahu jako směsi

pevných nebo kapalných částic v plynu – ve formě pěny, pasty, prášku nebo v kapalném stavu.“ [Příloha A]

Hovoříme-li o dalším označení nebezpečnosti přepravovaného zboží, je nezbytné uvést následující. UN kód je speciálním čtyřčíslicím, které uvádí více konkrétních informací než Kemlerův kód, který je uveden přesně nad ním. Cedulka s označením musí být dobře viditelná. Existují specifická pravidla na to, kolik označení může být umístěno na výrobku, a to v závislosti na velikosti obalu, hmotnosti atd.

Uvedme konkrétní reálný případ: odběratel produkce Bataty s.r.o. v České republice, firma Demiclen, stanovila specifický požadavek ohledně přepravy aerosolů. Z jejich strany je požadováno, aby velké obaly obsahující také menší obaly byly omotané speciální folií a každý roh velkého obalu měl kartonový držák (Obrázek 4).



Obrázek 4 - Obal aerosolů

Zdroj: Autorka

Uvedený držák je požádán z důvodu zabránění možného poškození přepravovaného zboží. Dříve při průjezdech ostrých zatáček zboží padalo. Folie, která je upevněná u základu europalety spolu s kartonovými rohy však dokáže obal udržet.

V kapitole 3.2 „Dokumenty (konkrétní „technické“ podklady)“ budou uvedeny veškeré podklady související s přepravou aerosolů, včetně těch technických, které jsou požadované z pohledu bezpečnosti přepravy.

1.4 Kalkulace nákladů v silniční nákladní dopravě

Dříve než se budeme věnovat této problematice, je nutné definovat, co to vlastně kalkulace nákladů je a z čeho vychází. Kalkulací nákladů obecně rozumíme výpočet nákladů, které vycházejí v ekonomické složce dopravy. Cílem je řízení a minimalizace nákladů, ohodnocení vlivu na konečnou cenu výrobků, která samozřejmě vždy zahrnuje náklady na dopravu.

Čím je přepravováno zboží v silniční dopravě? Nákladní soupravou. Celkové náklady lze spočítat jako součet nákladů na pohyb její jednotlivých elementů (tahače, návěsy, řidiči, pohonné hmoty apod.). Strukturu nákladů nám ukazuje kalkulační vzorec, který obsahuje jednotlivé položky. Suma těchto položek je rovna celkovým nákladům. Vzorec vychází z historických zkušeností pro každý případ zvlášť. Avšak existují výkazy stanovené státem. V Česku jsou to výkaz Ministerstva dopravy ČR MD (Dop) 2-04 [7] a s ním shodný výchozí model dle vyhlášky č. 296/2010 [8]. Tento finanční model byl poskytnutý panem Tichým během přednášek:

Tabulka 2 - Výchozí finanční model

Zdroj: [9]

Výchozí finanční model	Řádek
Pohonné hmoty a oleje	1
Přímý materiál a energie	2
Opravy a údržba vozidel	3
Odpisy dlouhodobého majetku	4
Pronájem a leasing vozidel	5
Mzdové náklady	6
Sociální a zdravotní pojištění	7
Cestovné	8
Úhrada za použití infrastruktury	9
Silniční daň	10
Elektronické mýto	11
Pojištění	12
Ostatní přímé náklady	13
Ostatní služby	14
Provozní režie	15
Správní režie	16
Náklady celkem	17

Přičemž největší částí celkových nákladů jsou náklady na pohonné hmoty, mzdy a odpisy.

Podle Ing. J. Tichého, Ph.D. postup výpočtu celkových nákladů obsahuje 10 kroků:

1. Definice kalkulačních jednotek dopravního výkonu (může být vyjádřeno v km, hod atd.)
2. Kvantifikace (Q – objem) produkce (výkonů). Q(km), Q(hod) atd.
3. Definice struktury nákladů.
4. Rozdělení nákladů podle:
 - závislosti na objemu produkce (fixní – ne, variabilní – ano)
 - přiřaditelnosti k výkonům (přímé náklady a náklady režijní)
 - (ne)započitatelnost do tarifu
5. Definice klíče rozpočítání režijních nákladů a zisku k jednotlivým vozidlům a jejich výkonům.
6. Výpočet nákladových tarifů

7. Stanovení nákladových tarifů N (tarif. náklady) = n (náklady za jednotku) $\times Q$ (množství) resp. $N = PN$ (přímé náklady) + RN (režijní náklady) resp. $N = N_{fix}$ (fixní náklady) + N_{var} (variabilní náklady).
8. Připočtení nákladů nezahrnutých do tarifu.
9. Definice a kvantifikace kalkulačních jednic přepravního výkonu.
10. Nákladové a cenové tarify za přepravu.

Nyní budou popsány bázové typy nákladů:

- Celkové náklady TC (total costs): náklady na vyrobenou produkci, dělíme je na fixní a variabilní.
- Fixní náklady FC (fixed costs): náklady, které nejsou závislé na objemu výroby.
- Variabilní náklady VC (variable costs): náklady, které jsou závislé na objemu výroby.

Podle výkonů, tj. kalkulace nákladů na jednotlivé výrobky nebo služby, je přehled nákladů uveden v tzv. kalkulačním vzorci. Náklady potom jsou:

- přímé (jednicové). Výše nákladů k výkonu.
- nepřímé (režijní). Výše nákladů k výkonu nelze určit.

1.5 Kalkulace nákladů v námořní nákladní dopravě

Cenotvorba námořní dopravy zaleží na různých faktorech. Ceny se liší podle typu doručení DTD (od dveří ke dveřím), PTP (z přístavu k přístavu), PTD (z přístavu ke dveřím) nebo DTP (od dveří do přístavu). Záleží také na tom, jestli si zákazník objedná celý kontejner nebo jen místo v něm (full load FCL anebo part load LCL). Cena rovněž zahrnuje překládku, nakládku kontejneru, manipulaci, palivo a pojistné.

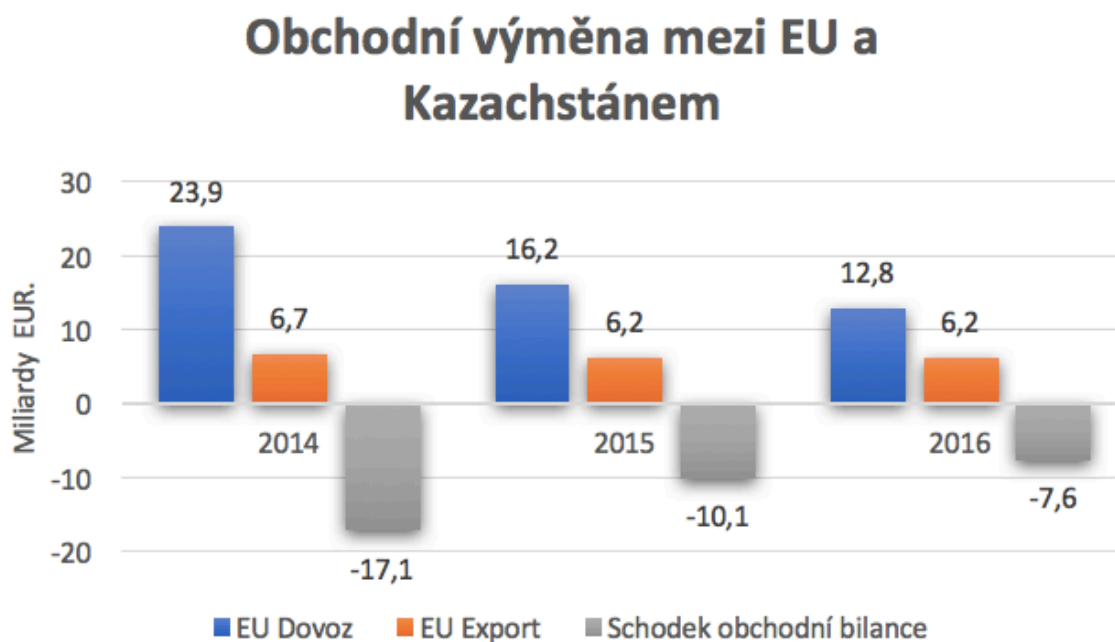
Obecně je námořní nákladní doprava nejlevnější dopravou. Každopádně problémem je to, že ne každý stát má přístup k moři. Ukrajina tuto výhodu má – disponuje rozsáhlým přístupem k Černému a Azovskému moři.

Na závěr této kapitoly je možné uvést, že z přednášek pana Tichého jsem se dozvěděla, že každá logistická společnost má svůj kalkulační vzorec. Docela často nastává situace, že tento vzorec je obchodním tajemstvím a jeho položky nezná ani zákazník.

2. Stávající geopolitická situace v regionu

Politická situace v Evropě a ve světě se neustále mění. Během posledních 20 let se státy slučovaly do unií, naopak se ale také rozdělovaly, bojovaly mezi sebou a také proti společným nepřátelům. Zavedení sankcí proti Rusku v roce 2014 ze strany EU, USA, Kanady, Austrálie a Nového Zélandu [10] pouze vyostřilo již tak napjaté vztahy. Jako reakce byl dne 6. 8. 2014 vyhláškou prezidenta Ruské federace zakázán dovoz zemědělských produktů, surovin a potravin do Ruska ze zemí, které přijaly rozhodnutí o zavedení ekonomických sankcí proti Rusku.

V roce 2013 bylo 40 % zemědělských produktů dovážených do Ruska vyrobeno v EU a další 4 % pocházela ze Spojených států amerických. V Kaliningradské oblasti pak celých 80 % celkového dovozu potravin pocházelo z EU. V té době bylo problémem to, že Kazachstán a Bělorusko odmítli podporovat ruský zákaz importu zboží ze zemí, které zavedly a podporovaly sankce proti Rusku. Přestože pro Bělorusko neměly zavedené sankce skoro žádný vliv, na ekonomiku Kazachstánu, Uzbekistánu, Kyrgyzstánu, Tádžikistánu a Turkmenistánu to mělo těžký dopad. Těmto státům budeme říkat Střední Asie. Od roku 2002 se EU stala největším obchodním partnerem Kazachstánu, přičemž procento importu dosáhlo 40 % z celkového importu KZ. V roce 2007 celkový dovoz zboží z Kazachstánu do EU činil 13,35 mld. EUR a cena poskytnutých služeb byla 1,52 mld. EUR. Vývoz z EU do Kazachstánu dosáhl hodnoty 6,04 mld. EUR [11].



Obrázek 5 – Obchodní výměna mezi EU a Kazachstánem (2014-2016)

Zdroj: [1]

Poté co Rusko zabránilo tranzitu veškerého druhu zboží, obchodování mezi státy Centrální Asie a EU zákonitě kleslo. To je dobře viditelné na obrázku výše. Doba trvání dodávky se zvětšila, což znemožnilo dodávání netrvanlivých produktů, a hlavně rychlou reakci na objednávky z KZ. Rovněž se zvětšila cena přepravy. Od této doby byla jediným způsobem přepravy kombinovaná doprava, která zahrnovala rovněž dopravu námořní. Cena překládky je jedním z klíčových momentů tohoto problému. Skoro stejnou statistiku mají další státy Střední Asie.

I když cena vzrostla, neznamenalo to, že tyto státy přerušily obchodování s EU. Politická rozhodnutí spustila procesy alternativní logistiky. Hlavním cílem bylo, což je samozřejmé, vyhledávání alternativních cest s použitím všech možných a ekonomicky výhodných druhů dopravy a jejich kombinací.

Před zavedením zákazu tranzitu přes území Ruské federace se přeprava uskutečňovala prostřednictvím železnic anebo kombinováním silnic a železnic, přičemž nejdelší úsek byl v rámci ŘŽD (Rossijskije železnyje dorogi). Když byla nastolena otázka, jak tento úsek obejít, dalo se již předpokládat, že cena přepravy vzroste, neboť alternativou je jenom kombinovaná doprava – námořní doprava přes Černé či Kaspické moře anebo přes Bospor.

Ukrajina se nachází ve Východní Evropě, hraničí s Polskem, Slovenskem, Maďarskem, Rumunskem, Moldavskem, Běloruskem a Ruskem. Tento velký počet sousedů zvětšuje šanci na spolupráci a obchodování. Velikost a rozmístění státu nabízí nové možnosti pro sousedy z EU – cesty, kterými mohou vést své výrobky k východním partnerům. Z tohoto důvodu právě Ukrajina může zahrát velkou roli v ekonomice EU, kdy po zákazu tranzitu po území Ruské federace může být právě téměř jedinou možností, jak zachovat propojení s trhem Střední Asie. Pravidla obchodování a tranzitu se ze strany Ruska v různých časových obdobích mění. Existují dvě skupiny. První skupina – úplně zakázaný dovoz a import. Platí tady pravidla ruského embarga vůči EU, USA, Austrálii, Nového Zélandu a Ukrajiny. Druhá skupina – dovoz je povolen při úhradě cla zákazníkem, jinými slovy, zboží může překonat ruskou hranici pouze v případě, pokud ruská firma potvrdí, že chce výrobky zakoupit a uhradí clo. To však není ekonomicky výhodné. Důležitým momentem je také, že tranzit zboží, jež je zpoplatněno clem, je v případě jeho prodeje v Rusku zakázán. Pokud by tomu bylo jinak, zprostředkovatelé z jiných států by mohli dovážet nedovolené produkty do Ruska proti vyhlášce prezidenta Ruské federace ze dne 6. srpna 2014 č. 560 [12].

Při tranzitu přes Ukrajinu a státy Eurasijského ekonomického svazu (Tamožennyj souz; Eurasian Economic Union (EAEU)), který zahrnuje Kazachstán, Rusko, Bělorusko a od roku 2015 Arménii a Kyrgyzstán, musí mít zboží jakéhokoliv původu speciální desetimístný TN VED kód. Jedná se o klasifikaci výrobků používaných celními orgány a účastníky Eurasijské celní unie pro účely celních operací jako je vybírání cel, určení reálné celní hodnoty, reporting, plánování, regulace kvót atd. TN VED znázorňuje systém klasifikace zboží určený pro jejich

kódování a identifikaci při celním odbavení. Toto se provádí automaticky, jedná se však o důležitou podmínku při překročení státních hranic.

3. Specifika přepravy zboží z Evropy přes Ukrajinu do Bližní Asie

Výše jsme nastínili situaci Evropské unie a Kazachstánu. V dané situaci, kdy cesty přes Rusko jsou uzavřeny, je Ukrajina jedním z několika států, které mohou pomoci tranzitu svým geopolitickým umístěním. Ukrajina a Evropská unie mají více společného, než se může na první pohled zdát, například velké množství obchodních dohod a projev zájmu Ukrajiny o zlepšení ekonomických a dalších ukazatelů [13]. Dobrým příkladem je dohoda EUR 1.

3.1 EUR 1

Výhodou Ukrajiny nad ostatními státy mimo EU je dohoda EUR. 1, podle níž ze zboží, které je vyrobeno z 60 a více procenty na Ukrajině (počítá se původ materiálů a místo výroby), se neúčtuje clo nákupčí evropské firmě (které normálně činí 6 % až 10 %). Například Turecko známé svou výrobou všech druhů zboží za nízké ceny [14] (někdy se o Turecku hovoří jako o „Evropské Číně“) toto clo musí pokaždé uhradit, jinými slovy to znamená, že konečná cena, kterou zaplatí konečný spotřebitel bude vyšší.

Dohoda EUR. 1 o zóně volného obchodu mezi Ukrajinou a Evropskou unií vstoupila v platnost 1. 1. 2016 [15]. Jedním z nejdůležitějších důsledků dohody o volném obchodu je pro podniky okamžité zrušení dovozního cla na více než 97 % veškerého zboží vyváženého z Ukrajiny do EU, včetně zemědělského zboží a pouze 3 % vývozu (některé zemědělské zboží) bude stále mít dovozní cla. Dokonce i pro tyto výrobky bude jistá část vývozu v rámci celních kvót realizována bez cla. Smlouva dále stanoví:

- zrušení cla většiny zboží;
- zavedení evropských pravidel pro určení původu zboží;
- zavedení ukrajinských technických předpisů, postupů, hygienických a rostlinolékařských postupů v souladu s evropskými předpisy tak, aby ukrajinské průmyslové výrobky, zemědělské a potravinářské produkty nevyžadovaly dodatečnou certifikaci v EU;
- zavedení pravidel EU v oblasti veřejných zakázek, které umožní postupné otevření tohoto trhu pro domácí společnosti; zjednodušení celních postupů a zabránění kontrabandů.

Pro bezcelní vývoz do EU je nutné potvrdit původ zboží (tedy, že pochází z Ukrajiny). Protokol k dohodě o asociaci je hlavním dokumentem, který je třeba dodržovat při určování země původu. Země původu se dá potvrdit:

1. Prohlášením vývozce (pokud hodnota zboží nepřesahuje hodnotu 6 000 EUR anebo pokud má prodávající (dodavatel) status zplnomocněného vývozce).
2. Osvědčením o přepravě zboží EUR.1

Níže si ukážeme přesnou definici rozhodnutí Evropské Rady:

„ROZHODNUTÍ RADY ze dne 23. června 2014 o podpisu jménem Evropské unie a prozatímním prováděním Dohody o přidružení mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii a jejich členskými státy na jedné straně a Ukrajinou na straně druhé, pokud jde o hlavu III (s výjimkou ustanovení o zacházení s pracovníky, kteří jsou státními příslušníky třetích zemí a jsou legálně zaměstnáni na území druhé strany) a hlavy IV, V, VI a VII dohody a související přílohy a protokoly.“
“Dočasné uplatňování režimu dohody o volném obchodu předpokládá postupné rozšíření přístupu na evropský dovoz na ukrajinský trh v rámci liberalizovaného celního režimu, změny právního a správního režimu pro vývoz ukrajinského zboží na evropský trh v souladu s ustanoveními dohody o asociaci, zahájení regulačních reforem na Ukrajině v rámci dohody o volném obchodu.“ [15].

3.2 Dokumenty (konkrétní „technické“ podklady)

Odeslání produktu nikdy neoznačuje pouze jeho odeslání v hmotném smyslu. S tím souvisí celá řada dalších stejně podstatných věcí, tj. prvky informačního (virtuálního) toku. Podívejme se na balíček potřebných dokumentů. Začneme tím nejdůležitějším: proformou fakturou a fakturou.

Proforma-faktura (proforma invoice) je zálohová faktura vystavená za platbu zboží dodavatelem (vývozcem, prodejcem, odesílatelem). Po úplném schválení všech částek platby je vystavena faktura. Pokud je za podmínek stanovených ve smlouvě kupující povinen zaplatit zálohu, prodávající k tomu musí rovněž vydat proformu-fakturu. To znamená, že proforma-faktura není dokladem o zaplacení zboží kupujícím, ačkoli takový doklad zobrazuje cenové informace, které kupujícímu předběžně nastiňují částku, která má být zaplacená za zboží. Je důležité si uvědomit, že vyplněná proforma-faktura potvrzuje, že prodávající zboží zaslal kupujícímu, nepotvrzuje však faktický prodej. Proforma-faktura popisuje situaci, kdy bylo zboží zasláno příjemci za: konsignace (forma komisního prodeje zboží, podle něhož vlastník (odesílatel) předá zboží odesílateli zboží do skladu. V tomto případě zboží zůstává majetkem vývozce až do okamžiku jeho prodeje. Zpravidla, pokud zboží nebylo prodáno dlouhou dobu (nejčastěji více než rok), vrátí se zpět vývozci na jeho účet), mezinárodní výstavy, zkoušky, aukce.

Proforma-faktura a samotná faktura jsou téměř totožné. Rozdíl mezi nimi je pouze v tom, že v proforma – faktuře nejsou údaje o dodávce zboží konečné, to znamená, že změny mohou nastat a ovlivnit finální částku. Co spadá do proformy – faktury: číslo dokumentu s datem jeho vydání, podrobnosti o prodávajícím, kupujícím a přepravce; popis zboží (modely/artikly), množství zboží a hodnota jeho jednotky, částka DPH, je-li propočítána, původ zboží, použité podmínky INCOTERMS (aktuálně ve znění roku 2010. Podrobněji pojem INCOTERMS probereme v kapitole 3.3): zde lze použít termín DAP, CPT, FCA, způsoby a platební podmínky a celková dodací cena.

Faktura je povinným dokumentem v zahraničních ekonomických transakcích. V případě rychlého celního odbavení dovezeného zboží je potřeba velké množství dokumentů. První a nejvýznamnější je obchodní faktura – Incoterms. Nejedná se tedy o smlouvu o dodávkách mezi spolupracujícími společnostmi. Pro celníky je přítomnost faktury nejdůležitějším faktorem. Jedná se o hlavní doklad o zboží a je dodán prodávajícím kupujícímu současně se zbožím. V tomto dokumentu jsou popsány hlavní charakteristiky z hlediska kvality, množství zboží a dalších formálních vlastností výrobků. Ve faktuře je specifikována konečná cena a majitel zboží. Aby byla minimalizována rizika chyb a nesprávného vyplnění těchto formulářů, Batata s.r.o., stejně jako většina společností najímá celního brokera. Faktura je dokladem, který se používá pouze v mezinárodním obchodě.

Nákladový list (packing list) je jedním z typů přepravních dokumentů používaných pro přepravu zboží. Tento dokument obsahuje kompletní seznam druhů zboží pro každý komoditní prostor jednotlivě (krabice, paleta, kontejner atd.), obvykle jsou různé druhy zboží zabaleny v jednom balení (kontejner nebo krabice). Slouží jako doplněk k faktuře. Neexistuje žádný všeobecně přijatý vzor tohoto dokumentu, proto každá firma používá svou formu nákladového listu, který musí minimálně obsahovat: jméno prodávajícího a kupujícího, bankovní údaje prodávajícího, číslo a datum nákladového listu, číslo a datum faktury, na které se vztahuje, počet obsazených míst a druhy balení, množství zboží, uvedené v měrných jednotkách, čistá hmotnost (netto) a hrubá hmotnost (brutto) pro každý produkt a každý typ, další dodatečné informace jsou volitelné.

Akt nabládky zboží do vozidla je dalším dokladem a obsahuje podpisy řidiče a zástupce prodávajícího, které znamenají, že zboží bylo naloženo. Je nutným důkazem pro celní úřad, že zboží není kontrabandem.

Technický pas produktu (technical description) - jedná se o dokument, který se skládá z výkresů, popisů parametrů (např. obsah škodlivých látek), diagramů, návodu k obsluze (je-li to nutné) a stručné historie výroby. Inspektoři celní kontroly ověřují tyto technické pasy.

Addendum – písemný dodatek k dříve uzavřené dohodě, který obsahuje dohodnuté změny dříve stanovených podmínek mezi jednotlivými stranami. V našem případě jsou to názvy a

kódy víček, množství aerosolů každého typu zvlášť, cena za 1 kus, typ balení a celková cena za objednané množství.

Certifikát kvality – takový doklad potvrzuje skutečnost, že tento výrobek nebo produkt je bezpečný pro život a zdraví spotřebitele. Vydává se na zvláštním formuláři. Je zřejmé, že certifikace kvality je zavedenou formou, která potvrzuje, že tento výrobek odpovídá určitým standardům. Celkové množství publikovaných norem je skoro 17 000, definují různé požadavky v různých oborech např. obor textilní, chemický, výrobní, stavební, průmyslový atd. MSDS (material safety data sheet – bezpečnostní list) - je dokumentem, který je nezadatelnou součástí technické dokumentace pro chemické výrobky (látky, směsi, materiály, průmyslový odpad) a je určen k poskytnutí spolehlivých informací (bezpečnostních, právních, ekologických, toxikologických) spotřebitelům, dopravci a kupujícímu o bezpečnosti při průmyslovém použití, skladování, přepravě a likvidaci chemických výrobků a jejich použití pro domácí účely. Bezpečnostní list je vypracován pro výrobky používané v domácnostech nebo průmyslu a nutně obsahuje informace, které jsou nezbytné pro zajištění bezpečnosti života a zdraví lidí, majetku a životního prostředí. Přítomnost dokumentů je nezbytná pro přepravu nákladu, celního odbavení a dalších dokladů o povolení. V současné době je platný předpis nařízení EU č. 1907/2006 (REACH) [16], jehož důležitým cílem je povzbudit a v některých případech zajistit, aby látky, které jsou nejvíce znepokojivé, byly postupně nahrazovány méně nebezpečnými.

Struktura MSDS pasu obsahuje 16 kapitol:

- Identifikace certifikované látky
- Informace o výrobcí této látky
- Chemické složení látky, pro kterou je bezpečnostní list vydaný;
- Chemické a fyzikální vlastnosti látky
- Popis všech možných nebezpečí, které může látka způsobit
- Opatření první pomoci při vdechnutí a požití látky, kontaktu s pokožkou a vniknutí do očí
- Opatření pro hašení požáru této látky
- Kolektivní a individuální ochranná opatření proti úniku látky
- Obecné zásady manipulace, přepravy a skladování této látky
- Individuální ochranná opatření ke snížení škodlivých účinků látky
- Charakteristiky stability
- Charakteristika toxikologických účinků látky
- Environmentální charakteristiky látky
- Optimální metody likvidace odpadu

- Různé regulační informace
- Další informace

Mezinárodní nákladní list (dále jen „CMR“) je jedním z nejdůležitějších dokumentů v mezinárodní silniční dopravě. Jedná se o souhrnný dokument, který obsahuje skoro všechna data o mezinárodní automobilové přepravě. Z CMR je snadné zjistit, kdo co přepravoval, v jakém množství, podle jakých dokladů a norem, od koho, komu, jak dlouho trvala přeprava, kdy bylo zboží doručeno k celnímu řízení, kdy bylo přijato odesílatelem, v jakém stavu atd.

Z tohoto důvodu si každý z účastníků mezinárodní automobilové přepravy: odesílatel, příjemce a dopravce uchovávají originální kopie CMR. Pokud zboží nebylo zaznamenáno v CMR, ale bylo v nákladním autě/kontejneru/atd., má se za to, že se jedná o kontraband. Ve skutečnosti je CMR (Convention Marchandise Routière, Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) aktuálním potvrzením o trojstranné dohodě uzavřené mezi odesílatelem, dopravcem a příjemcem v souladu s ustanoveními této konvence. Kromě toho slouží nákladní list jako důkaz splnění/nesplnění smlouvy. Vzhledem k tomu, že CMR slučuje informace z jiných dopravních a doprovodných dokumentů, důležitá je shodnost těchto informací. Nesoulady mezi údaji, například ve faktuře a CMR jsou trestné ze zákona zejména pro dopravce, kromě toho za prostoje na celnici jsou rovněž hrazeny peníze. Jakýkoliv CMR obsahuje dva typy informací. První typ – informace uvedená v grafech – poskytuje základní informace o přepravě. Druhý typ – razítka, poznámky/ručně psané poznámky, které vypovídají o tom, jak dlouho trvala doprava, zda byla implementována a jak úspěšně. Vyplnění formy CMR je stanoveno určitými pravidly.

Příklad vyplněného nákladního listu CMR je uveden na Obrázku 6. Tento nákladový list se skládá z 29 polí, kdy každé obsahuje důležité informace:

FE330720

<p>1 Відправник (найменування, адреса, країна) Sender (name, address, country)</p> <p>ООО «БАТАТА» 03108 Киевская обл. г. Белая Церква ул. Табашаноган, 197 Україна</p>	<p>МІЖНАРОДНА ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНА НАКЛАДНА INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE</p> <p style="text-align: right;">CMR A No 486007</p> <p>Ця перевезення, не ділячись ні на які інші договори, виконується згідно з умовами Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів /КДПВ/</p> <p>This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road /CMR/</p>
<p>2 Одержувач (найменування, адреса, країна) Consignee (name, address, country)</p> <p>ТОО «ТК» Ароміка» 111500 г. Рудный ул. 30 24 Казакстан</p>	<p>16 Перевізник (найменування, адреса, країна) Carrier (name, address, country)</p> <p>OLEKSANDR 17 Naberezhna str., Tel./fax +38 067 4781088 Code 2916608590 UKR/08573535</p>
<p>3 Місце розвантаження вантажу Place of delivery of the goods (place, country)</p> <p>Костанай Казакстан</p>	<p>18 Застереження та застереження перевізника / згідно м. 1 ст.8 конвенції КДПВ (CMR) Carrier's reservations and observations</p>
<p>4 Місце та дата завантаження вантажу Place and date of taking over the goods (place, country, date)</p> <p>г. Белая Церква</p>	<p>10 Статист. № Statistical number</p> <p>3307490000 3807200000 3907100000</p>
<p>5 Документи, які додаються Documents attached</p> <p>инвойс №17</p>	<p>11 Вага бруто, кг Gross weight in kg</p> <p>20928,907</p>
<p>6 Знаки та номери Marks and Nos</p> <p>приказ №65 от 09.09.2017 г. СВХ ТОО «Акцент Customs» 020 №3369.28.09 20.10.17 г. Костанай, ул. Паррордана</p>	<p>12 Об'єм, м³ Volume in m³</p>
<p>13 Вказівки відправника Sender's instructions</p> <p>Место таможенного оформления Костанай</p>	<p>19 Особливі умови угоди Special agreements</p>
<p>14 Умови оплати Instructions as to payment for carriage</p> <p><input type="checkbox"/> франко / Carriage paid <input type="checkbox"/> Не франко / Carriage forward</p>	<p>20 Підлягає оплаті To be paid by</p> <p>Сума / Carriage charges / Знижки / Deductions / Різниця / Balance</p> <p>Додаток / Surplus / Інше / Other charges / Разом до оплати / TOTAL</p>
<p>21 Складена Established in</p> <p>датою / date on 08 09 2017</p>	<p>23 Підпис та штамп перевізника Signature and stamp of the carrier</p>
<p>22 Підпис та штамп відправника Signature and stamp of the sender</p>	<p>24 Вантаж одержано / Goods received</p> <p>Місце / Place</p>

Obrázek 6 - Vzor nákladního listu CMR

Zdroj: Autorka

Pole č. 1 obsahuje údaje ohledně odesílatele zboží a kontaktní údaje odesílatele pro případ výskytu problémů v průběhu cesty.

Pole č. 2 obsahuje to samé s tím rozdílem, že uvedená informace se týká příjemce zboží.

Pole č. 3: místo vykládky a příslušné kontaktní údaje. Přičemž adresa se nemusí vždy shodovat s adresou příjemce (může se jednat o pobočku nebo prodejnu příjemce).

Pole č. 4: datum a místo nakládky.

Pole č. 5: celý seznam všech přiložených dokumentů. To jsou osvědčení o jakosti a kompletnosti, veterinární rozhodnutí, faktura, technický pas produktu atd.

Pole č. 6: v případě, že je zboží považováno za nebezpečné, musí toto pole obsahovat notace podle ADR (Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí).

Pole č. 7: počet míst, obsazených daným zbožím. Často se stává, že zboží je přepravováno paletou, v tomto případě je uvedeno jen jeho množství.

Pole č. 8: typ balení (například sudy, pytle, krabice).

Pole č. 9: název zboží.

Pole č. 10: kód klasifikace zboží podle TN VED (Foreign Economic Activity Commodity Nomenclature or FEACN of the CU), pokud se jedná o přepravu zboží do států, které jsou členy Eurasijské ekonomické unie (zkratka EAEU).

Pole č. 11: hrubá hmotnost – BRUTTO. Třeba si uvědomit, že se skládá z hmotnosti jedné položky (NETTO) a hmotnosti obalu.

Pole č. 12: objem zboží v metrech krychlových.

Pole č. 13: pokyny odesílatele, údaje o smlouvě (číslo a datum), licenční údaje pro vývoz. Tyto doklady musí být oznámeny na celním úřadě anebo jsou předány dopravcem v obálce. Z toho důvodu je v tomto poli nakreslena obálka. Ve spodní části pole je vyhlášena deklarovaná hodnota zboží.

Pole č. 14: SPZ přívěsu.

Pole č. 15: podmínky vyplacení dodaného zboží.

Pole č. 16: razítko přepravce.

Pole č. 17: údaje dalších přepravců.

Pole č. 18: poznámky přepravce o stavu získaného zboží.

Pole č. 19: kalkulace příplatků.

Pole č. 20: zvláštní přepravní podmínky jako je teplota v chladírně, rychlostní limit atd.

Pole č. 21: název města, ve kterém byl sestaven CMR a datum jeho sestavení.

Pole č. 22: čas zahájení a ukončení nakládky zboží. Musí být ověřeno razítkem. Zde je uvedeno číslo nákladního listu, razítko podniku, které přepravuje zboží a příjmení řidiče.

Pole č. 23: podpis řidiče, který potvrzuje, že osobně podepsal smlouvu o přepravě a že podmínky této smlouvy mu vyhovují.

Pole č. 24: čas zahájení a ukončení vykládky a razítko potvrzující přijetí zboží příjemcem.

Pole č. 25: SPZ tahače a přívěsu.

Pole č. 26: značky a modely tahače a přívěsu.

Pole č. 27 až 29 jsou ponechávány pro vyplnění oddělením výpočtů.

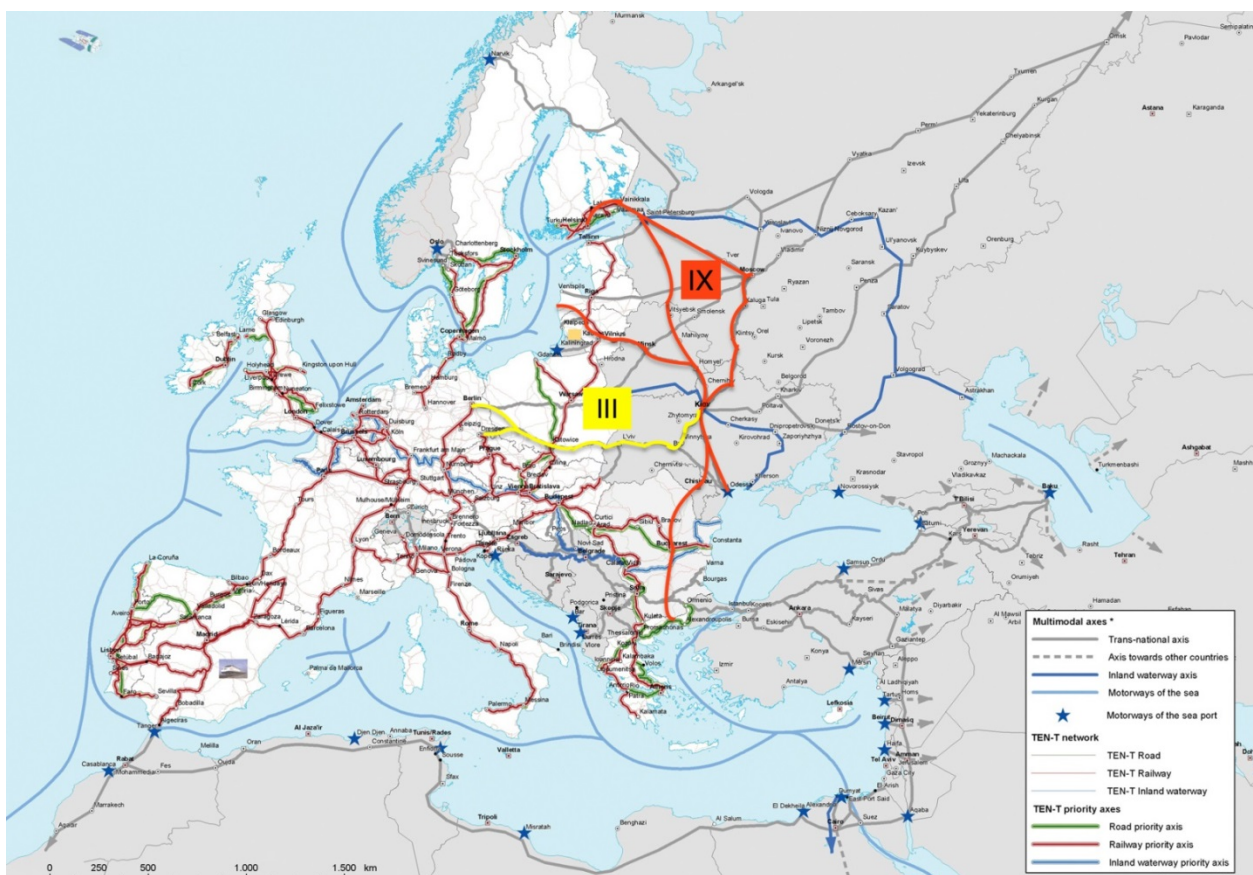
3.3 Společnost Batata, s.r.o.

Společnost Batata je na Ukrajině jedním z lídrů pro výrobu zboží spotřební chemie, parfumerie a kosmetických výrobků v aerosolových obalech. Spolupráce s takovými známými společnostmi jako Koh-i-noor (Česká republika), Guven-El (Turecko), Froma (Turecko), Floresense (Francie), Helios Group (Slovinsko), FAVOR (Ukrajina) umožňuje vyrábět vysoce kvalitní výrobky v souladu se všemi technologickými standardy. Po vojenském konfliktu s Ruskem utrpěla společnost ztráty způsobené ukončením kontraktů s ruskými společnostmi, tudíž udržení platnosti smluv s partnery ze Střední Asie je důležitým cílem. Hlavním důvodem, proč řešit uvedené je to, že žádný stát nedokáže vyrábět všechny druhy zboží v požadované kvalitě za nízkou cenu, tak jak to požaduje obyvatelstvo. Z tohoto důvodu je zachován smysl dovážet zboží dokonce ze vzdálenosti 3 000 km. Jak již bylo zmíněno výše, společnost narazila na problém využití alternativní cesty. Nejdřív se však podívejme, jaká byla situace před událostmi roku 2014.

Klasické dopravní trasy vypadaly následovně: Střední a Západní Evropa-Katowice (Pl) - Lviv (UA) - Charkov (UA) - Čeljabinsk (RU) - Kostanaj (KZ) a pak dle potřeby bylo distribuováno do Uzbekistánu, Kyrgyzstánu, Tádžikistánu a Turkmenistánu, kde bylo zboží dopravováno silniční nákladní dopravou.

Mnichov (D), Hamburk (D), Kolín nad Rýnem (D) - Varšava (Pl) - Minsk (BY) - Moskva (RU) - Jekatěrinburg (RU) - Astana (KZ) – zboží bylo dopravováno po železnici. Přičemž část této trasy patří do panevropského koridoru, který je definován devíti koridory (hlavní dopravní osy) mezi státy Evropské unie a státy Střední a Východní Evropy. Na níže uvedených mapách se dá vypořádat rychlost jednotlivých úseků všech dopravních os.

Ukrajinou procházejí dva panevropské silniční koridory: koridor III Berlín/Vratislav – Lvov – Kyjev a koridor IX Helsinky – Petrohrad – Moskva – Kyjev – Oděsa/Baltské moře – Vilnius – Minsk Kyjev – Oděsa - Kišiněv – Bukurešť.



Obrázek 7 – Panevropské silniční koridory

Zdroj: [17]

Indicative maps of the core network in Ukraine, roads
 Comprehensive & Core Networks: Roads, ports, rail-road terminals and airports
Eastern Partnership Transport Network: Ukraine



Comprehensive		Core		Comprehensive		Core	
	Road		Ports		Airports		RRT

TEVtec

Obrázek 8 – Dopravní infrastruktura Ukrajiny

Zdroj: [18]

Dnes všechny firmy spolupracují podle pravidel INCOTERMS (International Commercial Terms). Pravidla obsahují práva a povinnosti všech stran, které se účastní obchodu. Jinými slovy, jsou to uspořádaná mezinárodní pravidla pro výklad doložek v mezinárodních obchodních smlouvách. Nejdůležitější je, že podle nich se rozhoduje, kdo je za co povinen zaplatit a také momenty přechodu rizika.

V případě firmy Batata jsou většinou používány: FCA, CPT, DDU (do roku 2010), EXW.

FCA – dá se použít v případě využití jakýchkoliv dopravních prostředků nebo jejich kombinací. Prodávající dodává zboží na export bez nutnosti placení cla dopravci nebo jiné osobě určené kupujícím v místě prodávajícího nebo v jiném místě podle kupujícího. Bod rozhraní, ve kterém přechází riziko z prodávajícího na kupujícího, se nachází v určeném místě dodání.

CPT – využití všech druhů dopravy a jejich kombinací. Prodávající hradí a sjedná přepravu do jmenovaného místa určení. Přičemž plní svůj závazek dodání, jakmile předá zboží dopravci, nikoliv jakmile zboží dorazí do místa určení. Kupující hradí pojistné. Pokud se strany nedohodly na určitém bodu dodání (riziko může přejít později např. na letišti), přechod rizika nastává v okamžiku, kdy prodávající předá zboží prvnímu z dopravců.

EXW – podle této doložky je rozhodující, zda prodávající splnil svůj závazek tehdy, když je jeho zboží k dispozici v místě uvedeném ve smlouvě. Prodávající není povinen provádět nakládku a odbavování, tudíž ve srovnání s dalšími doložkami má minimální povinnosti. Kupující je zodpovědný za veškeré náklady, clo a riziko od momentu převzetí zboží. Pokud má prodávající lepší podmínky k nakládce a provede ji, činí tak na riziko a náklady kupujícího. Před několika lety pracovala Batata i podle doložky DDU, která však byla odstraněna v roce 2010. Dle ní odpovědnost prodávajícího končí po dodání zboží na určené místo v zemi kupujícího. Veškerá rizika a náklady za dodání zboží (daně, cla apod.), odpovědnost za škody a ztrátu zboží (s výjimkou cel a dalších plateb zaplacených při dovozu) až do této chvíle nese prodávající. Pokud kupující nestihl připravit zboží k importu je sám odpovědný. K této doložce lze přidat ustanovení, která vyžadují, aby prodávající zaplatil za další formalities. Existují rovněž další doložky INCOTERMS, zmiňovat je ale nebudeme. V případě Bataty, většinou za podmínek dohody CPT a s firmou de Miclén Trading – v rámci doložky FCA. S Aromikou také v rámci doložky CPT.

4. Alternativní trasování pro přepravu zboží z Evropy přes Ukrajinu do Střední Asie

Mnoho z nás si může položit otázku „proč bych měl řešit tento problém, pokud se to neděje u nás?“ Mnoha lidem se může zdát, že problémy, které se dějí v jiném místě nebudou mít vůči nim žádný dopad. To je však omyl. Světové dějiny jsou nejlepším ukazatelem toho, že pouze

vnímáním chyb a zkušeností našich předchůdců se dokážeme vyvarovat chyb a snížit jejich dopad. Daná situace ohraničeného dovozu přes Rusko nás učí rychle řešit problémy daného typu a ukazuje nám hlavní kritéria ohodnocení.

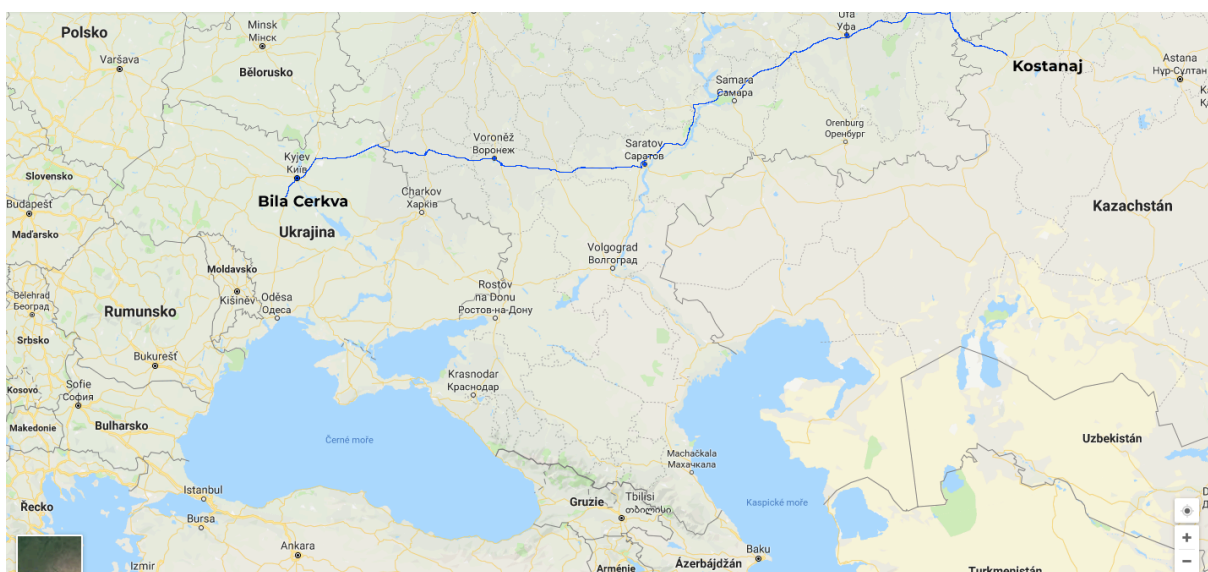
4.1 Užité parametry pro výběr alternativní trasy

Podle čeho se volí nejlepší alternativní trasa? Dle zkušeností z Batata s.r.o., ve většině případů vybírají zákazníci nejlevnější variantu za podmínky optimální doby přepravy. S tímto souhlasí také prof. Ing. Vladimír Líbal, CSc. ve své knížce ABC logistiky v podnikání.

Peníze a čas však vždy nejsou hlavními parametry pro výběr trasy. Některé druhy zboží nelze překládat, tj. je zakázáno používat více druhů dopravy. Jsou to většinou nebezpečné látky, výrobky z předpisů ADR. Další možnost je, že určitý výrobek, zásilka atd. nemá povolení k tranzitu z hlediska ustanovení státu. Tento případ je právě embargo mezi Ruskem a EU, USA a Ukrajinou. Parametry pro každou objednávku se řeší zvlášť. Právě proto i nejvíce úsporné a krátké cesty nejsou vždy uspokojivým řešením. Proto hledáme alternativy.

4.2 Původní trasa

Konečným cílem je město Kostanaj, Kazachstán. Dřívější trasa z Bílé Cerkvy vedla následovně: Bílá Cerkva – Kursk – Voroněž – Balášov – Saratov – Samara – Ufa – Kostanaj. Ujetá vzdálenost sestavovala 2 870 km. Doprava se uskutečňovala pouze nákladními auty, bez překládky. Pro znázornění trasy viz obrázek níže:



Obrázek 9 – Mapa původní trasy

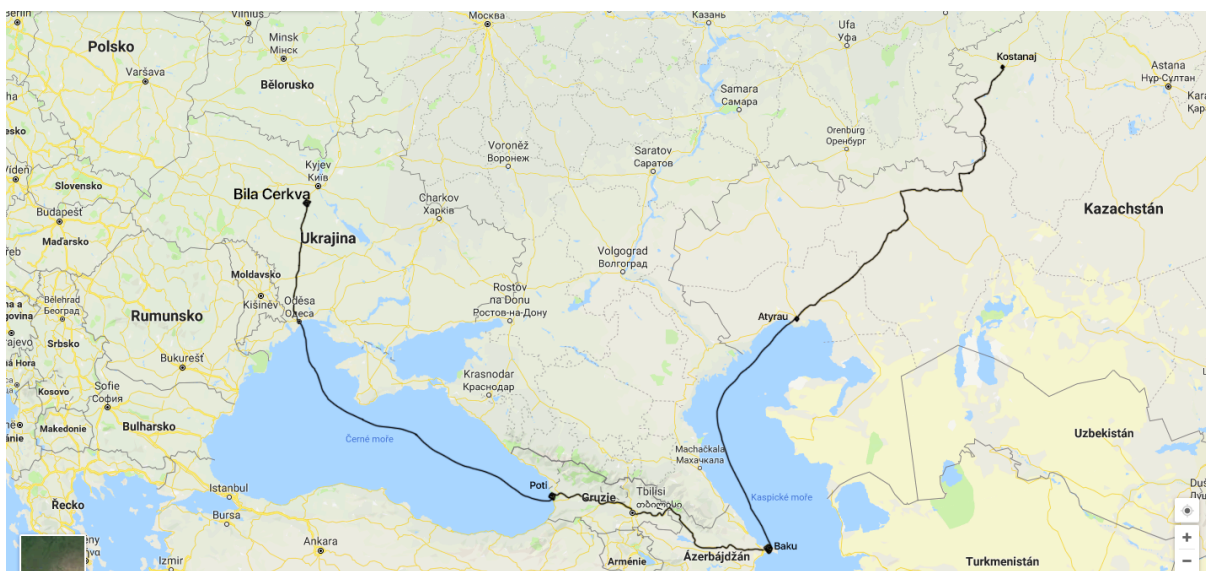
Zdroj: Autorka

4.3 Alternativní trasa

V momentu obdržení zakázky vzniká ve firmě dotaz, zda je toto řešení vůbec akceptovatelné. Připomeňme si, že dříve cena přepravy z města Bílá Cerkva do města Kostanaj činila 5 500 USD až 6 000 USD a kilometráž přibližně 2 870 km. Nyní bychom se však měli zabývat nejen výpočtem, ale i posouzením, zda navržené trasy jsou v dané situaci optimální.

Objednávka firmy Aromika s.r.o. činí 33 europalet, což se rovná 72 000 aerosolových jednotek. Jedná se o osvěžovače vzduchu pro domácí spotřebu. Hlavními úkoly pro přepravce jsou: včasný dovoz za nejnižší cenu a kvalita jízdy z toho důvodu, že se aerosoly mohou poškodit. Batata má výrobu ve městě Bílá Cerkva a má za sebou více než šest let těsné spolupráce se zákazníky. Podmínky prodeje se řídí postuláty INCOTERMS, konkrétně typem FCA (kombinace více druhů dopravy, prodávající dodává zboží na export bez nutnosti placení cla a dalších věcí, bodem rozhraní (jinak: místo přechodu rizika) je stanoveno město Bílá Cerkva). Bylo také definováno, že 50 % z ceny výrobků musí být zaplacen předem.

Mikotrans je firmou-dopravcem. Následující navržená trasa vypadá následovně: Bílá Cerkva (UA) – Oděsa (UA) – Poti (GEO) – Gandža (AZ) – Baku (AZ) - Atyrau – Aktobe – Kostanaj. Trasa má v sobě další překládky: v Oděse a Poti, v Baku a Atyrau. Z ekonomického pohledu se jedná o poměrně drahou trasu. Nyní vzdálenost koncových bodů činí až 4 765 km.



Obrázek 10 – Mapa alternativní trasy

Zdroj: Autorka

Aby se přeprava vůbec uskutečnila, musí Batata s.r.o. předat přepravci následující podklady: faktura, nákladový list, specifikace (specification), certifikát kvality, osvědčení shody S1

(certificate of origin), podle kterého clo mezi Ukrajinou a Kazachstánem činí 0 % a výsledky sanitární epidemické stanice. Pojištění hradí Aromika s.r.o. Vzhledem k tomu, že se přeprava zboží uskutečňuje v zemích mimo EU, náklady by vycházeli z položek, které budou ukázané níže. Nad rámec výše uvedeného jsou náklady závislé na zisku, který chce získat firma-dopravce. Mikotrans s.r.o. určila cenu za celý úsek Bílá Cerkva (UA) - Kostanaj (KZ) ve výši 8 000 USD. My se jen můžeme pokusit odhadnout výši každé položky zvlášť, protože je to komerčním tajemstvím přepravce. Ze své zkušenosti ve firmě Allyn International (USA) bych však mohla nabídnout následující odhad:

Tabulka 3 – Výpočet nákladů pro trasu Bílá Cerkva – Kostanaj

Zdroj – Autorka na bázi zdrojů [8 a 9]

Položka	Komentář	Cenový odhad
Cena za využití nákladní soupravy	Je stanovena vzhledem k nabídce pro danou relaci v závislosti prostředku, jimiž je zboží přepraveno	3 179 USD
Cena za využití trajektu [19]	Je stanovena vzhledem k nabídce pro danou relaci v závislosti na objemu a druhu zboží.	1 620 USD
Pohonné hmoty a oleje (nákladní auto)	(viz. Kapitola 4.4 a celkový výpočet v další tabulce 4)	678 USD
Mzdové náklady	Průměrný plat řidičům na UA je 11 613 UAH (viz. Kapitola 4.4). Tady budeme uvažovat vyšší plat vzhledem k tomu, že zboží je klasifikováno jako nebezpečné, a proto by měl mít řidič jiný plat	18 000 UAH/ měsíc 10 800 UAH (410 USD)
Cestovné	Od 10 do 30 USD pro daný region	15 USD/ den (12 dní) 180 USD
Amortizace	Budeme vycházet ze vzorečku lineární amortizace: $A = PS \times (PRF / PRN)$, PS – počáteční cena vozidla;	$A = PS \times (PRF / PRN)$ $A = 240\,000 \text{ UAH} \times (30\,000 \text{ km} / 160\,000 \text{ km})$ = 45 000 UAH ročně.

	PRF – najeté kilometry za zúčtovací období; PRN – odhad životnosti auta (v kilometrech).	Předpokládáme, že toto auto koná 2 stejné přepravy měsíčně. Tím pádem 1 cesta by měla zahrnovat 1 875 UAH (71 USD)
Příprava příslušných dokumentů a podkladů	100 až 200 USD	200 USD
Sběr zboží	Nebylo využito	0 USD
Zásobovací a úschovné služby	Nebylo využito	0 USD
Terminálové služby	Jsou zahrnuty do výše položek 1 až 2	-
Celní odbavení (brokerské služby)	Zahrnuty do přípravy dokumentů	-
Zasilatelství	15 až 50 USD	40 USD
Parkování nákladního auta a dodatečné výdaje	Jsou zahrnuty do výše položek 1 až 2	-
Pojistné	Hradí firma objednavatele	-
Zisk firmy přepravce	Odhad	2 178 USD

Ted' si pojďme spočítat výši pohonných hmot. Jak jsme uvažovali na konci kapitoly 4.4, existuje 6 druhů nákladových aut rozřazených podle emisní hodnoty. V našem případě je využito vozidlo značky Scania, model R420. [20]. Spotřeba paliva na 100 km činí 19.1 litrů. Tato hodnota je však průměrná a může se zvýšit v důsledku nadstandardních podmínek využití (jízda po zemině, vysoká teplota okolí, zatížení, technický stav vozu). Objem palivové nádrže je 600 litrů. Využitým palivem je diesel (nafta). Je také důležité si uvědomit, že existuje přípustné zatížení obou náprav vozu. Maximální zatížení přední nápravy Scania R420 činí 7 500 kg, zadní – 11 500 kg. Maximální rychlost 85 km/hod. Do tohoto vozu se dá naložit až 33 europalet s aerosoly, ale nákladové auto však musí obsahovat euro roletu.

Ted' si rozepíšeme trasu z Bílé Cerkvy do Kostanaje s využitím alternativního trasování: Bílá Cerkva (UA) – Oděsa (UA) – trajekt – Poti (GEO) – Gandža (AZ) – Baku (AZ) - trajekt – Atyrau – Aktobe – Kostanaj.

Celková najetá pozemní vzdálenost činí až 2 720 km. Pro názornost, veškeré spočítané hodnoty uvedeme v následující tabulce číslo 4:

Tabulka 4 Výpočet výši pohonných hmot

Zdroj – Autorka

Úsek	Pozemní vzdálenost	Lokace čerpací stanice/cena 1 l. dieselu [21]	Cena paliva za doplnění	Komentář
Bílá Cerkva – Oděsa	392 km	Bílá Cerkva / 1.13 USD	678 USD	celá nádrž
Využito 74.8 l (přesný výpočet podle standardní spotřeby) + cca 15 l navíc kvůli zvláštním podmínkám využití (rezerva, jízda po zemině, vysoká teplota okolí, zatížení, technický stav vozu). Aktuální status: cca 90 l spotřebováno a 510 l zbývá.				
Oděsa – Poti	-	-	-	Námořní doprava
Poti – Baku	948 km	-	-	
Využito 181.07 l (přesný výpočet podle standardní spotřeby) + cca 36.31 l navíc kvůli zvláštním podmínkám využití (rezerva, jízda po zemině, vysoká teplota okolí, zatížení, technický stav vozu). Celkem 217.38 l. Aktuální status: cca 307.38 l spotřebováno a 292.62 l zbývá				
Baku – Atyrau	-	-	-	Námořní doprava
Atyrau – Kostanaj	1 380 km			
Využito 263.6 l (přesný výpočet podle standardní spotřeby) + cca 10 l navíc kvůli zvláštním podmínkám využití (rezerva, jízda po zemině, vysoká teplota okolí, zatížení, technický stav vozu). Celkem 273.6 l. Aktuální status: cca 580.98 l spotřebováno a 19.02 l zbývá				

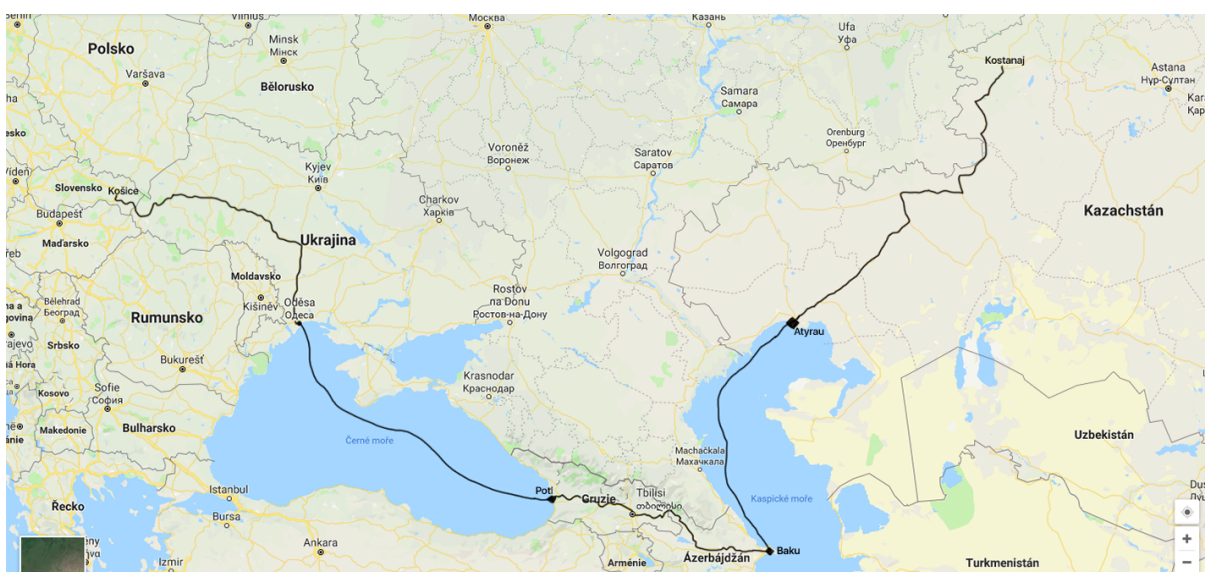
Z daných výpočtů je vidět, že stačí natankovat nákladní auto jen jednou, a to na Ukrajině. Celková výše nafty za celý pozemní usek činí 678 USD.

4.4 Alternativní trasa pro využití EU

Navrhovaná trasa je zároveň užitečná pro členy Evropské unie. Především pro Polsko, Litvu, Lotyšsko, Estonsko a Slovensko vzhledem k jejich blízkosti k Ukrajině. Při potřebě zahájit přepravu z těchto států do států Střední Asie by byla tato alternativní trasa velmi užitečná. Pro příklad si však zvolíme propojení Slovenska a Kazachstánu. Tendence obchodování mezi těmito státy během roku 2017 činila 53,1 milionů amerických dolarů, což je o 39,8% více než v roce 2016 (\$ 37 962 200 000) [26]. Pneumatiky, běžící pásy pro závody, napájecí systémy,

stroje a farmaceutické výrobky jsou exportovány ze Slovenska do Kazachstánu. Hlavními dovozy z Kazachstánu jsou plyn, železné kovy a ropa. Spolu s exportem hotových výrobků v roce 2018 došlo k nárůstu vývozu služeb v oblasti dopravy (15%) a stavebnictví (200%). Jedná se zejména o výstavbu železnic na Slovensku (Integra Construction). [27]

Spočítejme náklady při přepravě stejného množství palet (33 europalet) s aerosoly z Košic (SK) do Kostanaje (KZ). Na obrázku dole vidíme, jak bychom mohli tuto trasu vést. Úsek Oděsa – Kostanaj je stejný jako jsme uvažovali v kapitole 4.3 pro alternativní propojení Bílé Cerkvy a Kostanaje. Kilometráž je 5 489 km a vypadá následovně: Košice – Užhorod – Mukačevo – Stryj - Ternopil – Vinnyca – Umaň – Kryve ozero – Oděsa – Poti (GEO) – Gandža (AZ) – Baku (AZ) - Atyrau – Aktobe – Kostanaj. Mapa této cesty by vypadala následovně:



Obrázek 11 Trasa Košice – Kostanaj

Zdroj Autorka

Obrátila jsem se na dopravce Della Kazakhstan, se kterým Batata s.r.o. již dlouho spolupracuje. Společnost si určila cenu 8 200 USD. Nejdříve byla navrhována trasa přes Rusko, ovšem z toho důvodu, že aerosolové výrobky patří do seznamu zboží, kterým byl zakázán tranzit, měli jsme si prokreslit cestu, která by odpovídala naší alternativní trase.

Je také nutné zmínit, že logistické společnosti většinou neposkytují údaje o jednotlivých položkách, ze kterých se tvoří konečná cena za přepravu zboží. Můžeme se pouze domnívat, kolik se za co platí. Zákazník se dozví pouze konečnou cenu. Pro představu z jakých atributů se může tvořit výše finální částky použijte kapitoly 1.4 a 1.5 a také kapitolu 4.3 s odhadem jednotlivých pozic kalkulačního vzorce.

Zkusme taky přidělit odhad stanovené ceny pro daný případ s využitím stejného vzorce z kapitoly 1.4:

Tabulka 5 Výpočet nákladů pro trasu Košice – Kostanaj.

Zdroj – Autorka na bázi zdrojů [8-9]

Položka	Komentář	Cenový odhad
Cena za využití nákladní soupravy	Je stanovena vzhledem k nabídce pro danou relaci v závislosti prostředků, jimiž je zboží přepravováno	3 180 USD
Cena za využití trajektu [19]	Je stanovena vzhledem k nabídce pro danou relaci v závislosti na objemu a druhu zboží.	1 620 USD
Pohonné hmoty a oleje (nákladní auto)	(viz. Kapitola 4.4) výpočet v další tabulce 6)	813.7 USD
Mzdové náklady	Průměrný plat řidičům na UA je 11 613 UAH (viz. Kapitola 4.4). Tady budeme uvažovat vyšší plat vzhledem k tomu, že zboží je klasifikováno jako nebezpečné, a proto by měl mít řidič jiný plat	18 000 UAH/ měsíc 12 600 UAH (450 USD)
Mýtné	-	8 EUR (9 USD)
Cestovné	Od 10 do 30 USD / den pro daný region	20 USD /den (14 dní) 280 USD
Amortizace	Budeme vycházet ze vzorečku lineární amortizace: $A = PS \times (PRF / PRN)$, PS – počáteční cena vozidla; PRF – najeté kilometry za zúčtovací období; PRN – odhad životnosti auta (v kilometrech).	$A = PS \times (PRF / PRN)$ $A = 240\,000 \text{ UAH} \times (30\,000 \text{ km} / 160\,000 \text{ km})$ $= 45\,000 \text{ UAH ročně.}$ Předpokládáme, že toto auto koná 2 stejné přepravy měsíčně. Tím pádem 1 cesta by měla zahrnovat 1 875 UAH (71 USD)

Příprava příslušných dokumentů a podkladů	100 až 200 USD	200 USD
Sběr zboží	Nebylo využito	-
Zásobovací a úschovné služby	Nebylo využito	-
Terminálové služby	Jsou zahrnuty do výše položek 1 až 2	-
Celní odbavení (brokerské služby)	Zahrnuty do přípravy dokumentů	-
Zasilatelství	15 až 50 USD	40 USD
Parkování nákladního auta a dodatečné výdaje	Jsou zahrnuty do výše položek 1 až 2	-
Pojistné	Hradí firma objednavatele	-
Zisk firmy přepravce	Odhad	2 263.7 USD

Stejným způsobem jako v předchozí kapitole, pojďme spočítat výši pohonných hmot. Budeme uvažovat stejné nákladové auto značky Scania model R420 se spotřebou nafty 19.1 litrů na 100 km a objemem palivové nádrže 600 litrů. Nejdřív si rozepíšeme trasu z Košic do Kostanaje přes Ukrajinu: Košice – Užhorod – Vinnycja – Oděsa – Poti – Baku 948 - Atyrau – Kostanaj 1380. Celková najetá pozemní vzdálenost činí až 3 468.8 km. Pro názornost, veškeré spočítané hodnoty uvedeme v následující tabulce:

Tabulka 6 Výpočet výši pohonných hmot
Zdroj Autorka

Úsek	Pozemní vzdálenost	Lokace čerpací stanice/cena 1 l. dieselu [21]	Cena paliva za doplnění	Komentář
Košice – Užhorod	96.2 km	Košice / 50 l. / 1.34 USD	67 USD	Doplníme celou nádrž z toho důvodu, že na Ukrajině to vyjde levněji
Využito 18.3 l. (přesný výpočet podle standardní spotřeby) + cca 4 l navíc kvůli zvláštním podmínkám využití (rezerva, jízda po zemině, vysoká teplota okolí, zatížení, technický stav vozu). Aktuální status: cca 22. 3 l spotřebováno a 27. 7 l zbývá.				

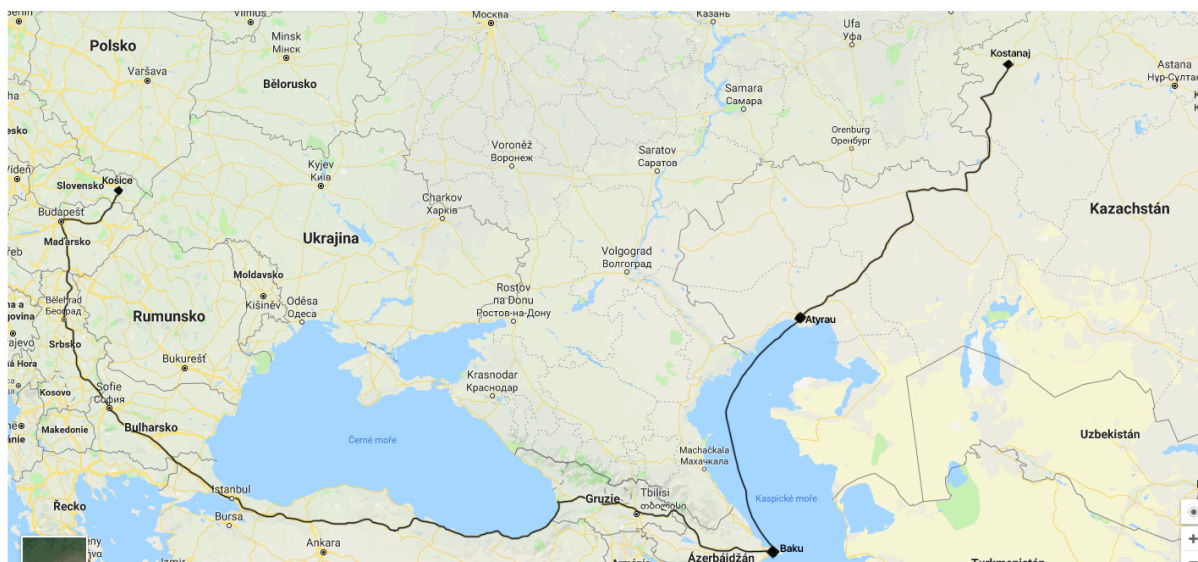
Užhorod – Vinnycja	608.6 km	Užhorod / 572.3 l. / 1.13 USD	646. 7 USD	Doplnění až na celou nádrž
Využito 116.2 l (přesný výpočet podle standardní spotřeby) + cca 25.4 l navíc kvůli zvláštním podmínkám využití (rezerva, jízda po zemině, vysoká teplota okolí, zatížení, technický stav vozu). Celkem 141.6 l. Aktuální status: cca 163.9 l spotřebováno a 436.1 l zbývá.				
Vinnycja – Oděsa	436 km	-	-	-
Využito 88.43 l (přesný výpočet podle standardní spotřeby) + cca 19.33 l navíc kvůli zvláštním podmínkám využití (rezerva, jízda po zemině, vysoká teplota okolí, zatížení, technický stav vozu). Celkem 107.76 l. Aktuální status: cca 271.66 l spotřebováno a 355.34 l zbývá				
Oděsa – Poti	-	-	-	Námořní doprava
Poti – Baku	948 km	-	-	
Využito 181.07 l (přesný výpočet podle standardní spotřeby) + cca 39.58 l navíc kvůli zvláštním podmínkám využití (rezerva, jízda po zemině, vysoká teplota okolí, zatížení, technický stav vozu). Celkem 220.65 l. Aktuální status: cca 492.31 l spotřebováno a 134.69 l zbývá				
Baku – Atyrau	-	-	-	Námořní doprava
Atyrau – Kostanaj	1 380 km	Atyrau / 200 l / 0.5 USD /	100 USD	Doplnění o 200 l
Využito 263.58 l (přesný výpočet podle standardní spotřeby) + cca 57.61 l navíc kvůli zvláštním podmínkám využití (rezerva, jízda po zemině, vysoká teplota okolí, zatížení, technický stav vozu). Celkem 321.2 l. Aktuální status: cca 592.86 l spotřebováno a 13.49 l zbývá				

Z daného výpočtu je vidět, že jsme natankovali nádrž třikrát: poprvé na Slovensku (jen 50 l vzhledem k ceně), pak doplnili celou nádrž na Ukrajině (572.3 l) a pak ještě v Kazachstánu (200 l). Celková výše ceny nafty za celý pozemní usek činí 813.7 USD.

Pro kontrolu kalkulace jsme požádali další firmu FLAGMA, se kterou Batata s.r.o začala spolupracovat před rokem a bylo zjištěno, že účtovaná částka je obdobná.

Napadá nás otázka: proč bychom nenavrhli jinou trasu z Košic do Kostanaje, například přes Turecko? Vedení trasy přes Turecko v tomto případě nám umožní zredukovat jednu ze dvou

překládek na loď, protože tento stát propojuje Evropu s Asií (viz obrázek níž). To by nám mohlo zmenšit náklady a transitní dobu. Tato možnost však skrývá více problémů, než by se mohlo na první pohled zdát.



Obrázek 12 – Trasa z Košic do Kostanaje přes Turecko

Zdroj: Autorka

Začneme tím, že silniční doprava v EU je zpoplatněna. Kdybychom vedli trasu z Košic do Istanbulu, museli bychom projet 1 573 km. Do Oděsy bychom jeli 1 116 km. Rovnou tady máme navýšení minimálně 457 km. Problém spočívá v tom, že vedení trasy přes více států ovlivňuje cenu přepravy z toho důvodu, že jsou využívány zpoplatněné úseky. Na Ukrajině se pro tyto cíle využívá dálnice M05, která je součástí panevropských koridorů. Označuje se jako devátá hlavní dopravní osa. Na rozdíl od evropských tras se vůbec nezpoplatňuje. Je zřejmé, že to je výhodou Ukrajiny stejně jako předem zmíněné nulové mýtné. K porovnání musíme říci, že mýtné v Evropě závisí na mnoha faktorech. Například v Bulharsku dosud platí zastaralý systém dálničních známek pro užívání všech hlavních tahů a silnic, nikoliv dálnic. Známky se dělí do tří kategorií, které jsou rozděleny podle hmotnosti auta nebo kamionu. Cena použití jedné dálnice v EU může dosahovat hodnoty až 35 EUR v závislosti na kvalitě dopravní komunikace, ujeté délce a dopravní politice státu. Přesné ceny nalezneme na webových stránkách elektronických mýtných systémů. V České republice to je <http://www.mytocz.eu>. Během přepravy z Košic do Kostanaje přes Turecko projede kamion mnoho zpoplatněných úseků. Poplatek zohledňuje projetou kilometráž. Z toho důvodu se expeditorské společnosti snaží co nejmíň využívat tyto zpoplatněné komunikace.

Zkusíme vypočítat mýtné v případě propojení Košic a Sarpi (město na hranici Turecka a Gruzie) pro trasu přes Turecko ale nejdřív uvedeme přesnou posloupnost měst, přes které

prochází trasa Košice – Sarpi: Košice (SK) – Budapešť (HUN) – Segedín (HUN) – Bělehrad (SRB) – Niš (SRB) – Sofie (BLG) – Edirne (TUR) – Istanbul (TUR) – Merzifon (TUR) – Samsun (TUR) - Rize (TUR) – Sarpi (TUR). Je důležité si uvědomit, že Srbsko a Turecko nejsou členy EU. A spolu s Bulharskem tvoří trojici států mimo Schengenský prostor. To nám tvoří až tři překročení hranic EU a zdržení u celnic, zatímco v případě trajektu přes Ukrajinu jimi projedeme jen jednou.

Důležitým ovlivňujícím faktorem je emisní norma EURO. Většinou platí předpoklad, že čím starší auto nebo kamion, tím produkuje více emisí. Tato norma stanovuje limitní hodnoty a řadí je do 6 skupin: EURO 1 až EURO 6. Nejmodernější a nejšetrnější vůči životnímu prostředí je EURO 6 a tudíž je zpoplatněno nejméně. V tomto smyslu má Ukrajina určitě přednost, protože použití silnic a dálnic se vůbec nezpoplatňuje. V případě kamionu, který má v Evropě střední hodnotu EURO 5 a projede několika státy se výdaje zvětší o cca 100 až 200 EUR. Pro názornost například na Slovensku za stejných podmínek – 0.209 EUR za jeden ujetý kilometr. [20]

Výši ceny přepravného výrobku také ovlivňuje plat řidičů kamionů. V ČR průměrný plat činí 28 897 Kč [22]. Podle jobsik.cz, v SK je to podobné. Platy řidičů z Ukrajiny jsou relativně nízké. Výše platu osciluje kolem 13 250 UAH (11 613 Kč) [23]. V tomto případě bychom mohli snížit náklady na mzdy řidičům a konečná cena přepravného artiklu by byla o ten rozdíl menší.

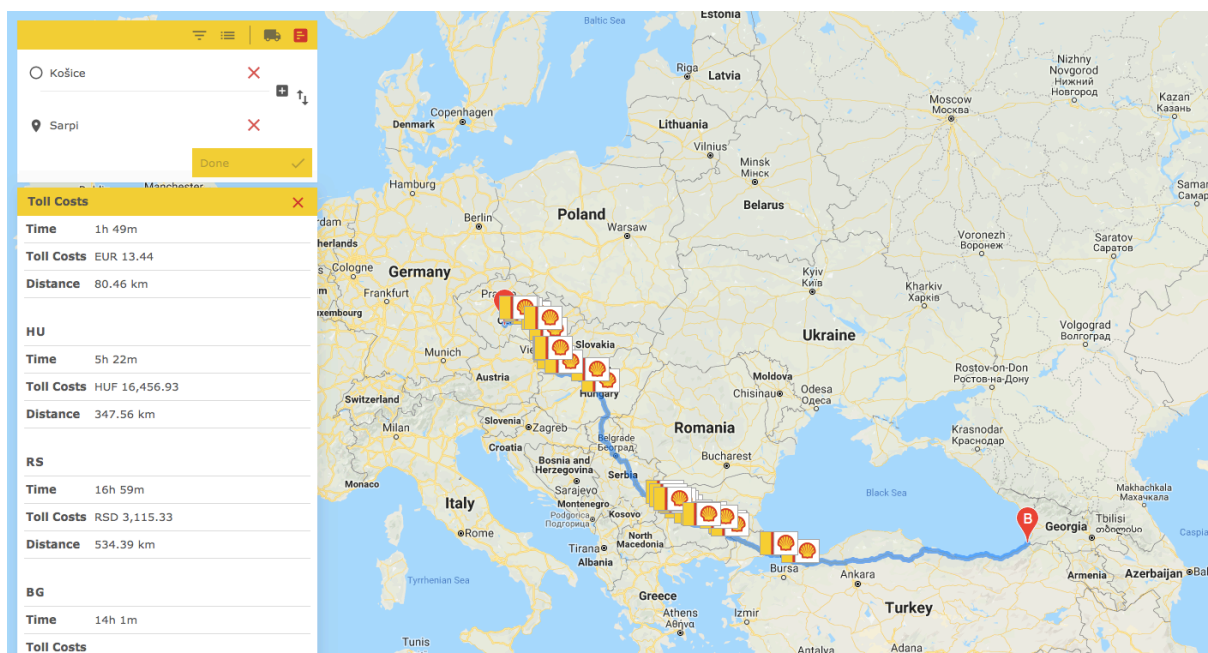
Další výhodou Ukrajiny je samozřejmě i to, že ceny pohonných hmot jsou tam mnohem nižší než v celé Evropské unii. Podle slovenského motoristického informačního portálu mají ceny za benzín následující hodnoty, viz Tabulka 5:

▲ nárast ceny voči predchádzajúcej aktualizácii							▼ pokles ceny voči predchádzajúcej aktualizácii						
cena	krajina		mena	v národnej mene			kurz	v EURO			v prepočte na SKK		
				Nat 95	Nat 98	Diesel		Nat 95	Nat 98	Diesel	Nat 95	Nat 98	Diesel
	Andora	AND	EUR	1,140	1,190	0,980	1,00000	1,14	1,19	0,98	34,34	35,85	29,52
▲	Belgicko	B	EUR	1,530	1,616	1,502	1,00000	1,53	1,62	1,50	46,09	48,68	45,25
▲	Bosna a Hercegovina	BIM	BAM	2,160	2,260	2,170	0,50922	1,10	1,15	1,11	33,14	34,67	33,29
▲	Bulharsko	BG	BGN	2,210	2,490	2,250	0,51130	1,13	1,27	1,15	34,04	38,35	34,66
▲	Česká republika	CZ	CSK	30,980	32,090	29,970	0,03908	1,21	1,25	1,17	36,47	37,78	35,28
▲	Čierna Hora	CG	EUR	1,310	1,350	1,230	1,00000	1,31	1,35	1,23	39,47	40,67	37,05
▲	Dánsko	DK	DKK	12,690		11,090	0,13426	1,70		1,49	51,33		44,86
	Estónsko	EST	EEK	1,278	1,318	1,248	1,00000	1,28	1,32	1,25	38,50	39,71	37,60
▲	Fínsko	FIN	EUR		1,656	1,389	1,00000		1,66	1,39		49,89	41,85
▲	Francúzsko	F	EUR	1,556	1,612	1,427	1,00000	1,56	1,61	1,43	46,88	48,56	42,99
▲	Grécko	GR	EUR	1,582	1,653	1,356	1,00000	1,58	1,65	1,36	47,66	49,80	40,85
▲	Holandsko	NL	EUR	1,789	1,854	1,467	1,00000	1,79	1,85	1,47	53,90	55,85	44,19
▲	Chorvátsko	HR	HRK	9,980	10,590	9,460	0,13543	1,35	1,43	1,28	40,72	43,21	38,60
▲	Írsko	IRL	EUR	1,410		1,310	1,00000	1,41		1,31	42,48		39,47
	Kanárske ostrovy	E	EUR				1,00000						
▲	Litva	LT	LTL	1,090	1,204	1,043	1,00000	1,09	1,20	1,04	32,84	36,27	31,42
▲	Lotyšsko	LV	LVL	1,240	1,295	1,152	1,00000	1,24	1,30	1,15	37,36	39,01	34,71
▲	Luxembursko	L	EUR	1,258	1,316	1,109	1,00000	1,26	1,32	1,11	37,90	39,65	33,41
▲	Macedónsko	MK	MKD	70,000	71,500	62,000	0,01618	1,13	1,16	1,00	34,12	34,85	30,22
▲	Maďarsko	H	HUF	381,000		389,000	0,00315	1,20		1,22	36,13		36,89
	Moldavsko	MD	MDL										
▲	Nemecko	D	EUR	1,495	1,575	1,243	1,00000	1,50	1,58	1,24	45,04	47,45	37,45
▲	Nórsko	N	NOK	16,120	17,110	15,170	0,10441	1,68	1,79	1,58	50,71	53,82	47,72
▲	Poľsko	PL	PLN	5,040	5,350	4,980	0,23283	1,17	1,25	1,16	35,35	37,53	34,93
▲	Portugalsko	P	EUR	1,593	1,631	1,383	1,00000	1,59	1,63	1,38	47,99	49,14	41,66
▲	Rakúsko	A	EUR	1,217	1,369	1,168	1,00000	1,22	1,37	1,17	36,66	41,24	35,19
	Rumunsko	RO	ROL				0,21588						
▲	Rusko	RUS	RUB	42,900	49,290	41,500	0,01366	0,59	0,67	0,57	17,65	20,28	17,08
▲	Slovensko	SK	EUR	1,319		1,179	1,00000	1,32		1,18	39,74		35,52
▲	Slovinsko	SLO	EUR	1,351	1,487	1,296	1,00000	1,35	1,49	1,30	40,70	44,80	39,04
▲	Srbsko	SR	CSD	146,900	155,900	155,900	0,00844	1,24	1,32	1,32	37,35	39,64	39,64
▲	Španielsko	E	EUR	1,314	1,456	1,238	1,00000	1,31	1,46	1,24	39,59	43,86	37,30
▲	Švajčiarsko	CH	CHF	1,680	1,740	1,750	0,84940	1,43	1,48	1,49	42,99	44,52	44,78
▲	Švédsko	S	SEK	16,160	16,760	16,060	0,09702	1,57	1,63	1,56	47,23	48,99	46,94
▲	Taliansko	I	EUR	1,624	1,619	1,498	1,00000	1,62	1,62	1,50	48,92	48,77	45,13
	Ukrajina	UA	UAH	29,100		26,850	0,03207	0,93		0,86	28,11		25,94
▲	Veľká Británia	GB	GBP	1,266	1,374	1,294	1,14515	1,45	1,57	1,48	43,68	47,40	44,64

Tabulka 7 – Ceny pohonných hmôt v evropských štátoch

Zdroj: [24]

Pojďme si spočítať mýto. K tomu využijeme portál Shell.com [25] viz obrázok nižšie. Budeme uvažovať strednú emisnú triedu EUR 3. Celková vzdialenosť medzi Košicami a Sarpí činí 2 824 km, čož bychom projeli za 3 a pól dne bez započtení doby projetí přes celnice. Úseky jsou: Slovensko 25 km se zpoplatněním 3.02 EUR; Maďarsko 400 km a 18 791 HUF; Srbsko 535 km a 3 115 RSD; Bulharsko 358 km bez poplatků; Turecko 1 506 km a 60 TRY. Celkem nám mýto vyšlo na částku 96.37 EUR.



Obrázek 13 Myto pro úsek Košice – Sarpi pro klasické vedení trasy z Košic do Kostanaje

Zdroj [25]

V tomto porovnání máme silniční dopravu Tureckem oproti námořní dopravě z Oděsy do Poti. Z předchozích kapitol víme, že přestože se do ceny započítává překládka zboží, námořní doprava je levnější a ekologičtější než automobilová. Po Sarpi následuje stejný úsek do Kostanaje jako v alternativním případě z Poti. Firma- přepravce Della udělila cenu ve výši 8 800 USD. Když se pokusíme o odhad, dostaneme přibližně stejnou částku, ale navýšení ceny v porovnání s trasou vedoucí přes Ukrajinu bude spočívat ve zvýšení ceny za palivo, existenci mýtného, delší cestovní době, větším platu řidičům a také cestovních výplatách.

Navrhovaná trasa je užitečná při přepravě zboží z Estonska, Lotyšska, Litvy, Polska a samotného Slovenska. V případě Běloruska se nejedná o užitečnou trasu, neboť stát nepodpořil sankce proti Rusku a tím pádem mu Rusko dovozuje tranzit a dovoz veškerého zboží s běloruským původem. Bělorusko tedy dováží zboží přímo přes Ruskou federaci.

Nyní si zopakujeme posloupnost dějů nutných k umožnění dopravy našich palet do Kostanaje. Batata používá služby 3PL (více v kapitole 1). Broker, který koná služby 3PL má zodpovědnost připravit CMR a technické podklady (cargo customs declaration/celní prohlášení o nákladu). Batata mu poskytuje ostatní doklady (proforma-faktura, faktura, nákladový list, technický pas produktu, certifikáty kvality a původu zboží, MSDS). Po tom, co jsou CMR a technické podklady připravené, jsou tyto doklady dány řidičům. Dále následuje příprava specifikace, stanovení podmínek přepravy a ceny. Jakmile jsou všechny doklady připravené, následuje nakládka zboží.

5. Zhodnocení a výběr vhodné trasy

Tato práce je především varováním, vzhledem ke stávající geopolitické situaci jsou logistici nuceni řešit problémy vyhledávání, ověřování a ohodnocení alternativních tras. My jsme si ukázali alternativní trasu pro propojení Bílé Cerkvy s Kostanajem a na její bázi jsme byli schopni využít její část pro propojení Slovenska (Košic) a Kostanaje. Také jsme tuto trasu srovnali s trasou, která byla vedena přes z ohledu logistiky klasický úsek Bulharsko – Turecko. Řešení takto složitých situací nám dovoluje ovlivnit tranzitní monopoly, podporovat obchodování a vyhledávat další možnosti v případě potřeby.

Teď se vrátíme ke hlavnímu problému, tj. jsou-li cesty Bílá Cerkva – Oděsa – Poti – Kostanaj a Košice – Oděsa – Poti – Kostanaj užitečné. Vyhodnocení se provádí nejen na základě užitých parametrů. Nejedná se jen o srovnání ve smyslu jednotek jako jsou vzdálenost, cena a doba přepravy z toho důvodu, že alternativa je ovlivněna světovou politikou, což původní trasa nebrala v potaz. Její předností však bylo vedení nejkratší a nejjednodušší možnou cestou. To je velmi důležitá věc, kterou musíme vzít na vědomí během srovnávání.

Nyní porovnáme následující parametry u původní (PT) a navrhované trasy (NT) z Bílé Cerkvy do Kostanaje:

Tabulka 8 – porovnání parametrů PT a NT z Bílé Cerkvy do Kostanaje

Zdroj: Autorka

	Trasa přes Rusko	Alternativní vedení
Vzdálenost	2 870 km	4 765 km
Druh dopravy	Silniční	Kombinovaná
Cena	5 500 USD – 6 000 USD	8 000 USD

Na první pohled si všimneme navýšení vzdálenosti a ceny. Vedení alternativní cesty je také mnohem komplikovanější vzhledem ke geografickým podmínkám ovlivňujícím další možné způsoby vedení této trasy. Je to však skoro jediná možná alternativa, jak bychom mohli přepravovat zboží mezi těmito body. Vzhledem ke všem těmto faktorům lze říci, že trasa splňuje požadavky zákazníků: zboží je vedeno podle aktuálních zákonů mimo Rusko, s minimálním navýšením ceny a vzdálenosti.

Dalším krokem bylo využití části této alternativní trasy státy EU, zejména Slovenskem. Pro názornost si srovnáme tyto dvě trasy z Košic do Konstanaje, které jsou vedené přes Ukrajinu

[SK/UA/KZ] nebo Turecko [SK/TR/KZ]:

Tabulka 9 – porovnání tras SK/UA/KZ a SK/TR/KZ

Zdroj: Autorka

	[SK/UA/KZ]	[SK/TR/KZ]
Vzdálenost	5 489 km	6 194 km
Doba přepravy	14 dní	15 dní
Cena	8 200 USD	8 800 USD

Výsledkem je zřejmá výhoda trasy [SK/UA/KZ] nad [SK/TR/KZ] z pohledu vzdálenosti a doby přepravy, i když vedení přes Ukrajinu je komplikovanější z důvodu multimodální dopravy.

V daném případě vidíme, že cesta přes Ukrajinu je rychlejší i když zároveň složitějším řešením z pohledu jednoduchosti vedení.

Ukrajina patří mezi státy, které historicky získaly určité přednosti. Na otázku: „Proč by EU měla spolupracovat s Ukrajinou?“ bychom mohli odpovědět:

- a. Ukrajina má výhodnou zeměpisnou polohu pro uskutečnění přepravy zboží;
- b. Má ekonomické výhody jako jsou například nulové sazby za použití silnic a dálnic;
- c. Má relativně nižší ceny pohonných hmot;
- d. Existence dohody EUR 1 je velmi výhodná pro podniky z obou stran.

Z toho je hned vidět, že Ukrajina jakožto tranzitní stát nejen ušetří čas a náklady, může také ovlivnit logistický monopol Ruska v případě aktuální geopolitické situace. Ukrajina je rozvojovým státem, který má Evropskou orientaci s obrovským potenciálem, který může být užitečným i pro státy EU (zejména logistické možnosti, které Ukrajina nabízí).

Tento příklad je také užitečným pro budoucí případy podobné těmto.

Závěr

V této bakalářské práci jsem se věnovala problematice silniční přepravy nebezpečného zboží z Ukrajiny do Kazachstánu se zohledněním aktuální geopolitické situace. Popsala jsem specifika této přepravy a možné využití alternativní trasy pro podobné případy. Jednalo se o reálný problém, který vznikl v roce 2014 a vyžadoval rychlé a spolehlivé řešení. Dále jsem se věnovala legislativě, podkladům a technickým aspektům přepravy zboží (ADR, balení atd.), trasování vzhledem k omezenému tranzitu zboží ze států, které podpořily protiruské sankce, a proto zboží z těchto zemí nesmí být vedeno přes území Ruské federace. Veškeré informace o daném trasování byly poskytnuty Batatou s.r.o.

Tato bakalářská práce nám na konkrétním příkladu přepravy zboží mezi Ukrajinou a Kazachstánem ukazuje, jakým způsobem může změna geopolitické situace zasáhnout do logistického řetězce. Propojení EU a států Střední Asie je důležité pro obě strany, a proto tento problém vyžadoval okamžitého řešení. Tento příklad nám ukazuje, jak moc se geopolitické vztahy můžou promítnout do logistiky a jaký můžou mít dopad. Bohužel v dnešní době je více konfliktních situací, které mají vliv na volné obchodování, trasování a logistiku.

Alternativní trasa Bílá Cerkva (UA) – Oděsa (UA) – Poti (GEO) – Gandža (AZ) – Baku (AZ) – Atyrau (KZ) – Kostanaj (KZ) v porovnání s původní trasou Bílá Cerkva (UA) – Voroněž (RUS) – Ufa (RUS) – Čeljabinsk (RUS) – Kostanaj (KZ) je méně příznivá. I když je nárůst kilometráže a ceny velký v porovnání s původními hodnotami, je cesta akceptovatelná, protože její existence hraje důležitou roli v obchodování mezi těmito dvěma částmi světa. Kdybychom neměli žádnou alternativu, jednalo by se o monopol Ruska z důvodu jeho velikosti a zeměpisné dominance v Eurasii. V případě, kdy by se zákazníkům ze Střední Asie nevyplatilo nakupovat zboží dovezené touto trasou, nutnost jejího provozování by naprosto odpadla. Podle statistiky je však vidět, že obchodování mezi Evropou a státy Střední Asie se stále rozvíjí.

Přeprava byla uskutečněna kombinovanou dopravou z Bílé Cerkvy do Kostanaje (nákladová auta a lodě). Dovážené aerosoly spadají do 2. třídy nebezpečných látek – středně nebezpečné, což mělo vliv na vybavení nákladních vozidel. Expeditorská firma Della bohužel neposkytla svůj finanční model, ze kterého vyplývá cena přepravy, neboť je to obchodním tajemstvím. Pro představu jsem však uvedla výchozí finanční model Dr. Tichého.

Taky si jsme uvedli, že cena využití pozemních komunikací nákladními vozidly záleží na typu a třídě této komunikace, hmotnosti samotného vozidla a množství produkovaných emisí.

Typ použité smlouvy v daném případě přepravy aerosolů je Incoterms – CPT. Batata využívala služby 3PL poskytovatele outsourcingu, který nejen organizoval, ale také zajišťoval přepravu a zabýval se administrativními záležitostmi.

Přestože je alternativní trasa z Bíle Cerkvy do Kostanaje méně ekonomicky výhodná než ta původní, její existence je stále vyžadována vzhledem k faktorům, které jsou uvedeny v kapitole 2. Její existence je taky nástrojem proti vzniku monopolu Ruska pro přepravu zboží mezi Evropou a Asií. V případě využití části této alternativní cesty pro EU je patrné, že daný způsob šetří čas a finanční prostředky, i když její vedení je složitější z důvodu využití námořní dopravy. Stejná metoda výpočtu byla použita pro jednotlivé položky finančního modelu jako v případě propojení Bíle Cerkvy a Kostanaje.

Věřím, že tato bakalářská práce je užitečná a obsahuje informace, které vysvětlují specifika přepravy zboží z/přes Ukrajinu a roli Ukrajiny v logistice. Uvedla jsem všechny fundamentální kroky při plánování přepravy mezi Ukrajinou a jejími sousedy do Střední Asie. Práce může být také využita jako návod k tomu, jak se dá vyhledat a zhodnotit alternativní vedení tras.

V neposlední řadě jsem na základě těchto příkladů ukázala, jakou roli může Ukrajina hrát ve stávající geopolitické situaci a její možné přínosy.

Použité zdroje

- [1] Vysvětlení stávající situace. Ministry of Foreign Affairs of Ukraine [online]. [cit. 14.8.2017]. Dostupné z: <http://kazakhstan.mfa.gov.ua/ru/ukraine-kz/trade>
- [2] Kava, A., předseda vše ukrajinského sdružení podnikatelů „Nová formace“ na konferenci 29.03.16. Insider. [online]. 2016. [cit. 20.8.2017]. Dostupné z: <http://ilife-news.com/34513-ukraina-i-novy-shelkovyy-put-alternativny-marshrut.html>
- [3] PERNICA, Petr. Logistika: Pasivní prvky. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1994. ISBN 80-7079-316-3.
- [4] LÍBAL, Vladimír a Jiří KUBÁT. ABC logistiky v podnikání. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1994. ISBN 80-85884-11-9.
- [5] OUDOVÁ, Alena. Logistika: základy logistiky. Kralice na Hané: Computer Media, 2013. ISBN 978-80-7402-149-7.
- [6] CEMPÍREK, Václav a Rudolf KAMPF. Nebezpečné zboží v logistických systémech. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. ISBN 80-86530-22-1.
- [7] Ministerstvo dopravy. Dop (MD) 2-04 Čtvrtletní výkaz o činnosti dopravců autobusové dopravy [Příloha č. 2 k vyhlášce č. 275/2011 Sb.]. Místo vydání: Ministerstvo dopravy, 2011. [cit. 15.6.18]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/vykazy/dop_-md-_2_04_2012.
- [8] Vlada ČR. Vyhláška ze dne 20. října 2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace [Předpis č. 296/2010 Sb., zdroj: SBÍRKA ZÁKONŮ ročník 2010, částka 110, ze dne 29. 10. 2010]. Místo vydání: Ministerstvo dopravy, 2011. [cit. 15.6.18]. Dostupné z: <http://www.sagit.cz/info/sb10296>.
- [9] TICHÝ, JAN. Kalkulace nákladů v silniční dopravě. Praha. Spolek IODA v Praze, 2017. ISBN 978-80-270-1405-7
- [10] Mezinárodní sankce proti Rusku. EU and US impose sweeping economic sanctions on Russia. The Guardian. [online]. [cit. 13.07.2018]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/world/2014/jul/29/economic-sanctions-russia-eu-governments>

- [11] The Next Chapter in Kazakhstan-EU Relations. The wall street journal. [online]. [cit. 08.10.2017]. Dostupné z: https://www.wsj.com/articles/the-next-chapter-in-kazakhstan-eu-relations-1412703767?mod=europe_opinion
- [12] Prezident Ruské Federace. Vyhláška ze dne 6. srpna 2014 č. 560 o uplatňování určitých ekonomických opatření k zajištění bezpečnosti Ruské federace. Místo vydání: Moskva, Kreml, 2014. [cit. 17.7.18]. Dostupné z: <http://ivo.garant.ru/#/document/70711352/paragraph/1:0>.
- [13] Ukraine and EU. Delegation of the European Union in Ukraine. [online]. [cit. 01.08.2018]. Dostupné z: https://eeas.europa.eu/delegations/ukraine_en/1937/Ukraine%20and%20the%20EU
- [14] Low cost manufacturing central Europe and Turkey. Healy Consultants Group PLC. [online]. [cit. 01.08.2018]. Dostupné z: <https://www.healyconsultants.com/europe-incorporation/europe-low-cost-manufacturing/>
- [15] Úřední věstník Evropské unie. Komise (EU). DOHODA O PŘIDRUŽENÍ mezi Evropskou unií a jejími členskými státy na jedné straně a Ukrajinou na straně druhé. Místo vydání: V Bruselu dne 29.5.2014. [cit. 22.7.17]. Dostupné z [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:22014A0529\(01\)&qid=1531076367532&from=CS](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:22014A0529(01)&qid=1531076367532&from=CS).
- [16] Komise (EU). Aktualizace nařízení EP a Rady (ES) č. 1907/2006 (REACH), přílohy II – Požadavky na sestavení bezpečnostních listů. Místo vydání: V Bruselu dne 1. června 2015. [cit. 24.7.17]. Dostupné z <https://www.mpo.cz/dokument158386.html>
- [17] Oficiální vstup Ukrajiny do evropské dopravní sítě TEN-T. Tyžden.ua [online]. [cit. 30.12.2017]. Dostupné z: <http://tyzhden.ua/News/204566>
- [18] Eastern Partnerships Indicative TEN-T map. EU mobility and transport. [online]. [cit. 7.7.2018]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/international/european_neighbourhood_policy/eastern_partnership/tent-maps_en
- [19] Ceny námořní dopravy pro přepravu nákladních aut z Oděsy. [online]. [cit. 15.6.2019]. Dostupné z: <https://www.ukrferry.com/schedules/chernomorsk-poti-batumi>

- [20] Popis charakteristik vozu Scania R420. [online]. [cit. 15.6.2019]. Dostupné z: <http://interdalnoboy.com/gruzoviki/description/scania-r420-tyagach-4x2.html>
- [21] Diesel prices. [online]. [cit. 15.6.2019]. Dostupné z: https://www.globalpetrolprices.com/Kazakhstan/diesel_prices/
- [22] Průměrné platy řidičům nákladních aut. [online]. [cit. 15.6.2019]. Dostupné z: <https://www.platy.cz/platy/doprava-spedice-logistika/ridic-kamionu>
- [23] Průměrné platy řidičům nákladních aut na Ukrajině. [online]. [cit. 15.6.2019]. Dostupné z: <https://dispatcher-gruzoperevozok.com.ua/blog/zarplata-voditelja-dalnobojshhika-v-ukraine>
- [24] Ceny pohonných hmot v Evropských státech. Slovenský mototuristický informační portál. [cit. 22.6.2018]. Dostupné z: http://www.mototuristika.sk/index.php?option=com_content&task=view&id=394
- [25] Kalkulace mýtného v Evropě. [online]. [cit. 10.5.2019]. Dostupné z: <https://roadservices.shell.com/cs-cz/tools/tollcalculator/>
- [26] Obchod Kazachstánu se Slovenskem vzrostl meziročně o 40 %. [online]. [cit. 22.7.2019]. Dostupné z <https://eadaily.com/ru/news/2018/04/13/torgovlya-kazahstana-so-slovakiey-vyrosla-na-40-za-god>
- [27] Kazachstán začal stavět silnice na Slovensku av Gruzii. [online]. [cit. 22.7.2019]. Dostupné z: https://www.inform.kz/ru/kazahstan-nachal-stroit-avtodorogi-v-slovakii-i-gruzii_a3517517

Seznam tabulek

Tabulka 1. Obalové skupiny

Tabulka 2. Výchozí finanční model

Tabulka 3. Výpočet nákladů pro trasu Bílá Cerkva – Kostanaj

Tabulka 4. Výpočet výší pohonných hmot

Tabulka 5. Výpočet nákladů pro trasu Košice – Kostanaj

Tabulka 6. Výpočet výší pohonných hmot

Tabulka 7. Ceny pohonných hmot v evropských státech

Tabulka 8. Porovnání parametrů PT a NT z Bílé Cerkvy do Kostanaje

Tabulka 9. Porovnání tras SK/UA/KZ a SK/TR/KZ

Seznam obrázků

Obrázek 1. Trasa Ukrajina – Čína

Obrázek 2. Prvky logistického řetězce

Obrázek 3. Jednotlivé řetězce

Obrázek 4. Obal aerosolů

Obrázek 5. Obchodní výměna mezi EU a Kazachstánem (2014-2016)

Obrázek 6. Vzor nákladního listu CMR

Obrázek 7. Panevropské silniční koridory

Obrázek 8. Dopravní infrastruktura Ukrajiny.

Obrázek 9. Mapa původní trasy.

Obrázek 10. Mapa alternativní trasy

Obrázek 11. Trasa Košice – Kostanaj

Obrázek 12. Trasa z Košic do Kostanaje přes Turecko

Obrázek 13. Myto pro úsek Košice – Sarpi pro klasické vedení trasy z Košic do Kostanaje

Příloha A

Nařízení vlády č. 194/2001 Sb.

Nařízení vlády, kterým se stanoví technické požadavky na aerosolové rozprašovače č. 194/2001 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na aerosolové rozprašovače.

Vláda nařizuje podle § 22 zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění zákona č. 71/2000 Sb., (dále jen "zákon") k provedení § 12 odst. 1 a 4 a § 13 odst. 2 a 4 zákona:

§ 1

(1) Toto nařízení zapracovává příslušné předpisy Evropské unie vztahující se k aerosolovým rozprašovačům¹), zároveň navazuje na přímo použitelný předpis Evropské unie upravující oblast klasifikace, označování a balení látek a směsí²) (dále jen „přímo použitelný předpis“) a upravuje technické požadavky na aerosolové rozprašovače.

(2) Pro účely tohoto nařízení se aerosolovým rozprašovačem rozumí nádobka určená pro jedno použití vyrobená z kovu, skla nebo plastu, která obsahuje stlačený, zkapalněný nebo rozpuštěný plyn pod tlakem, samotný nebo ve směsi s kapalinou, pastou nebo práškem, s uzávěrem, který umožňuje vypouštění obsahu jako směs pevných nebo kapalných částic v plynu, ve formě pěny, pasty, prášku nebo v kapalném stavu.

§ 2

(1) Stanovenými výrobky podle § 12 odst. 1 zákona jsou aerosolové rozprašovače s výjimkou výrobků uvedených v odstavci 2.

(2) Toto nařízení se nevztahuje na aerosolové rozprašovače, jejichž nádobka má objem

a) menší než 50 ml,

b) větší než 1000 ml u nádobek z kovu,

c) větší než 220 ml u nádobek ze skla potaženého plastem nebo trvale chráněných skleněných nádobek a nádobek z plastu, které při roztržení nemohou vytvářet střepiny,

d) větší než 150 ml u nechráněných skleněných nádobek a nádobek z plastu, které při roztržení mohou vytvářet střepiny.

(3) Aerosolové rozprašovače musí vyhovovat základním požadavkům uvedeným v příloze č. 1 k tomuto nařízení.

§ 3

Posouzení shody podle § 12 odst. 3 písm. a) zákona před uvedením aerosolového rozprašovače na trh se provádí postupy uvedenými v příloze č. 2 k tomuto nařízení.

§ 4

Zrušeno

§ 5

Splňuje-li aerosolový rozprašovač požadavky tohoto nařízení, umístuje na něj osoba odpovědná za uvádění aerosolového rozprašovače na trh výrazně, čitelně a nesmazatelně symbol "3" (obrácené epsilon).

§ 6

(1) Osoba odpovědná za uvádění aerosolového rozprašovače na trh uvede na aerosolovém rozprašovači výrazně, čitelně a nesmazatelně v českém jazyce tyto údaje:

- a) své jméno, příjmení a místo podnikání, je-li fyzickou osobou, nebo svou obchodní firmu a sídlo, je-li právnickou osobou,
- b) označení umožňující identifikaci dávky náplně, například datem výroby nebo číslem šarže,
- c) údaje podle bodu 1.2 přílohy č. 1 k tomuto nařízení,
- d) obsah náplně udaný hmotností nebo objemem kapalné fáze.

(2) U aerosolových rozprašovačů o celkovém objemu 150 ml nebo menším lze údaje podle odstavce 1 a označení podle § 5 uvést na štítku připevněném k aerosolovému rozprašovači.

(3) Splněním povinnosti označit aerosolový rozprašovač podle odstavce 1 písm. c) není dotčena povinnost označit aerosolový rozprašovač podle jiného právního předpisu³⁾ nebo podle přímo použitelného předpisu.

(4) Pokud aerosolový rozprašovač obsahuje hořlavé složky podle bodu 1.4.10 přílohy č. 1 k tomuto nařízení a není považován za „hořlavý“ nebo „extrémně hořlavý“ podle bodu 1.4.11 přílohy č. 1 k tomuto nařízení, musí být množství hořlavého materiálu obsaženého v aerosolovém rozprašovači uvedeno na štítku čitelně a nesmazatelně v tomto znění: „X % hmotnosti náplně je hořlavých.“

§ 7

Přechodné ustanovení

Aerosolové rozprašovače, které budou uvedeny na trh do 12 měsíců po dni nabytí účinnosti tohoto nařízení, mohou splňovat požadavky stanovené dosavadními předpisy.

§ 8

(1) Toto nařízení nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2002, s výjimkou ustanovení § 5, které nabývá účinnosti dnem vstupu smlouvy o přistoupení České republiky k Evropské unii v platnost.

(2) Dnem vstupu smlouvy o přistoupení České republiky k Evropské unii v platnost pozbývá platnosti § 4.