

SSL EXPRES

28.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 28-07-2025 Postaveny k přijímání, ne k vracení: Co říkají statistiky přístavů o obchodu v USA na západním pobřeží?

Spojené státy jako největší světová ekonomika vytvářejí image země, která je hluboce zapojena do globálního obchodu a jejíž kontejnery jsou neustále v pohybu a převážejí zboží do všech koutů světa. Pokud ale statistiky něco naznačují, v amerických přístavech více "zboží přichází" než "zboží odchází". V roce 2024 se v deseti největších amerických přístavech přepravilo dohromady 35,7 milionu TEU, což je jen zlomek ve srovnání s 224 miliony TEU, které odbavilo osm největších čínských přístavů...

Na základě údajů je obchodní tok rozhodně spíše jednosměrný než vyvážený. Zatímco samotná nerovnováha obchodu není nová, vznikající obraz v amerických přístavech ukazuje, jak hluboce se tato nerovnováha zakořenila, a to strukturálně, geograficky i provozně. Skutečným příběhem není to, který přístav je nejvytíženější, ale to, jak výrazně se liší práce každého z nich - od vysoce rychlých dovozních uzlů v Los Angeles a Long Beach až po neopěvované hrdiny vývozu v Houstonu a Savannah. Podle amerického Úřadu pro ekonomickou analýzu (BEA) USA dovážejí mnohem více, než vyvážejí, a v květnu 2025 se deficit zboží a služeb zvýšil o 50,4 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2024, což bylo způsobeno mnohem větším nárůstem dovozu než vývozu. To se odráží i v jeho přístavech. Mezi lety 2005 a 2025

- Los Angeles vyvezlo pouze 38 kontejnerů na každých 100, které dovezlo
- Long Beach si vedlo jen o něco lépe, v průměru 40
- New York - asi 34
- Houston, který se vymyká, mezitím v předchozích letech zůstal trvale nad 100 % s průměrem 117 % za výše uvedené období a 82 % poměrem vývozu v roce 2025 (5 měsíců), což z něj činí jeden z nejvyrovnanějších kontejnerových přístavů v zemi.

Za prvních 5 měsíců roku 2025 byla níže uvedena % vývozu v porovnání s dovozem

Pokud vás zajímá, co se tu děje, tak vlastně nic... Jednoduše řečeno, přístavy dělají to, k čemu byly vybudovány, ale rovnováha není ve prospěch vývozu.

"Dynamika přístavů v USA závisí na tom, co jimi prochází. Průmyslová centra, jako je Houston, prosperují z odchozích zásilek pryskyřic a chemikálií, zatímco vstupy, jako jsou Los Angeles a Long Beach, jsou zaplaveny dovozem a posílají prázdné kontejnery zpět, aby se honily za dalším velkým nákladem. Záleží na tom, co region vyrábí, co poptává a jak rychle se globální dodavatelský řetězec otáčí," říká Noushin Shamsili, generální ředitel a prezident společnosti NUCO Logistics, akreditované spediční firmy a celního makléře specializujícího se na manipulaci s chemickým, nebezpečným a farmaceutickým zbožím. Tento citát dokonale vystihuje model západního pobřeží. Proč:

- Protože není dostatek vývozu z USA, a to zejména přes přístavy na západním pobřeží
- Protože lodní linky jsou pod tlakem, aby rychle vracely prázdné lodě do Asie
- Protože USA jsou čistým dovozcem hotových výrobků, elektroniky, nábytku, textilu a hraček
- A protože zemědělský vývoz ze západu neustále klesá kvůli přetížení, nákladům a konkurenci spolehlivějších přístavů v Perském zálivu a na východě.

Poté, co v roce 2024 během krize v Rudém moři a nejistoty ohledně pracovních sil na východním pobřeží krátce získala zpět svůj podíl, klesl podíl USWC na celkové tonáži příchozích kontejnerů v USA z 39,3 % v lednu na pouhých 31,8 % v květnu 2025, což je jedna z nejnižších zaznamenaných úrovní. Dokonce i dovoz z východní Asie, historické bašty, prudce poklesl, přičemž podíl tonáže poprvé od počátku roku 2023 klesl pod 50 %.

Zatímco na východním pobřeží a na pobřeží Mexického zálivu se vrátila stabilita pracovních sil v přístavech, zasilatelé nadále diverzifikují trasy a upřednostňují spolehlivost a odolnost před staršími cestami. Tento posun přidává další vrstvu do vyvíjejícího se příběhu specializace přístavů a oslabující se dominance západního pobřeží v kontejnerovém obchodu USA. Americké přístavy se ale vyvinuly tak, aby plnily různé role v širším obchodním ekosystému.

- Západní pobřeží je navrženo pro rychlost a rozsah, přesouvá obrovské objemy dovozu z Asie..
- Pobřeží Mexického zálivu se stalo motorem průmyslového exportu, který odbavuje petrochemické výrobky, pryskyřice a suroviny z amerického výrobního pásma.
- Východní pobřeží díky cíleným investicím, vnitrozemskému propojení a vyváženějšímu mixu obchodu stále více zvládá obojí..

V důsledku toho vývozci neposílají zboží zpět jen přes stejné přístavy, do kterých dorazily kontejnery.. Přesouvají náklad přes přístavy, které jsou pro jeho odbavení vhodnější, často blíže výrobním uzlům, s menšími zácpami a flexibilnější kapacitou pro odjezd.

P.S. MAGA

!? SSL Express 28-07-2025 Nákladní doprava se nadále propadá (eurotransport.de)

Za první polovinu roku 2025 společnost Kühne+Nagel vykázala vyšší tržby, ale nižší zisk. Zatímco letecká a námořní nákladní doprava probíhá hladce, objem kamionové dopravy nadále klesá. Zde je podrobný popis toho, jak si logistická společnost vedla.

Poskytovatel logistických služeb Kühne+Nagel vykázal za první polovinu roku 2025 nárůst tržního podílu v námořní a letecké přepravě. Přestože se čistý zisk ve srovnání s předchozím rokem zvýšil, konečný výsledek je nižší. Problémem zůstává kamionová doprava a divize zaznamenává další ztráty.

Čisté tržby v divizi námořní přepravy společnosti Kuehne+Nagel se v první polovině roku 2025 meziročně zvýšily o 16 procent na 4,7 miliardy švýcarských franků. Provozní zisk (EBIT) dosáhl 368 milionů švýcarských franků a podle společnosti byl významně ovlivněn negativními vlivy směnných kurzů. Objem na konci června 2025 se meziročně zvýšil o 2 procenta na 2,1 milionu standardních kontejnerů. Významné zisky na trhu byly zaznamenány zejména na trasách námořní přepravy z Asie do Evropy. „Den osvobození“ (zavedení sankčních cel prezidentem Donaldem Trumpem) znamenal zlom ve druhém čtvrtletí roku 2022. Americký dolar následně vstoupil do výrazného období oslabení a nejistoty kolem amerických cel prudce vzrostly. Poptávka po službách námořní přepravy a sazby byly odpovídajícím způsobem volatilní. V tomto prostředí byla společnost Kuehne+Nagel schopna více než kompenzovat klesající objemy do USA jinými trhy. Čisté tržby v divizi letecké nákladní dopravy se v první polovině roku 2025 meziročně zvýšily o 8 procent na 3,6 miliardy švýcarských franků, zatímco zisk před zdaněním a úroky (EBIT) se neúměrně zvýšil o 10 procent na 230 milionů švýcarských franků. Objem letecké nákladní dopravy se na konci června 2025 meziročně zvýšil o 7 procent na 1,1 milionu tun. Divize letecké nákladní dopravy dosáhla obzvláště silného růstu v segmentech zboží podléhajícího rychlé zkáze, polovodičů a cloudové infrastruktury (hyperscaler) – což je oblast orientovaná na budoucnost, kterou společnost Kuehne+Nagel hodlá energicky rozšiřovat.

Čisté tržby v divizi pozemní dopravy dosáhly v první polovině roku 2025 výše 1,8 miliardy švýcarských franků a zisk před zdaněním (EBIT) 47 milionů švýcarských franků. Společnost uvedla, že využití sítě zůstalo nízké kvůli utlumené poptávce na evropských trzích. Společnost Kuehne+Nagel to však předpovídala již po konci prvního čtvrtletí roku 2025. Akvizicí španělského poskytovatele logistiky obecného nákladu TDN však společnost Kuehne+Nagel dále posílila svou přítomnost na Pyrenejském poloostrově a výrazně rozšířila své regionální pokrytí pro zákazníky, uvedla společnost. Transakce byla dokončena na konci druhého čtvrtletí roku 2025.



SSL express 28-07-2025 Kanada a Mexiko se dohodly na obchodním plánu, který má obejít USA (The Loadstar)

Kanada a Mexiko se blíží k vytvoření plánu na obejítí USA s cílem snížit překládková cla a daně a posílit vzájemný obchod, uvádí PPR Mundial. V tomto desetiminutovém videu, které zkoumá výhody nového pozemního a námořního obchodního koridoru, který se vyhne USA, jsou uvedena velká čísla. USA by mohly přijít o 69 miliard dolarů na daních, 17 miliard dolarů na nepřímých výhodách a také by mohlo dojít ke snížení zaměstnanosti o 39 miliard dolarů, uvádí se v článku, což znamená, že během pěti let dojde ke ztrátě 245 miliard dolarů. Zvláště tvrdě by to mohlo zasáhnout ekonomiku středozápadu USA, kde by došlo k poklesu o 2,8 %.

Existují však i dlouhodobější dopady. Čistý energetický koridor bez hranic pro kontejnery a data by mohl přilákat i obchod mimo Severní Ameriku a efektivita, o které se v plánu hovoří, naznačuje, že i kdyby se USA vrátily k obchodu založenému na pravidlech, koridor by zde zůstal. V září se očekává podpis dohody mezi Mexikem a Kanadou, přičemž Severní pásmo by mělo být plně funkční v roce 2028. Vzrušující vývoj....



SSL Express 28-07-2025 Nejvyšší soud na Srí Lance nařídil vyplatit 1 miliardu dolarů za katastrofu ms X-Press Pearl (Splash 247)

Srílanský Nejvyšší soud nařídil majitelům a provozovatelům kontejnerové lodi X-Press Pearl zaplatit 1 miliardu dolarů jako odškodnění za ničivé ekologické a ekonomické škody, které loď způsobila v roce 2021, když začala hořet a potopila se u Kolomba. Incident, který soud popsal jako

"nejzávažnější námořní ekologickou katastrofu v historii země", spočíval v tom, že plavidlo plující pod singapurskou vlajkou začalo 20. května 2021 hořet, zatímco převáželo nebezpečný náklad včetně 25 tun kyseliny dusičné a více než 1 500 kontejnerů. Navzdory několikatýdennímu úsilí hasičů se plavidlo 2. června 2021 potopilo a do Indického oceánu vypustilo obrovské množství toxinů a plastových granulí - známých také jako nurdles. Následky byly katastrofální: rozsáhlé znečištění moře, hromadný úhyn mořských živočichů - 417 mořských želv, 48 delfínů, osm velryb - a vážné narušení pobřežních ekosystémů. Rok trvající zákaz rybolovu dále zničil živobytí tisíců obyvatel Srí Lanky.

Soud nařídil, aby byla 1 miliarda dolarů vyplacena tajemníkovi státní pokladny ve splátkách do jednoho roku. Na proces restituce a rehabilitace bude dohlížet komise pro odškodnění za ms X-Press Pearl, které předsedá penzionovaný soudce E.A.G.R. Amarasekera. Soudní senát rovněž nařídil srílanskému generálnímu prokurátorovi, aby urychlil trestní vyšetřování proti zúčastněným osobám, včetně místních agentů a úředníků obviněných z nečinnosti. Rozsudek označil majitele plavidla, společnost EOS Ro, nájemce a místního zástupce Sea Consortium Lanka - všechny se sídlem v Singapuru - za odpovědné podle zásady "znečišťovatel platí". Soud zjistil, že tyto strany sice uznaly škody na životním prostředí, ale nepředložily věrohodné posouzení nebo protinávrhy k předloženým ztrátám. Nejvyšší soud rozhodl, že stát rovněž zklamal své občany. Tehdejší ministr životního prostředí Nalaka Godahewa a Úřad pro ochranu mořského prostředí (MEPA) byli shledáni, že porušili základní práva tím, že nepřijali rychlá preventivní opatření. Rozsudek přišel v reakci na několik petic za základní práva, které podali ochránci životního prostředí, rybářské komunity a náboženští představitelé. Soud prohlásil incident za "největší zaznamenaný únik plastů do moře na světě" s odkazem na bezprecedentní únik nebezpečných materiálů, které otrávil vody a poškodily fytoplankton - kritický pro oceánské ekosystémy. Rozsudek rovněž poukázal na dlouhodobé dopady katastrofy, neboť znečištění a ekologické škody jsou patrné i po čtyřech letech.

Majitelé a jejich zástupci se k rozsudku zatím veřejně nevyjádřili.



SSL Express 28-07-2025 Swiss WorldCargo se připojuje k transatlantické alianci pro nákladní dopravu (Verkehr)

Od 1. srpna 2025 se společnost Swiss WorldCargo stane oficiálním partnerem v transatlantické dohodě o spolupráci mezi společnostmi Lufthansa Cargo a United Cargo. Aliance tak dále rozšiřuje své aktivity mezi Evropou a USA – k radosti zákazníků mezinárodní letecké nákladní dopravy, kteří budou v budoucnu těžit z ještě hustšího pokrytí sítě, vylepšené logistiky rezervací a větší flexibility.

Společnosti Lufthansa Cargo a United Cargo úspěšně spolupracují již několik let v rámci společné obchodní dohody. Cílem je zefektivnit a zpřístupnit zákazníkům nákladní dopravu mezi USA a Evropou sdílením zdrojů – zejména prostřednictvím koordinovaných prodejních aktivit, sdílených sítí a jednotné zákaznické zkušenosti. S přidáním společnosti Swiss WorldCargo se spolupráce rozšíří na více než 200 destinací ve Spojených státech a také do středoevropských center Frankfurt a Curych. „Tato dohoda je důležitým milníkem v posílení naší spolupráce, rozšíření naší globální sítě a zlepšení flexibility a konektivity pro naše zákazníky,“ vysvětluje Alain Chisari, předseda představenstva společnosti Swiss WorldCargo.

Oba stávající partneři jsou také potěšeni rozšířením společného podniku. „Připojení společnosti Swiss WorldCargo k úspěšnému společnému podniku společností Lufthansa Cargo a United Cargo je důležitým milníkem ve zlepšení spolupráce a vytváření přidané hodnoty pro naše zákazníky,“

uvedl Ashwin Bhat, generální ředitel společnosti Lufthansa Cargo. „Tato rozšířená spolupráce spojuje tři prémiové dopravce s doplňkovými sítěmi, provozními znalostmi a sdílenými hodnotami,“ dodává Jan Krems, prezident společnosti United Cargo.

V budoucnu budou letové řády lépe koordinovány, procesy odbavení standardizovány a rezervační a sledovací systémy dále synchronizovány. Všichni tři partneři zdůrazňují, že spolupráce je plně v souladu s pokyny EU a USA pro hospodářskou soutěž.



SSL Express 28-07-2025 Trumpova cla: Zisk General Motors se snížil o 1,1 miliardy dolarů

Cla Donalda Trumpa způsobila v minulém čtvrtletí pokles zisku společnosti General Motors o 35 procent na 1,9 miliardy dolarů. Společnost plánuje ztráty kompenzovat snižováním nákladů a úpravami výroby.

Dovozní cla Donalda Trumpa stála amerického automobilového giganta General Motors v minulém čtvrtletí 1,1 miliardy dolarů. Zisky meziročně klesly o 35 procent na 1,9 miliardy dolarů (1,62 miliardy eur). GM stále očekává, že cla zavedená americkým prezidentem za celý rok budou stát 4 až 5 miliard dolarů. Společnost doufá, že alespoň 30 procent této ztráty vykompenzuje úpravami výroby a snížením nákladů. Nicméně podle GM by se zákazníci v Severní Americe měli připravit na zvýšení cen o 0,5 až 1 procento. GM v červnu oznámila, že část své výroby přesune z Mexika do Spojených států. Zisk GM překonal i nižší očekávání trhu. Tomu napomohly i aktivity v Číně, kde společnost vykázala zisk již druhé čtvrtletí po sobě. GM také snížila fixní náklady o 800 milionů dolarů. Odpis zásob elektromobilů však vedl k nákladům ve výši 600 milionů dolarů. Společnost GM prodala ve druhém čtvrtletí 974 000 vozidel, což je o téměř 25 000 méně, než analytici očekávali. Přestože tržby meziročně klesly o 1,8 procenta na něco málo přes 47 miliard dolarů, stále překonaly očekávání.

SSL EXPRES

29.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 29-07-2025 Skupina Rhenus se spoléhá na vnitrozemskou vodní dopravu (nikoliv ovšem u nás)

Skupina Rhenus vede konsorcium Rhône Modal Shift, které bude v příštích 25 letech provozovat dva přístavy na řece Rhône. Francouzská vláda a Compagnie Nationale du Rhône (CNR) oficiálně svěřily správu veřejných přístavů Vienne Sud a Portes-lès-Valence společnosti Rhene Modal Shift, nově vzniklému konsorciu vedenému mezinárodním poskytovatelem logistických služeb Rhenus. Dvacetiletá koncese sdružuje Rhenus (51 procent), Obchodní a průmyslové komory (CCI) departmentů North Isère a Drome (po 20 procentech) a Société Report Modal (9 procent). Deklarovaným cílem je posílení koridoru Středomoří-Rhône-Saôna. Konsorcium se zavázalo zdvojnásobit objemy nákladní dopravy do roku 2032, a to prostřednictvím vylepšení infrastruktury spolufinancovaného investičním plánem ve výši 80 milionů eur pro čtyři přístavy na Rhône. CNR odhaduje, že zvýšené využívání vodních cest a železniční dopravy by mohlo z silniční sítě údolí Rhône odstranit až 120 000 nákladních vozidel ročně. Očekává se, že tento posun sníží dopravní zácpy a zlepší spolehlivost nákladní dopravy.

Podle společnosti Rhenus jsou oba přístavy již aktivními logistickými uzly: Vienne Sud, součást 340hektarového průmyslového parku Inspira, v roce 2024 odbavil po vodě přibližně 115 000 tun a po železnici 127 000 tun. Portes-lès-Valence, trimodální zařízení o rozloze 45 hektarů, v tomto období odbavilo po vodě přibližně 80 000 tun a po železnici 171 000 tun. Zlepšením možností multimodální dopravy, zejména po vodních cestách a železnici, projekt optimalizuje tok zboží mezi evropskými vnitřními trhy a mezinárodními námořními trasami. To podle CNR přispěje k efektivnější logistice a podpoří konkurenceschopnost regionálního průmyslu.



SSL Express 29-07-2025 MSC plánuje historickou obnovu stárnoucí feederové flotily

Největší světový kontejnerový dopravce plánuje historickou obnovu své flotily feederových lodí. Makléřská společnost Braemar uvádí, že společnost Mediterranean Shipping Co (MSC) připravuje "megaprojekt", v jehož rámci chce společnost vedená Sorenem Toftem objednat až 120 plavidel o velikosti od 1 100 do 5 000 teu.

"Při pohledu na flotilu MSC se zdá, že se jedná převážně o náhrady a že je to logický krok vzhledem k tomu, že průměrné stáří jejich vlastněné lodní tonáže je 22 let a v době, kdy se tato plavidla začnou dodávat, překročí hranici 25 let," vysvětluje společnost Braemar v aktualizaci o kontejnerových trzích a naznačuje, že obrovské množství dodávek, pravděpodobně z čínských lodnic, by se protáhlo až do roku 2029.

Společnost MSC se sídlem v Ženevě se stane prvním dopravcem, který v nadcházejících měsících překročí hranici 7 milionů teu. Za posledních deset let se jeho velikost téměř ztrojnásobila díky masivní kampani na výstavbu nových lodí a historickému vstupu na trhy s použitými loděmi. Expanze společnosti MSC posunula vnitrozemské Švýcarsko mezi země s největším počtem lodí na světě. Internetový cenový portál VesselsValue v lednu zveřejnil každoroční žebříček deseti zemí, které vlastní nejvíce lodí podle celkové hodnoty majetku, přičemž Švýcarsko se na deváté místo dostalo především díky kontejnerové a výletní flotile společnosti MSC.



SSL Express 29-07-2025 POUČTE SE: Slouží nákladní list jako konečný důkaz o přepravě? (Shipping and Freight Resources)

Čas od času se objeví v redakci (SaFR) od čtenářů podnětné otázky. Jeden z pravidelných čtenářů nedávno poslal čtyři takové otázky na základě příspěvku na LinkedIn, na který narazil. Vzhledem k hloubce, která je nutná k řádnému zodpovězení každého tématu, budou zodpovězeny v sérii jednotlivých příspěvků..

Zde je otázka #1 a odpověď. Text v kurzívě je dotaz od čtenáře..

Otázka 1: *Náložný list nemusí být nutně potvrzením, že zboží bylo naloženo na plavidlo. (Má na mysli pouze B/L "přijato k odeslání", nebo existuje ještě nějaká jiná možnost?)*

Odp.1: Z technického hlediska je tvrzení "B/L nemusí být nutně potvrzením, že zboží bylo naloženo na plavidlo" správné. Upozorňuje na často špatně chápaný aspekt konosamentů, zejména při pohledu na různé druhy dopravy a bankovní postupy. V případě multimodální nebo kombinované přepravy může být zboží předáno dopravci ve vnitrozemí (např. ve skladu nebo v kontejnerovém skladu) dlouho předtím, než se dostane do přístavu pro námořní přepravu. Někteří dopravci zahrnují do podmínek nákladního listu zvláštní ustanovení, která definují pojem

"na palubě" jako nakládku na první druh dopravy, kterým může být silniční, železniční nebo dokonce člunová doprava. Například:

"Na palubě" na zadní straně tohoto konosamentu znamená na palubě jakéhokoli prvního druhu dopravy použitého nebo zajištěného dopravcem, včetně železniční, silniční, vodní a letecké dopravy.

Nebo

"Na palubě" znamená, že Zboží je naloženo na palubu Plavidla nebo naloženo na palubu jakéhokoli vozidla nebo jiného přepravního zařízení, které Dopravce používá nebo obstarává jako první způsob přepravy, nebo naloženo na přepravní zařízení používané jakýmkoli Poddopravcem nebo Subdodavatelem pro Přepravu v souladu s podmínkami tohoto Návrhu." V tomto kontextu se tedy poznámka "na palubě" může objevit ještě před fyzickým naložením nákladu na plavidlo. V praxi se však takové náložné listy často vystavují s poznámkou "Přijato k přepravě", dokud nedojde ke skutečnému naložení na plavidlo..

V případě námořního konosamentu (port-to-port), tradičního "námořního konosamentu", je rozlišení přísnější.

Náložný list "přijátý k odeslání" znamená, že dopravce přijal zboží do své péče v přístavu nebo terminálu, ale ještě ho nenaložil na plavidlo.

"Naloženo na palubu" znamená, že náklad byl fyzicky naložen na plavidlo, a tato poznámka se obvykle doplňuje ručně nebo se na ni otiskne razítko s názvem plavidla a datem. Při financování obchodu, zejména v rámci akreditivů, banky obvykle vyžadují jako důkaz o odeslání zásilky B/L s označením "Shipped on Board" (naloženo na palubu).

Navzdory tomu, co je vytištěno, se však vyskytly vzácné případy, kdy byl vystaven náložný list s poznámkou "Shipped on Board", ale kontejner nebyl ve skutečnosti nikdy naložen. To poukazuje na riziko spoléhání se pouze na dokumenty bez ověření.. Dalším úhlem pohledu totiž je, že vzhledem k tomu, že tato otázka je od osoby "financující obchod" a za předpokladu, že se jedná o dokumentární akreditiv, mohl by existovat také pohled, že "Banky obchodují s dokumenty, a nikoli se zbožím, službami nebo plněním, k nimž se dokumenty mohou vztahovat" podle UCP 600, článek 5. Víme, že banky neověřují, zda bylo zboží skutečně naloženo na palubu, a pracují pouze na základě toho, že poznámka "Shipped on Board" na konosamentu je potvrzením, že náklad byl naložen na loď.

Abychom tedy odpověděli na původní otázku:

- Ano, toto prohlášení se může týkat především dokladů B/L "Přijato k odeslání".
- Mohlo by se však vztahovat i na některé B/L pro multimodální přepravu, kde by se "na palubě" mohlo vztahovat i na náklad naložený v prvním druhu dopravy..
- A v bankovním kontextu nám to připomíná, že shoda dokumentů se ne vždy rovná fyzické realitě..

Je dobré si uvědomit, že konosament není vždy tím, čím se zdá být, zejména když výrazy jako "na palubě" mohou znamenat různé věci v závislosti na vystaviteli, druhu dopravy a typu dokladu.

P.S. Pokračování příště...



SSL express 29-07-2025 Prodej portů CK Hutchison se odkládá (DVZ)

Plánovaný prodej přístavní divize společnosti CK Hutchison byl opět odložen. Hongkongská skupina zabývající se přístavy a logistikou promeškala termín stanovený na neděli 27. července pro exkluzivní jednání se společnostmi Blackrock a MSC. Podle prohlášení podaného Hongkongské burze cenných papírů 28. července společnost CK Hutchison nadále jedná s oběma členy konsorcia „s cílem přilákat významného strategického investora z Čínské lidové republiky jako klíčového člena konsorcia“.

Společnost CK Hutchison plánuje prodat velkou část svého portfolia přístavů. Dohoda zahrnuje 43 přístavů ve 23 zemích, včetně dvou lokalit na Panamském průplavu. Kupujícími jsou americký správce aktiv BlackRock a italská dopravní společnost MSC. Od oznámení v březnu prodej vyvolává politické napětí. V USA je vnímán jako návrat vlivu nad Panamským průplavem. V Číně se setkal s kritikou. Regulátor trhu v Pekingu oznámil vyšetřování a státní média vidí v ohrožení národní zájmy.

První částečný prodej panamských přístavů se v dubnu neuskutečnil podle plánu. Nicméně podle agentury Reuters pozorovatelé očekávají, že jednání budou pokračovat. Neúspěch dohody je považován za nepravděpodobný. Další nejistotu způsobuje potenciální zájem čínské logistické společnosti Cosco. Společnost se zřejmě chce připojit ke konsorciu a zajistit si v tomto procesu slovo. To by mohlo vést k dalším politickým třenicím, zejména ve vztahu ke Spojeným státům. Akcie CK Hutchison po oznámení prodeje výrazně vzrostly, ale do poloviny dubna své zisky ztratily. Od té doby se cena akcií pohybovala v souladu s trhem.

SSL EXPRES

31.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 30-07-2025 POUČTE SE: Je náložný list vždy důkazem přepravní smlouvy?? (Shipping and Freight Resources) pokračování

Otázka 2: Nákladní list nemusí být nutně důkazem přepravní smlouvy mezi majitelem lodi a odesílatelem. Mnoho plavidel je pronajato a nákladní list vystavuje provozovatel plavidla. (To není zcela srozumitelná otázka.)

Odp.2: Toto tvrzení je platné, ale často špatně chápáné, zejména pokud zkoumáme právní postavení konosamentu (B/L) v různých přepravních režimech.

- **Liniová doprava**

V běžné obchodní linkové dopravě, kdy si odesílatelé rezervují náklad u dopravce (např. Maersk, Hapag-Lloyd atd.), je smlouva o přepravě zboží uzavřena v okamžiku rezervace, dlouho předtím, než se do hry dostane konosament. Představte si tento běžný scénář:

Knihující agent nebo speditér kontaktuje dopravní linku telefonicky, e-mailem nebo prostřednictvím online rezervačního systému s požadavkem. "Rezervujte prosím 2 x 40' kontejnery z Durbanu do Singapuru na lodi XYZ Express, voy 102, odplouvající 30. července, za uvedenou sazbu 1 350 USD/40'." Lodní společnost odpoví (zpětným e-mailem, potvrzením rezervace ve formátu PDF nebo oznámením na portálu): "Rezervace potvrzena. Místo přiděleno. Podléhá našim standardním podmínkám podle našeho konosamentu." A ouha, jen tak byla uzavřena přepravní smlouva, přestože ještě nebyl vystaven žádný fyzický dokument (jako je nákladní list), a vznikla právně závazná smlouva založená na nabídce, přijetí, protiplnění a záměru.

V tomto kontextu tedy náložný list není samotnou smlouvou, ale dokladem o již existující smlouvě, jakmile je zboží přijato a odesláno.

- Námořní přeprava na základě charterové smlouvy (např. hromadný náklad)
- Pokud se jedná o pronájem lodi (např. pronájem na dobu určitou, Time Charter), smlouva o přepravě se řídí smlouvou o pronájmu mezi vlastníkem lodi a nájemcem. B/L vystavený v rámci charterové smlouvy je obvykle pouze potvrzením o převzetí nákladu a může sloužit také jako doklad o vlastnictví, v závislosti na způsobu jeho vystavení a jurisdikci.
- Pokud se nájemce rozhodne provést prodej na volném moři během přepravy nákladu, může být konosament převeden na kupujícího jako doklad o vlastnictví, ale podkladovou smlouvou je stále charterová smlouva, nikoli konosament..

Tato zásada byla pevně stanovena ve věci *Rodocanachi v. Milburn* (1886), kde soud rozhodl: "Ve vztahu mezi vlastníky lodí a nájemci tvoří smlouvu pouze nájemní smlouva. Náložný list je třeba považovat pouze za potvrzení o převzetí zboží."

Shrnutí:

- V liniovém obchodě, kde se charterové smlouvy nevyskytují, je konosament obecně důkazem dříve uzavřené smlouvy.
- V obchodě s charterovanými loděmi nemusí konosament představovat smlouvu o přepravě mezi vlastníkem a nájemcem, protože to je úlohou dohody o charterové smlouvě..
- V obou případech závisí úloha konosamentu na vztahu mezi stranami a na právní struktuře přepravy.
- Pochopení tohoto rozdílu je zásadní, zejména v případech, kdy domněnky o právní síle B/L mohou vést ke sporům, pokud je povaha přepravy špatně pochopena.

P.S.

Pokud vás zajímá, proč se stále cituje případ z roku 1886, je to proto, že právní systémy, zejména systémy common law, jako je tomu ve Spojeném království a mnoha námořních jurisdikcích, jsou založeny na precedentu. Pokud není nějaká zásada zrušena, zůstává v platnosti a rozsudek *Rodocanachi v. Milburn* nebyl zrušen. Často se používá jako výchozí bod nebo kotevní citace, zejména v akademických a smluvních debatách. Ačkoli *Rodocanachi v. Milburn* zůstává základním případem týkajícím se vztahu mezi nájemními smlouvami a konosamenty, jeho zásada byla potvrzena a upřesněna několika moderními rozhodnutími, jako jsou *The Dunelmia* a *The Starsin*, což ukazuje, jak soudy nadále přizpůsobují doktrínu současné námořní praxi.



SSL Express 31-07-2025 POUČTE SE: Kdy je nákladní list považován za doklad o vlastnictví? (Shipping and Freight Resources) (B/L otázka 3 ze 4)

V předchozích dílech se autor pokusil odpovědět na pronikavou sadu otázek od čtenáře, který narazil na příspěvek na LinkedIn o náložných listech a hledal jasnost v klíčových bodech jako "Slouží náložný list jako definitivní důkaz o přepravě." a "Je náložný list vždy důkazem přepravní smlouvy? Toto je 3. okruh s otázkou toho znění:

Q3: B/L nemusí být nutně dokladem o vlastnickém právu ke zboží. Kopie B/L nikdy nejsou doklady o vlastnictví a originály B/L, když jsou přímo odeslány, fungují jako námořní náložné listy (Ocean Bill of Lading). (Nejsou SeaWaybill doklady o vlastnickém právu ke zboží?)

Odpověď 3: Nákladní list plní 3 hlavní funkce. 1) Doklad o přepravní smlouvě, 2) Převzetí zboží a 3) Doklad o vlastnictví.

Náložný list se vystavuje několika různými způsoby

- - Jako "**přímý náložný list (Straight B/L)**" – náložný list zaslaný na konkrétní stranu (např.: Acme Imports). To je VELMI podobné SeaWaybill-u, kromě toho, že přímý B/L je fyzicky vystaven odesílateli jako "originální" B/L.
 - Jako "**převoditelný náložný list (Negotiable B/L)**" – náložný list zasílaný několika různými způsoby ("to order", "to order of the shipper", "to order of Acme Imports", "to order of a bank XYZ")
 - Ve vzácných případech jako "**náložný list na doručitele**" – náložný list, ve kterém je kolonka příjemce prázdná nebo obsahuje slova "Bearer"

I když je vystaven v originálech, je přímý náložný list neobchodovatelný a nepřevoditelný na základě žira (rubopisu, endorsementu), což znamená, že dodání zboží může převzít pouze "jmenovaný příjemce". Zda lze přímý náložný list považovat za "doklad o vlastnictví", může podléhat právní jurisdikci.

- V anglickém právu musí být alespoň jeden z "originálních" přímých náložných listů předložen dopravci, aby bylo zajištěno uvolnění.
- Takže zde, v tomto případě/jurisdikci, platí **přímý náložný list ≠ SeaWaybill**.
- Podle zákonů USA není přímý náložný list ani dokladem o vlastnictví, ani originál není vyžadován k získání dodávky zboží, pokud je doručen straně uvedené jako příjemce.
- Takže zde, v tomto případě/jurisdikci, **mají přímý náložný list a SeaWaybill stejný účel**.

Náložný list na doručitele vydávají dopravci jen velmi zřídka kvůli

- **Extrémní přenositelnost:** účet na doručitele dává vlastnictví a práva tomu, kdo jej fyzicky drží, včetně práva nárokovat si náklad, aniž by bylo nutné potvrzení nebo ověření totožnosti.
- **Bezpečnostní riziko:** V případě ztráty, krádeže nebo zneužití se každý, kdo se jím prokáže, stává oprávněným k doručení, což z podvodu nebo neoprávněného vydání činí skutečnou hrozbu.
- **Váhání dopravce:** Většina dopravních linek a bank odrazuje nebo se přímo vyhýbá vydávání účtů na doručitele, protože dopravce nemusí být schopen ověřit legitimitu doručitele, pokud neexistuje jasný řetězec péče nebo kontext, a to komplikuje odpovědnost, sledování a finanční shodu.

Takže za těchto okolností **zůstává skutečným dokumentem vlastnictví POUZE "Převoditelný náložný list"**, ve kterém příjemce čte "To Order of....." s jeho různými variantami a požadovanými potvrzeními.

Mnoho dopravců používá jedinou šablonu dokumentu, která funguje buď jako náložný list nebo SeaWaybill, podle toho, jak je vystaven. Drobným písmem v některých smluvních podmínkách nákladního listu dopravce je uvedeno:

"Bill" se rozumí buď (A) náložný list, pokud je tento dokument vystaven jako náložný list, nebo (B) SeaWaybill, pokud je tento dokument vystaven jako námořní náložný list. Bez ohledu na cokoli jiného obsaženého v tomto návrhu zákona nebo do něj začleněného, pokud bude vydán jako SeaWaybill, nebude dokladem o vlastnickém právu ke zboží."

nebo

"Bill" znamená tento dokument, ať už vystavený jako náložný list nebo SeaWaybill, a ať už je vystaven v papírové nebo elektronické podobě.

To znamená, že nadpis konosamentu je obecný a NESpecifikuje, zda se jedná o SeaWaybill nebo ne.

Je tedy třeba mít na paměti, že to, zda je dokument právně náložným listem nebo SeaWaybill-em, závisí na způsobu jeho vyplnění (např. pole zásilky, obchodovatelnost), nikoli pouze na záhlaví v horní části.

Stručně řečeno, na základě výše uvedeného můžeme dojít k závěru, že

1. Ne VŠECHNY náložné listy jsou "doklady o vlastnictví"
2. Kopie jakéhokoli náložného listu, ať už přímého nebo obchodovatelného, se nikdy nepovažují za "doklad o vlastnictví"
3. V závislosti na jurisdikci se náložný list, pokud je vystaven jako přímý náložný list, chová jako SeaWaybill
4. Jediným skutečným dokladem o vlastnictví je originální obchodovatelný (to order) náložný list, který umožňuje právní převod vlastnictví prostřednictvím potvrzení a doručení



SSL Express 31-07-2025 Evropský trh s nákladními vozidly v poklesu (eurotransport.de)

Nejnovější údaje Asociace evropských výrobců automobilů (ACEA) hovoří samy za sebe: registrace nových užitkových vozidel v první polovině roku 2025 výrazně klesly a problémem zůstává také růst elektrických vozidel. Minus 15,4 procenta u nákladních vozidel, minus 13,2 procenta u dodávek a minus 4,4 procenta u autobusů – tak střízlivý je procentuální pokles registrací nových užitkových vozidel v Evropě v prvním pololetí roku 2025 ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Asociace evropských výrobců automobilů (ACEA) je proto znepokojena, a to i proto, že ekonomické prostředí pro výrobce automobilů je již v současné době obtížné. Přestože se podíl bateriových elektrických modelů zvýšil, růst zatím není dostatečně silný, protože přijetí na trhu je podle ACEA nadále zpomalováno téměř nedostatkem základních rámcových podmínek. Elektrický pohon má nyní podíl na trhu 21,6 procenta u autobusů (+5,2 procenta), 9,5 procenta (+3,7 procenta) u dodávek a 3,6 procenta (+1,5 procenta) u nákladních vozidel. Při pohledu na těžká nákladní vozidla nad 16 tun je podíl elektrických vozidel nyní ještě menší, a to 1,5 % (+0,4 %). Naopak nafta zůstává nespornou jedničkou: vznětové motory tvoří 93,6 procenta nákladních vozidel, 82,0 procenta dodávek a 64,7 procenta autobusů. "Ano, tržní podíl elektromobilů vzrostl na 3,6 procenta z 2,1 procenta v loňském roce, ale to zdaleka nestačí a jen několik zemí je hnací silou. K dosažení cílů pro rok 2030 musí být alespoň jedno ze tří nových těžkých nákladních vozidel bezemisní, což je desetinásobný nárůst za méně než pět let," vysvětluje Thomas Fabian, ředitel pro užitková vozidla společnosti ACEA. "Bez cílených opatření zůstane přechod na vozidla s nulovými emisemi i nadále výrazně omezen. S ohledem na nejambicióznější světové cíle v oblasti emisí CO2 potřebují evropští výrobci nákladních automobilů a autobusů naléhavě optimální rámcové podmínky: za prvé vhodnou infrastrukturu pro nabíjení a doplňování paliva a za druhé nákladovou paritu s konvenčními vozidly, aby zajistili životaschopné obchodní modely pro dopravní společnosti. Bez těchto předpokladů budou cíle pro rok 2030 brzy nedosažitelné."

Pokud se podíváte na údaje o registracích v jednotlivých zemích, Německo zůstává problémovým dítětem. V segmentu dodávek se v této zemi propadl o 14,7 procenta, což je smutný vrchol v Evropě. V případě nákladních vozidel klesl počet nových registrací v Německu o 27,5 procenta, což je téměř dvakrát více, než je evropský průměr. V samotném případě autobusů se tamní trh dokázal udržet nad průměrem s minus 3,2 procenta.



SSL Express 31-07-2025 EVG varuje před kácením v DB Cargo (DVZ)

Plány DB Cargo na zintenzivnění úsporného kurzu ve vysoce ztrátové jednovozové dopravě (ERA) se stávají konkrétnějšími. Handelsblatt píše, že toto rozdělení má být drasticky zredukováno až k úplnému opuštění. Jinde se hovoří o scénářích, podle kterých má být ztrátový byznys snížen o 80 procent, nebo alespoň o 60 procent. Ve scénáři s nejsilnějšími škrty by mohlo být postiženo 8000 pracovních míst. Generální ředitelka DB Cargo Sigrid Nikutta se dohodla se zástupci zaměstnavatelů na zrušení 5000 pracovních míst do roku 2029. V dubnu navíc uvedla: "Buď se nám podaří v Německu udržet finančně životaschopnou přepravu jednotlivých vozových zásilek – nebo ji již nebudeme moci v této formě provozovat."

Proto tyto snahy nejsou nové. Tlak se však zvyšuje. Důležitým spouštěčem úsilí představenstva Cargo jsou totiž vysoké schodky, které společnost v posledních letech vykázala. V důsledku toho bylo ze strany Evropské komise zahájeno řízení o státní podpoře proti Spolkové republice Německo, protože skupina DB převzala ztráty. DB Cargo pak nebude muset platit žádné sankce, pokud se společnosti podaří do konce roku 2026 dostat do černých čísel. Deutsche Bahn zároveň vypověděla smlouvu o převodu zisků a ztrát s DB Cargo a musí tedy do konce roku 2026 fungovat ziskově. Proto jsou netrpělivě očekávány pololetní údaje, které generální ředitel DB Richard Lutz představí ve čtvrtek.

DB je však také věřitelem DB Cargo. "V této funkci požádala společnost, aby předložila přepracovanou koncepci trvale ekonomické přepravy jednotlivých vozových zásilek," říká tisková mluvčí DB. V jednovozové dopravě činila ztráta v roce 2024 365 milionů eur, jak v dubnu uvedla pro DVZ finanční ředitelka DB Cargo Martina Niemannová. Kombinovaná doprava (CT) rovněž vykázala ztrátu 80 milionů eur, ale první dva měsíce roku 2025 zahájila s pozitivním výsledkem. Součástí financovaného konceptu je studie, kterou předložily dvě poradenské firmy Oliver Wyman a SCI Verkehr jménem představenstva DB Cargo. Studie je stále pod pokličkou. Odborový svaz železnic a dopravy (EVG), který je zastoupen v dozorčí radě DB, ale zřejmě zná nějaké výsledky. S ohledem na tuto zprávu se EVG obává "jasného přerušení v ERA". V ohrožení je několik tisíc pracovních míst. Hrozí také klimatický kolaps, protože doprava by se přesunula na silnice. A zároveň by výrazné škrty v tomto segmentu ohrozily bezpečnost dodávek pro některá odvětví. ERA "není chybou v rozvaze, ale srdcem celého sektoru železniční nákladní dopravy," píše svaz svým členům. Vyzývá Cargo Board, aby se odvrátil od škrťů a místo toho důsledně implementoval opatření dohodnutá s podnikovými radami o budoucnosti nákladní železnice. Kromě toho musí federální vláda efektivněji propagovat ERA, "jinak hrozí masivní ztráta pracovních míst a dalších 40 000 nákladních vozidel na silnicích," uvádí EVG.

Spolková vláda již v roce 2024 financovala ERA částkou 300 milionů eur a poskytla dalších 20 milionů eur na dotace na ceny zařízení. Podle vlastních informací je tržní podíl DB Cargo v Německu v ERA přibližně 90 procent. Společnost však obdržela pouze 60 procent z celkové výše dotace, a proto DB Cargo požaduje změnu financování. ERA se na výkonnosti nákladní dopravy DB Cargo podílí 28 procenty (oproti roku 2024). V kolektivní smlouvě je stanoveno 20 procent. Nejdůležitějším segmentem pro DB Cargo je přeprava ucelených vlaků, která tvoří 52 procent objemu přepravy.



SSL Express 31-07-2025 CMA CGM sleduje Hutchison Ports jako možnost (Splash247)

Francouzský přepravní a logistický gigant CMA CGM potvrdil, že se poohlíží po potenciální akvizici terminálů od CK Hutchison poté, co o víkendu vypršela exkluzivní jednání mezi hongkongským konglomerátem a konsorciem vedeným společností BlackRock. Předběžná dohoda, která byla poprvé oznámena v březnu, zahrnovala prodej většiny globálního přístavního portfolia společnosti Hutchison v hodnotě 22,8 miliardy dolarů skupině, která zahrnovala BlackRock a

Mediterranean Shipping Company (MSC), vlastněnou rodinou italského lodního magnáta Gianluigiho Aponteho. Po několika měsících vyjednávání a silném tlaku ze strany Pekingů však exkluzivita v neděli vypršela, což otevřelo dveře konkurenčním nabídkám.

"Je to velmi důležité pro průmysl a je to důležité pro nás jako významného hráče v tomto sektoru," řekl finanční ředitel CMA CGM Ramon Fernandez novinářům během včerejší prezentace výsledků společnosti za druhé čtvrtletí. "Jsme přítomni v 65 terminálech po celém světě, takže tuto operaci velmi pozorně sledujeme a máme přirozený zájem se na ní podílet," dodal.

Hutchison mezitím v pondělí uvedl, že pokračuje v jednáních s původní skupinou vedenou BlackRock a může zahrnovat "velkého strategického investora" z Číny, přičemž zdroje ukazují na COSCO, státem podporovaný námořní kolos, jako na možného účastníka. COSCO je také partnerem CMA CGM v Ocean Alliance.

Pokud se společnosti CMA CGM podaří získat část portfolia společnosti Hutchison, podtrhne to rostoucí rivalitu mezi předními světovými kontejnerovými společnostmi – MSC, Maersk, COSCO a CMA CGM – o zajištění vertikální kontroly nad logistickým hodnotovým řetězcem, od lodí a kontejnerů až po terminály, sklady a leteckou nákladní dopravu.

Tento nejnovější krok navazuje na rychlou diverzifikaci společnosti CMA CGM v posledních třech letech, včetně akvizic v oblasti logistiky elektronického obchodování, letecké přepravy a rostoucího mediálního impéria.

SSL EXPRES

01.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 01-08-2025 POUČTE SE: Námořní konosament a jeho odlišnosti od ostatních konosamentů (Shipping and Freight Resources) (B/L otázka 4 ze 4)

V návaznosti na předchozí příspěvky v této sérii se tento příspěvek zabývá poslední otázkou, kterou položil čtenář, který narazil na příspěvek na LinkedIn o konosamentech a chtěl objasnit některé jemné nuance. Otázky, které již byly řešeny, byly:

- Slouží konosament jako definitivní důkaz o přepravě?
- Je konosament vždy důkazem smlouvy o přepravě?
- Kdy je konosament považován za doklad o vlastnictví?

Čtvrtá a poslední otázka zněla: Nesprávně se předpokládá, že všechny konosamenty jsou námořní, což nejsou, a pokud nejsou, jejich funkce se liší od námořních konosamentů.

Odp. 4: To je skutečně důležitý rozdíl, který je v každodenní přepravní dokumentaci často přehlížen. Často mluvíme o konosamentu, jako by se jednalo o jediný standardizovaný dokument s jednotnými funkcemi. Ve skutečnosti však nejsou všechny konosamenty stejné a ne všechny jsou námořní. Některé konosamenty se vůbec nemusí řídit námořním právem.

Co je to námořní náložný list??

Mezinárodní obchodní komora definuje námořní (Marine) konosament (označovaný také jako Ocean konosament) jako *"klasický dokument tradičního vývozního obchodu, který hraje tři potenciální role: 1) jako potvrzení o převzetí nákladu a důkaz, že zboží bylo přijato ve zjevně*

dobrému stavu; 2) jako důkaz o podmínkách přepravní smlouvy mezi odesílatelem a námořním dopravcem; a 3) jako nástroj umožňující převod kontroly nad dodávkou zboží ("obchodovatelnost"), který umožňuje držiteli konosamentu obchodovat se zbožím v tranzitu prostou indosací a fyzickým předáním konosamentu."

Námořní konosament = Marine B/L (ačkoli tak nemusí být na tiskopise označen) se vystavuje pro námořní přepravu z přístavu do přístavu a obvykle se řídí mezinárodními námořními úmluvami, jako jsou Haagská pravidla, Haagsko-visbyjská pravidla nebo v některých případech Hamburská pravidla. Tento přepravní doklad se používá pro námořní přepravu mezi námořními přístavy a běžně se o něj opírají akreditivy (označují jej názvem "námořní konosament"), vyřizování reklamací a sjednávání pojištění. Jeho právní rámec je pevně zakotven v námořním právu, které stanoví práva, povinnosti a limity odpovědnosti dopravce v době, kdy je náklad na palubě plavidla.

Další, jiné konosamenty: V současné době se mnoho zásilek přepravuje na základě principu "od dveří ke dveřím", který zahrnuje nejen námořní přepravu, ale také vnitrozemskou kamionovou dopravu, železniční přepravu, přepravu na bářkách nebo dokonce leteckou přepravu. A v takových případech přichází ke slovu jiný typ konosamentu, a to konosament pro multimodální nebo kombinovanou přepravu. Tyto konosamenty může vystavit také speditér nebo NVOCC, přičemž v jednom dokumentu je zahrnuta celá cesta z továrny ve vnitrozemském městě do skladu příjemce na druhém konci světa. Zatímco zákazník obdrží pouze jeden nákladní list, v zákulisí se na skutečném pohybu podílí více poskytovatelů přepravy, z nichž každý funguje v jiném právním režimu.

A právě v tom spočívá klíčový rozdíl = Na rozdíl od námořního konosamentu, který se řídí námořními úmluvami, multimodální nebo jiný než námořní B/L nemá jednotný právní rámec. Námořní část může stále spadat pod Haag-Visby, ale silniční část se může řídit úmluvou CMR (v Evropě), železniční část úmluvou CIM a vnitrostátní kamionová doprava vnitrostátními právními předpisy jednotlivých zemí. Vzhledem k tomu, že v konosamentu nemusí být konkrétně uvedeno, zda se jedná o námořní nebo kombinovanou přepravu, a také proto, že dopravce může nabízet i přepravu od dveří ke dveřím, je běžné, že konosamentní podmínky dopravce obsahují níže uvedené údaje:

(1) Přeprava z přístavu do přístavu

Dojde-li ke ztrátě nebo poškození v době mezi nakládkou Zboží Dopravcem nebo jakýmkoli Poddopravcem v přístavu nakládky a vykládkou Zboží Dopravcem nebo jakýmkoli Poddopravcem v přístavu vykládky, odpovědnost Dopravce se určí v souladu s Haagskými pravidly nebo jakýmkoli vnitrostátním právním předpisem, který Haagská pravidla nebo jejich změny zapracovává nebo činí závaznými pro tento nákladní list.

(2) Kombinovaná doprava

Při silniční přepravě mezi zeměmi v Evropě se odpovědnost určuje podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) ze dne 19. května 1956 a při železniční přepravě mezi zeměmi v Evropě podle Mezinárodní dohody o železniční dopravě (CIM) ze dne 25. února 1961 (nebo jakýchkoli změn této úmluvy nebo dohody).

Jako příklad uveďme zásilku z Johannesburgu v Jihoafrické republice do Kolína nad Rýnem v Německu. Dopravce vystaví jediný nákladní list kombinované dopravy. Náklad se nejprve

přepravuje po silnici nebo železnici z Johannesburgu do Durbanu, poté po moři do Rotterdamu a nakonec nákladním autem nebo vlakem do Kolína nad Rýnem. Přestože se na něj vztahuje jeden dokument, právní povinnosti a závazky pro jednotlivé segmenty se značně liší. V případě reklamace nákladu se určení toho, kdo je odpovědný, stává složitým, protože bude třeba ověřit přepravní mód v době vzniku škody a také to, zda se tento segment řídí námořním právem, úmluvami o silniční dopravě nebo nějakou jinou smluvní podmínkou.

Závěr

Za skutečné námořní konosamenty se považují pouze ty konosamenty, které se vztahují pouze na přepravu po moři z jednoho přístavu do druhého a které podléhají námořnímu právu. Ostatní, i když jsou stále právně platné a uznávané jako konosamenty, se liší funkcí, odpovědností a zacházením. Pochopení tohoto rozdílu je zásadní nejen pro odesílatele a speditéry, ale také pro bankéře, pojistitele a právní poradce, kteří se zabývají pohledávkami z nákladu, financováním obchodu nebo dodržováním přeshraničních předpisů.

P.S. A zazvonil zvonec a pohádky je konec, milé děti. Příště si řekneme o zlých celních předpisech a Hloupém Honzovi, jak s nimi bojuje



SSL Express 01-08-2025 Nová NCD konvence posiluje postavení speditéra v mezinárodní směně zboží

Pracovní skupina VI Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL) vypracovala novou úmluvu o obchodovatelných nákladních dokladech (NCD), která je zásadním právním nástrojem pro budoucnost spedice a pohybu zboží v dnešních složitých dodavatelských řetězcích. Cílem této úmluvy je vytvořit harmonizovaný právní rámec pro používání převoditelných přepravních dokladů ve všech druzích dopravy, a to jak v papírové, tak v elektronické podobě. Posiluje úlohu speditérů jako dopravců a podporuje moderní multimodální operace.

Úmluva NCD je řešením, které přináší právní jasnost a praktické nástroje, které speditéři potřebují pro orientaci ve stále složitějších globálních dodavatelských řetězcích.

Mezi hlavní výhody patří:

- Právní uznání převoditelných multimodálních dokumentů, a to i v elektronické podobě, jako je elektronický multimodální přepravní konosament FIATA (eFBL)
- Harmonizovaný právní rámec pro použití v různých jurisdikcích a druzích dopravy
- Posílení právního postavení speditérů, kteří vystupují jako smluvní dopravci
- Jasná pravidla pro vlastnické dokumenty, která jsou slučitelná se stávajícími režimy odpovědnosti za dopravu

Tento vývoj podporuje efektivitu, transparentnost a bezpečnou výměnu dokumentů, což je nezbytné pro digitální transformaci a důvěru v multimodální transakce.



SSL Express 01-08-2025 Společnost Schenker oznamuje výsledky za 2. čtvrtletí s dopadem na společnost DSV (The Loadstar)

Ve svých prvních čtvrtletních výsledcích po dokončení akvizice společnosti DB Schenker včera výkonný ředitel společnosti DSV Jens Lund uvedl, že integrace německého podniku "skvěle začala". Vzhledem k tomu, že DB Schenker se významně podílel na dvou ze tří měsíců sledovaného období, dosáhly tržby skupiny DSV necelých 70 miliard dkr (9,5 miliardy USD) ve srovnání s 41,1 miliardy dkr ve stejném období předchozího roku.

Provozní zisk (EBIT) skupiny se zvýšil o 15 % na 4,72 miliardy dkr, k čemuž podle společnosti přispěly zejména "stabilní organické výsledky, zejména v letecké a námořní dopravě, a také příspěvek společnosti Schenker ve výši 925 milionů dkr". Spediční divize Air & Sea vykázala 19,4% nárůst provozního zisku před započtením zvláštních položek na 3,4 miliardy Dkr, a to v důsledku "pozitivního organického růstu zisku díky vyššímu hrubému zisku v kombinaci se solidním příspěvkem společnosti Schenker".

Pan Lund však analytikům sdělil, že se společnost potýkala s různými protivětrými napříč svými vertikálami.

"Když se podíváme na vertikální odvětví, myslím, že je fér říct, že vertikální odvětví, jako je automobilový průmysl, se v dnešní době pravděpodobně potýká s protivětrem. Na straně maloobchodu je to také tak-tak, zatímco v oblasti technologií vidíme výrazný pokrok - to byla velmi silná oblast společnosti Schenker a je to také oblast, na kterou se DSV zaměřuje," řekl. Pokud jde o leteckou nákladní dopravu, pan Lund uvedl, že společnost stále zjišťuje, jaký produktový mix je pro její objemy nejlepší. "Již dříve jsme se zmínili, že jsme přišli o některé objemy - určité maloobchodní objemy, které opravdu nepřinášely velké výnosy, a také některé objemy zboží podléhající rychlé zkáze. Pokud jde o zboží podléhající rychlé zkáze, nemyslím si, že bychom za dobu, co se na to dívám, někdy dosáhli hrubého zisku na tunu vyššího než 300 až 350 Dkr. Není to něco, co by pro nás mělo velký význam - nepřináší nám to velké příjmy ani GP a ani se to příliš neslučuje s naším síťovým obchodem," dodal.

Připustil však, že v rámci celé skupiny byly výnosy ze spedice sníženy nižší úrovní zisku společnosti Schenker a že tomu tak bude i nadále. "Schenker nám trochu snižuje výnosy a bude to mít nyní dopad i na další čtvrtletí, protože pravděpodobně výnosy ještě trochu sníží. Celá myšlenka samozřejmě spočívá v tom, abychom objem Schenkeru dotáhli na konci dne do výnosu a abychom si udrželi co největší objem," dodal.

Divize silniční nákladní dopravy mezitím zůstala pod značným tlakem, a to i přes připojení rozsáhlé evropské sítě silničních bojů Schenker, přičemž EBIT ve druhém čtvrtletí meziročně poklesl o 5,3 % na 520 milionů dkr.

Zatímco obecná slabost evropské ekonomiky trápí tuto divizi již několik čtvrtletí, za klíčový faktor dalšího zhoršení ziskovosti označil pan Lund aktivity společnosti Schenker v USA - soustředěné kolem akvizice společnosti USA Truck v roce 2022. "Společnost Schenker má v USA provoz, který přináší značné ztráty. Vlastně od doby, kdy byla převzata, dosahuje finančních výsledků, které jsou deficitní. Na straně společnosti Schenker je podle mého názoru spravedlivé také říci, že zejména německý trh byl také významným problémem, zatímco na straně DSV je problémem také německý automobilový a německý trh," vysvětlil.

Divize Contract Logistics - od akvizice společnosti Schenker přejmenovaná ze společnosti Solutions - vykázala meziroční nárůst zisku EBIT o 9,5 % na 724 milionů dkr, a to zejména díky příspěvku společnosti Schenker a relativně "měkkému organickému zisku" ze stávajících činností. Pan Lund však také prozradil, že se vyskytly určité problémy v oblasti smluvní logistiky, které divizi brzdily. "Bylo to čtvrtletí, kdy nemůžeme být s výsledkem stoprocentně spokojeni - a to nejen na straně společnosti Schenker. Bohužel jsme měli několik případů, kdy se zdálo, že jsme na několika účtech nějak výrazně zaostali. Jeden z nich je v USA, a pak je tu pár dalších míst, kde jsme měli i nadále určité problémy. V USA je to prý vyřešeno, ale v posledním čtvrtletí nás to stálo značné číslo, které ovlivnilo výsledky. Ale tady bylo velmi pozitivní seznámení se s podnikáním Schenker - je velmi silné v Asii a Tichomoří a také v Americe," řekl.

Očekává se, že synergie z koupě společnosti Schenker přinesou v letošním roce zhruba 500 milionů dkR, přičemž DSV zachovala svůj předchozí celoroční výhled EBIT ve výši 19,5 až 21,5 miliardy dkR.



SSL Express 01-08-2025 CEP: Hermes restrukturalizuje a přesouvá své vlastní dodávky k poskytovatelům služeb

Poskytovatel logistických a CEP služeb Hermes uvádí, že v současné době pracuje na dalším rozvoji své hlavní činnosti v rámci svého „Plánu plného potenciálu“. Jak odborový svaz Ver.di oznámil v článku ve svém členském časopise 22. července, tato restrukturalizace bude zahrnovat rozsáhlé propouštění. Podle Ver.di bude v důsledku programu plného potenciálu ztraceno přibližně 700 pracovních míst. Nyní s podporou Ver.di zavedla generální rada zaměstnanců společnosti Hermes sladění zájmů a čtyři sociální plány, které se vztahují na různé divize.

„Restrukturalizace a plánované snižování počtu pracovních míst se alespoň provádějí sociálně přijatelným způsobem,“ vysvětluje regionální ředitel hamburské pobočky Ver.di Lars-Uwe Rieck. „Zástupci zaměstnanců společnosti svým závazkem zajistili, aby opatření byla sociálně tlumená, což je pro ty, kterých se to týká, velmi důležité.“

Jak informoval server Ver.di, v rámci restrukturalizace budou vlastní dodávky společnosti Hermes, které již tvoří méně než pět procent jejího obchodu, kompletně outsourcovány. Řidiči, kteří navštěvují balíkové prodejny, již nebudou zaměstnání společností Hermes. Místo toho budou pro tyto úkoly využívány externí firmy.

„Tento přístup považujeme za zásadně chybný a jsme i nadále přesvědčeni, že společnost s vlastní doručovací službou a silnou tržní působností má větší šanci na udržitelný úspěch,“ zdůrazňuje Lars-Uwe Rieck. „Bohužel na toto obchodní rozhodnutí nemáme žádný vliv.“

Společnost Hermes Germany potvrdila společnosti LOGISTIK HEUTE restrukturalizační plány, ale nevyjádřila se k počtu pracovních míst, která by v důsledku plánu plného potenciálu byla zrušena.



SSL Express 01-08-2025 Tata Motors přebírá Iveco (eurotransport.de)

Iveco sotva oznámilo prodej své obranné divize, včetně značek IDV a Astra, italské obranné společnosti Leonardo, když následovala další bomba: Zbývající společnost kompletně získal indický automobilový gigant Tata Motors, který mimochodem již v roce 2008 získal zavedené značky Jaguar a Land Rover. Podle tiskové zprávy vydané oběma stranami je cílem akvizice vytvořit silnou platformu pro udržitelný růst kombinací doplňkových kompetencí, globálního dosahu a sdílených strategických vizí. Jinými slovy, vytvořit globálního giganta v oblasti užitkových vozidel.

Nabídka společnosti Tata Motors činí přibližně 3,8 miliardy eur, bez započítání výtěžku z prodeje obranného byznysu. Dozorčí rada společnosti Iveco již vyjádřila svou plnou podporu a doporučuje akcionářům, aby hlasovali pro akvizici. Společnost Tata Motors zase zdůrazňuje, že akvizice má posílit stávající strategii společnosti Iveco a dlouhodobě ji rozvíjet v zájmu všech zúčastněných stran – včetně zaměstnanců, dodavatelů a zákazníků. Fúzí vznikne společnost s ročním prodejem přes 540 000 vozidel, která se vyznačuje širokou produktovou škálou a prakticky žádným překrýváním průmyslových a geografických struktur. Fúze má posílit inovace v oblasti řešení udržitelné mobility, umožnit zvýšení efektivity a otevřít nové příležitosti k růstu. Navzdory fúzi zůstane sídlo společnosti Iveco v Turíně a stávající značky budou rovněž zachovány. Společnost Tata Motors se rovněž zavazuje, že neprovede žádnou významnou restrukturalizaci ani uzavírání závodů Iveco. Akvizice také ošetří pracovní sílu: Podle společnosti Tata Motors se neplánuje

žádné propouštění. V této souvislosti společnost Tata Motors zdůrazňuje, že integrace je navržena pro udržitelnou a dlouhodobou spolupráci s cílem zajistit konkurenceschopnost obou společností.

Transakce stále podléhá schválení regulačními orgány, ale očekává se, že bude dokončena v první polovině roku 2026.



SSL Express 01-08-2025 Žádné sblížení ve sporu o tranzit přes Brenner (DVZ)

Záchranné lano pro evropskou ekonomiku: Takto byla transalpská doprava popsána na akci v Mnichově. Zastánci volného obchodu se střetli s těmi, kteří se zasazovali o ochranu obyvatel Tyrolska. K žádnému skutečnému sblížení, ba ani k řešení problému však nedošlo.

Mnoho speditérů by raději dříve než později zrušilo blokovou manipulaci na brennerské dálnici. Tyrolsko se však vši silou brání. Rozsah propasti mezi oběma stranami se jasně ukázal na střeďeční diskusi v Bayerischer Hof v Mnichově. Bavorská hospodářská poradní rada a Bavorský svaz dopravních a logistických společností (LBT) pozvaly do debaty tři speditéry, bavorského ministra dopravy, tyrolského státního radního a zástupce spedičního průmyslu. René Zumtobel, tyrolský státní radní zodpovědný nejen za dopravu, ale také za životní prostředí a ochranu přírody, měl tu čest zahájit debatu, když se ho moderátor Stephan Doppelhammer (generální ředitel LBT) nejprve zeptal na manipulaci s bloky. Sám Zumtobel položil otázku: „Zrušíme manipulaci s bloky?“ Jeho odpověď: Toho můžeme dosáhnout pouze tehdy, když lidem nabídneme alternativu. „A tou alternativou je podle mého názoru digitální systém řízení dopravy, lépe známý jako systém slotů.“ Tuto alternativu však není tak snadné sdělit tyrolskému obyvatelstvu, protože trvají na přesunu dopravy na železnici nebo jiné koridory. „Systém slotů však není posun, ale jednoduše lepší řízení kapacity,“ řekl Zumtobel.

Thomas Baumgartner kritizoval spolkovou zemi Tyrolsko za to, že dělá pravý opak lepšího řízení kapacity. Viceprezidentka italské asociace nákladní dopravy Anita a bývalá generální ředitelka spediční společnosti Fercam, než tuto roli předala svému synovi Hannesovi, vyjmenovala různé zakazy, jako například zakaz jízdy v noci a sektorový zakaz jízdy. „Kvůli těmto zákazům nyní Brennerský koridor funguje pouze na 50 procent své skutečné kapacity. Pokud by se tato kapacita zvýšila na 100 procent, nepotřebovali bychom již blokovou manipulaci,“ uvedla Baumgartnerová. Christian Huber, řídící partner společnosti Huber Transport and Logistics, označil organizační úsilí způsobené blokovou manipulací za největší výdaj. To podle něj eliminuje flexibilitu, kterou dopravní sektor požaduje od poskytovatelů dopravních služeb. Pokud by na Brennerském průsmyku bylo k dispozici více kapacit, dopravní společnosti by vyhledávaly časy, kdy je dálnice nejméně vytižena. Zumtobel poukázal na to, že většina termínů blokového zpracování je plánována téměř rok předem. Navíc průměrná délka přibližně 50 dnů dávkování ročně je pouze čtyři hodiny denně. „Takže mluvíme o 200 hodinách ročně,“ řekl Zumtobel.

Georg Dettendorfer, řídící partner spediční společnosti Dettendorfer v Nussdorfu, uvedl, že jeho společnost byla manipulací s bloky vážně zasažena. Logistické centrum společnosti se nachází na dálnici A12 v Kiefersfeldenu a je během manipulace s bloky obtížně nebo nepřístupné.

Zumtobel oponoval kritice zakazu jízdy v noci poukázáním na to, že i přes zakaz jízdy v noci mohou po Brennerské dálnici jezdit i nákladní vozidla s nízkými emisemi a vozidla přepravující zboží podléhající rychlé zkáze. Zumtobel vyzval k přesunu většího množství dopravy na železnici. Argumentoval, že právě proto Rakousko staví Brennerský patní tunel. Německo musí zajistit, aby byl přístup k Brenneru Sever konečně naplánován a postaven.

Zumtobel se také zasazoval o změnu. „V brennerské tranzitní oblasti tvoří silniční doprava 75 procent celkového rozdělení dopravy a železniční doprava 25 procent. Ve Švýcarsku je tento

poměr obrácený," řekl a poukázal na to, že v této změně je stále prostor pro zlepšení. „Byl bych spokojen, kdybychom v brennerské tranzitní oblasti měli rozdělení 50/50," řekl státní radní.



SSL Express 01-08-2025 Globální trendy v cenách dopravy - léto 2025

Pokud vás zajímá analytická zpráva od specialistů, čtěte v příloze



global-freight-tren
ds-2025-august-yqn