

# SSL EXPRES

18.11.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

## SSL Express 18-11-2025 Čínský vývoz nečekaně klesá

Čínský exportní motor se zadržává Tyto údaje přicházejí uprostřed fáze opatrného uvolňování v celním sporu s USA. Vývoz v říjnu nečekaně klesl. Podle pekingské celní správy se vývoz meziročně snížil o 1,1 procenta. Dovoz naopak stále mírně vzrostl o jedno procento. Analytici očekávali dopředu jen mírný růst exportu, ale ne pokles. Čínský vývoz se letos zatím ukázal jako silný navzdory obchodnímu sporu s USA. Prodej do ostatních regionů zejména podporoval exporty. Odborníci nyní připisují nedávný pokles částečně efektu srovnávací základny, protože vývoz vzrostl obzvláště prudce v říjnu předchozího roku. Někteří ekonomové také poukazují na to, že společnosti mohly dodávky v předchozích měsících uspišit, aby se vyhnuly možným novým clům.

Předminulý týden se americký prezident Donald Trump a čínská hlava státu Si Ťin-pching setkali a dohodli se na mírném zmírnění obchodního sporu. Jak to ovlivní obchod, se pravděpodobně ukáže v nadcházejících měsících. USA se zavázaly snížit svá cla na čínské zboží o 10 procentních bodů, zatímco Čína mimo jiné nabídla vyhlídku na dovoz většího množství amerických sójových bobů. Zatímco čínský vývoz do USA se v říjnu meziročně propadl o více než čtvrtinu, vývoz do ostatních regionů, ASEAN a Afriky, prudce vzrostl o více než 10 procent. Vývoz do EU vzrostl o 0,9 procenta. Obchod s Německem se také vyvíjel o něco lépe: čínský vývoz do Německa vzrostl o 2,4 procenta, zatímco dovoz z Německa klesl o 0,3 procenta. Zahraniční obchod zůstává důležitým pilířem čínské ekonomiky. Země zároveň čelí velkým výzvám: Trh s nemovitostmi je stále v krizi a spotřeba je také slabší, než se doufalo. Ve třetím čtvrtletí ekonomika meziročně vzrostla o 4,8 procenta, což je méně než vládní cíl "kolem 5 procent".

## SSL Express 18-11-2025 Německý export se zvedá díky oživení v obchodu s USA (DVZ)

Po letním útlumu se německý vývoz v září překvapivě výrazně zvýšil. Po očištění o kalendářní a sezónní vlivy byly přibližně o 1,4 procenta vyšší než v předchozím měsíci a činily 131,1 miliardy eur, jak uvádí Spolkový statistický úřad. Přispělo k tomu oživení v americkém podnikání.

Ekonomové a odborníci však nechtějí hovořit o trvalém vzestupu: nejistoty ve světovém obchodu jsou příliš velké. Na složitém americkém trhu s vysokými celními bariérami dokázaly německé společnosti v září prodat více zboží než v předchozím měsíci. Po pěti měsících místy prudkých poklesů činil objem na nejdůležitějším exportním trhu Německa 12,2 miliardy eur, což představuje nárůst o 11,9 procenta ve srovnání s velmi slabým srpnem.

Odstup od září 2024, který není zatížen cly, je však stále minus 14 procent. To ukazuje ztráty v důsledku konfliktu o cla podněcovaného prezidentem Donaldem Trumpem. Teprve v srpnu uzavřely USA a Evropská unie celní dohodu, která nicméně stanovila zvýšení cel pro mnoho

produktů. Ekonom ING Carsten Brzeski očekává, že americká cla naplno vstoupí v platnost až v následujících měsících. Německý export se plně nezotavil ze ztrát po Trumpově "Dni osvobození". Kromě toho klesá poptávka po německých výrobcích v Číně a roste konkurence Číňanů na světových trzích.

Asociace zahraničního obchodu BGA zatím nechce vidět obrat, protože strukturální problémy v místě přetrvávají. Aby se zabránilo rušení pracovních míst a přemísťování, jsou stále zapotřebí zásadní reformy a snížení byrokracie, vysvětluje prezident BGA Dirk Jandura. Nedávné oživení exportu připisuje zvláštním efektům: "Dohoda v celním sporu mezi EU a USA vytvořila určitou míru spolehlivosti. To vedlo k doháněcímu efektu na našem největším zahraničním trhu. Nakonec se však zejména zahraniční obchod se státy EU opět ukázal jako nosný pilíř."

Podle úvěrové pojišťovny Allianz Trade mají cla a další obchodní omezení negativní dopad na celý světový trh. Jeho současný růst kolem 2 % se v příštích dvou letech ještě sníží na 0,6 a 1,8 %. Německo jako exportní země je protekcionismem obzvláště postiženo: v současné době podléhá clům přibližně 25 procent německého vývozu, zatímco v roce 2023 to byla pouhá 2 procenta.

Celosvětový vývoz německé ekonomiky byl v září kompenzován dovozem v hodnotě 115,9 miliardy eur, což představuje nárůst o 3,1 procenta. Bilance zahraničního obchodu tak uzavřela s čistým přebytkem ve výši 15,3 miliardy eur po 16,9 miliardy eur v srpnu. Ve srovnání se zářím 2024 se vývoz zvýšil o 2,0 procenta a dovoz o 4,8 procenta. Exportéři dosáhli nárůstu především v obchodě s evropskými zákazníky. Vývoz do Číny klesl o 2,2 procenta na 6,7 miliardy eur.

Exportně orientovaná německá ekonomika se již delší dobu nachází v ekonomickém propadu. V posledních dvou letech se ekonomický výkon snížil. Německá obchodní a průmyslová komora (DIHK) dala nedávno jasně najevo, že očekává dlouhé hubené období. Generální ředitelka DIHK Helena Melnikov odůvodnila svůj pesimistický pohled neochotou společností investovat a špatnými exportními vyhlídkami. Pro letošní rok očekává federální vláda a přední ekonomické výzkumné ústavy pouze nepatrný růst o 0,2 procenta. Sebevědomější očekávání pro rok 2026 s nárůstem hrubého domácího produktu o 1,3 procenta jsou z velké části založena na plánovaných miliardových výdajích německé vlády na obranu a infrastrukturu. Na druhou stranu DIHK očekává v roce 2026 růst pouze o 0,7 procenta.



### **SSL Express 18-11-2025 Námořní přeprava: Projektivní dopravní vyžádání optimismus a důvěru**

Zdá se, že nálada v projektové a těžké nákladní dopravě se po poklesu způsobeném obchodní válkou od začátku roku poněkud zotavuje. Naznačují to nedávné průzkumy a indexy. Například "Market Sentiment Index" nizozemské lodní makléřské společnosti One World Shipbrokers za čtvrté čtvrtletí mírně vzrostl na 53,3 bodu. Dříve tržní barometr klesl z úrovně 54,6 na 53,0 bodů před rokem. Pro účely indexu se broker pravidelně dotazuje 27 trampových a liniových rejdářů ze segmentu těžkého a kusového nákladu o aktuální situaci v oblasti objednávek, denních výnosech lodí a obchodních očekáváních. Navzdory prudkému nárůstu dovozních cel v USA se objem nákladu v sektoru projektů podle respondentů vyvíjí relativně stabilně. V případě volně loženého běžného nákladu, jako je ocel, však nyní dochází ke značným ztrátám v dopravě do USA. Kromě toho klesl počet žádostí o přepravu nových větrných turbín

na moři v USA a severní Evropě poté, co Trumpova administrativa snížila dotace a nedávne aukce v Německu a Dánsku skončily bez výsledku. Vzhledem k tomu, že po celém světě dochází k velkým investicím do jiných energetických segmentů a do veřejné infrastruktury, očekávají dopravci projektového zboží v dlouhodobém horizontu i nadále dobrý růst nákladu. Pro další index sentimentu na začátku roku 2026 proto společnost předpovídá další mírný nárůst.

Toepfer Multipurpose Index (TMI) také vykresluje stabilní tržní obraz pro aktuální sazby pronájmu těžkých nosičů s registrací 12 500 tdw a nosností 360 tun. Indikátor tento měsíc mírně vzrostl o 0,4 procenta na 12 740 USD za den. V předchozím roce byla tato úroveň více než 13 000 dolarů denně.

Zatímco provoz v Atlantiku klesl, zásilky v asijsko-pacifickém regionu nadále běží na plné obrátky. Aby mohli dopravci plnit své rezervace, budou si i nadále pronajímat všechny lodě, které jim trh nabízí, uvádí hamburský makléř Toepfer Transport, který TMI počítá.

RoRo a autodopravci, kteří jsou také závislí na těžké nákladní dopravě, aby využili své kapacity, se také nadále těší vysoké poptávce navzdory clům. Podle oznámení burzy dosáhla norská přepravní společnost Høegh Autoliners v říjnu průměrné sazby za přepravu 78,3 dolaru za metr krychlový, což je o necelá 2 procenta méně než průměr za poslední tři měsíce. Přepravní objem se téměř nezměnil na 1,3 milionu metrů krychlových. Pozastavení vzájemných zvláštních přístavních poplatků USA a Číny vyvolává velký oddech, zejména mezi dopravními společnostmi RoRo. Zastávky v přístavech v USA jen v posledních čtyřech týdnech způsobily dopravcům vysoké náklady.

V případě kontejnerové dopravy dojde také k výraznému zjednodušení liniové dopravy mezi Severní Amerikou a Dálným východem díky zrušení zvláštních přístavních poplatků. Znovu získaná větší flexibilita při používání obřích kontejnerových lodí čínské výroby bude mít pravděpodobně pozitivní vliv na nabídku nákladového prostoru prostřednictvím zvýšené produktivity. To by však mohlo dopravcům způsobit problémy při dalším zvyšování sazeb za přepravu, pokud nebudou přijata další racionalizační opatření. Minulý týden sazby na trase Dálný východ-Evropa opět výrazně vzrostly o 24,5 procenta, podle šanghajského indexu "SCFI založeného na ustálených sazbách".

### **SSL Express 18-11-2025 HHLA preferuje elektrické nákladní vozy**

V rámci své strategie udržitelnosti společnost Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) v pilotní fázi, zpočátku do poloviny roku 2026, osvobozuje elektricky poháněné nákladní vozy od časových omezení slotů. Nová kategorie v systému rezervace slotů umožní dopravním společnostem rezervovat si slot bez nutnosti pevného časového okna. Elektrické nákladní vozy lze tak flexibilně odbavit v rámci rezervovaného dne s ohledem na zvláštní požadavky dané nezbytnými nabíjecími procesy pro elektrické nákladní vozy. „Dočasným zrušením omezení slotů pro elektrické nákladní vozy konkrétně podporujeme přechod na klimaticky šetrné pohonné systémy. V celé skupině HHLA již léta prosazujeme elektrifikaci našich zařízení v celé Evropě – s cílem snížit emise CO<sub>2</sub> a nabídnout našim zákazníkům udržitelná, na budoucnost orientovaná řešení,“ vysvětluje Jens Hansen, provozní ředitel HHLA.

Systém rezervace slotů byl zaveden v roce 2017, aby se předešlo úzkým místům a zmírnilo dopravní zácpy v hamburském přístavu. Od té doby HHLA systém neustále vyvíjí ve spolupráci s partnery. Dočasným pozastavením omezení slotů a nasazením vlastních elektrických

nákladních vozidel ve svých dceřiných společnostech Metrans a CTD si HHLA klade za cíl posílit svůj závazek k podpoře udržitelných dopravních řešení. Skupina HHLA má v úmyslu do roku 2040 fungovat klimaticky neutrálně – nová nařízení mají také usnadnit přechod dalších společností na logistiku bez emisí.



### **SSL Express 18-11-2025 Tím, že se Rodolphe Saadé stal akcionářem společnosti Carrefour, posiluje synergie se společností CMA CGM**

Rodolphe Saadé a jeho rodina právě získali podíl ve společnosti Carrefour ve výši přibližně 4 %. Generální ředitel CMA CGM, který se 1. prosince 2025 stane nezávislým ředitelem této maloobchodní skupiny, by mohl těžit z řady logistických synergií s přepravní společností, a to jak ve Francii, tak v Brazílii.

V tiskové zprávě zveřejněné 12. listopadu 2025 francouzský maloobchodní gigant oznámil, že „vítá příchod rodiny Saadé jako nového referenčního akcionáře Carrefouru s podílem přibližně 4 % kapitálu.“ Rodina, zastoupená miliardářem Rodolphem Saadé, se tak stává druhým největším akcionářem jednoho z největších soukromých zaměstnavatelů ve Francii, po společnosti Galfa – vlastněné rodinou Moulin-Houzé, majiteli Galeries Lafayette. S účinností od 1. prosince 2025 se francouzsko-libanonský podnikatel stane nezávislým členem představenstva společnosti Carrefour. „Moje rodina a já jsme potěšeni, že se stáváme akcionáři společnosti Carrefour, francouzské skupiny, která hraje významnou roli v potravinářství a distribuci,“ uvedl Rodolphe Saadé.

Generální ředitel společnosti CMA CGM buduje skutečné multidisciplinární impérium a nadále znásobuje akvizice a cílené nákupy akcií. Společnost byla založena v říjnu 2022 a její dceřiná společnost CMA Media vlastní skupinu RMC BFM (BFMTV, RMC, RMC Découverte atd.), noviny La Tribune, La Provence a Corse Matin. Akvizici mediálního bulletinu Brut dokončila 12. září 2025. Za zmínku stojí také akvizice 20% podílu rodiny Saadéových ve skupině Pathé v květnu 2025 (prostřednictvím holdingové společnosti Merit).

V oblasti logistiky skupina CMA CGM v únoru 2024 získala společnost Bolloré Logistics za 4,85 miliardy eur. Tato přepravní společnost se sídlem v Marseille se také stala majoritním akcionářem (51 %) společnosti Santos Brasil, brazilského provozovatele přístavní infrastruktury kótovaného na burze cenných papírů v São Paulu. Poté, co v září 2024 prostřednictvím přidružené společnosti CMA CGM získala 3,1 % akcií, skupina v dubnu 2025 dokončila akvizici potřebných 47,9 % podílu z fondů spravovaných kanadským investorem Opportunity Asset Management. Přepravní společnost tak získala portfolio osmi aktiv nacházejících se na brazilském pobřeží: tři kontejnerové terminály (z nichž největší se nachází v Tecon Santos ve státě São Paulo), terminál pro vozidla, terminál pro kapalné sypké materiály a tři logistická zařízení.

Získáním podílu ve společnosti Carrefour by Rodolphe Saadé a jeho rodina mohli těžit ze silné přítomnosti této maloobchodní skupiny v Brazílii. Největší země v Latinské Americe je pro Carrefour druhým největším trhem po Francii. Průkopník hypermarketů se navíc v únoru 2025 rozhodl odkoupit zbývající akcie své brazilské dceřiné společnosti Grupo Carrefour Brasil, čímž zvýšil svůj podíl z 67,4 % na 100 %. CMA CGM, která v Brazílii působí již více než 20 let, zaměstnává zde více než 10 000 lidí.

Mezi další potenciální synergie se společností Carrefour patří smluvní logistika a dodávky ve Francii prostřednictvím společnosti Ceva Logistics. Například v roce 2017 získala dceřiná

společnost CMA CGM velkou zakázku na dodávky nápojů a suchého zboží do téměř 60 prodejen Carrefour ze skladu o rozloze 36 000 m<sup>2</sup>, který se nachází poblíž letiště Paříž-Charles de Gaulle.

### **SSL Express 18-11-2025 Ztráta nákladu – případová studie založená na skutečné otázce ze Súdánu**

Nedávno byla na portálu Shipping and Freight Resource položena otázka agentem NVOCC v Port Sudanu: „Máme velmi kritický případ v Port Sudanu. Příjemce nám předložil originál konosamentu, ale loď přepravující jeho kontejner se potopila v Indickém oceánu kvůli špatnému počasí a nedorazila. Jaká rada by byla pro majitele zboží prospěšná, jaké kroky by mohl podniknout a jaké jsou naše povinnosti jako agenta NVOCC?“ Jedná se o tragickou a složitou situaci, která však odráží samotnou podstatu řízení námořních rizik. Vystávají zde důležité otázky týkající se odpovědnosti, způsobilosti k plavbě, pojištění a náležité péče, které všechny hrají roli v případě ztráty nákladu na moři.

První otázkou, kterou je třeba zvážit, je, jak nepříznivé bylo počasí a zda byla loď v době vyplutí z posledního přístavu nakládky způsobilá k plavbě. Podle mezinárodních námořních úmluv má dopravce povinnost vynaložit náležitou péči, aby loď byla před zahájením plavby a v jejím průběhu způsobilá k plavbě. To zahrnuje zajištění toho, aby loď byla řádně obsazena posádkou, vybavena, udržována a zásobována. Pokud loď nebyla způsobilá k plavbě a dopravce (nebo nájemce) tuto povinnost nesplnil, může mu vzniknout odpovědnost za ztrátu nákladu. Pokud však ztráta byla způsobena výlučně nebezpečím z moře */perils of sea/*, jako jsou mimořádné a nepředvídatelné povětrnostní podmínky, může být dopravce zproštěn odpovědnosti podle Haagských nebo Haagsko-Visbyských pravidel.

Vlastník nákladu (nebo pojištěný) musí neprodleně oznámit incident svému pojistiteli nákladu. Pokud bylo zboží pojištěno podle jedné z klauzulí Lloyd's Institute Cargo Clauses (ICC A, B nebo C), lze uplatnit nárok na náhradu škody za předpokladu, že vlastník nákladu nebyl v době přepravy vědom jakékoli nezpůsobilosti plavidla k plavbě.

- ICC (A) poskytuje krytí „všech rizik“ s výjimkou obecných výjimek, jako je zpoždění nebo skrytá vada.
- ICC (B) kryje pojmenovaná rizika, jako je nepříznivé počasí, kolize nebo potopení.
- ICC (C) nabízí nejomezenější krytí, které se obvykle omezuje na scénáře totální ztráty.

Pojistná událost by měla být podložena:

- Originální nákladní list (Bill of Lading)
- Obchodní faktura a balicí list
- Osvědčení o pojištění
- Důkaz o ztrátě (například prohlášení dopravce nebo námořního úřadu potvrzující potopení)

Pokud je náklad řádně pojištěn, majitel nákladu obvykle obdrží náhradu na základě pojistné hodnoty nebo hodnoty CIF zboží v souladu s podmínkami pojistné smlouvy.

Pokud majitel nákladu neměl sjednáno námořní pojištění, jeho možnosti nápravy jsou omezenější. V takových případech může majitel nákladu požadovat náhradu přímo od NVOCC nebo námořního dopravce. Důkazní břemeno se však stává mnohem těžším. Podle Haagských, Haagsko-Visbyských a Hamburských pravidel nejsou dopravci odpovědní za ztráty vzniklé v důsledku „mořských nebezpečí“, pokud nelze prokázat, že neprořádali náležitou péči

při zajištění způsobilosti lodi k plavbě nebo při řádné péči o náklad. Odpovědnost NVOCC, pokud existuje, bude záviset na podmínkách uvedených v konosamentu, rozhodném právu a příslušné mezinárodní úmluvě.

V závislosti na vydaném nákladním listu se přeprava zboží řídí jednou z následujících úmluv:

| Convention               | Carrier's Duty                                   | Liability Limit                                              | Notes                             |
|--------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Hague Rules (1924)       | Properly and carefully carry and discharge cargo | GBP 100 per package                                          | Oldest regime; limited liability. |
| Hague-Visby Rules (1968) | Same as above; adds seaworthiness obligation     | SDR 2 per kg or SDR 666.67 per package (whichever is higher) | Most widely used                  |
| Hamburg Rules (1978)     | Broader carrier responsibility; covers delay     | SDR 2.5 per kg or SDR 835 per package (whichever is higher)  | Favourable to cargo owners        |

V případě Súdánu se námořní záležitosti řídí několika samostatnými právními předpisy, nikoli jediným komplexním zákonem, včetně súdánského námořního zákona z roku 1961, zákona o mořském právu č. 27 z roku 1992 a súdánského zákona o námořních vlajkách z roku 1994, které společně upravují oblasti jako registrace plavidel, obchodní lodní doprava a odpovědnost dopravce. Pokud jde o přepravu zboží po moři, má se obecně za to, že súdánský rámec je v souladu s Haagskými nebo Haagsko-Visbyskými pravidly prostřednictvím vnitrostátních ustanovení podobných zákonu o přepravě zboží po moři (COGSA). Jelikož však neexistuje žádný přesvědčivý veřejný záznam potvrzující úplné začlenění, je vhodné ověřit ustanovení o rozhodném právu v náložním listu a v případě potřeby se poradit s místním právním poradcem, aby bylo potvrzeno, která úmluva se vztahuje na jakoukoli přepravu do nebo ze Súdánu.

NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier) působí jako smluvní dopravce pro odesílatele a zároveň uzavírá smlouvu se skutečným provozovatelem plavidla. Když dojde k takové ztrátě, místní agent NVOCC hraje důležitou roli při koordinaci komunikace a dokumentace, i když není přímo odpovědný za ztrátu. Mezi jeho hlavní povinnosti patří:

- Oficiální oznámení – informovat odesílatele, příjemce, pojistitele a zadavatele o incidentu.
- Podpora dokumentace – poskytnutí nákladního listu NVOCC, manifestu a podrobností o zásilce pro zpracování reklamace.
- Spolupráce s námořním dopravcem – získání a sdílení oficiální zprávy nebo prohlášení potvrzující ztrátu.
- Dodržování předpisů – oznámení přístavním a námořním orgánům v souladu s místními zákony.
- Pomoc žadatelům – usnadnění toku dokumentace mezi vlastníkem nákladu, pojistitelem a příkazcem NVOCC.

Nárok na náhradu škody na nákladu se obvykle vypočítává na základě hodnoty CIF zboží, ačkoli některé konosamenty stanoví tržní hodnotu v místě určení. Nároky na náhradu škody se promlčují po uplynutí jednoho roku od data dodání nebo od data, kdy mělo být zboží dodáno. Pokud se blíží datum promlčení, měl by žadatel písemně požádat o prodloužení lhůty a v případě zamítnutí podat žalobu k zachování nároku. Je vždy povinností žadatele prokázat ztrátu, a dopravce nebo pojistitele prokázat jakoukoli výjimku podle platné úmluvy.

Poučení pro přepravce, zasilatelské společnosti a NVOCC

- Vždy pojistěte náklad adekvátně. I ti nejrenomovanější dopravci a lodě čelí na moři nepředvídatelným rizikům.
- Přečtěte si pozorně drobné písmo. Zjistěte, jaký právní režim se vztahuje na váš nákladní list a jaké jsou limity odpovědnosti.
- Po incidentu jednejte rychle. Informujte pojišťovnu, požádejte dopravce o oficiální potvrzení a okamžitě shromážděte dokumentaci.
- Udržujte jasnou komunikaci. Koordinace mezi NVOCC, jeho zástupcem, dopravcem a pojistitelem je nezbytná pro hladké vyřešení pojistných událostí.
- Sledujte lhůty pro uplatnění nároků. Promeškání jednoroční promlčecí lhůty může trvale znemožnit uplatnění platného nároku.

Ačkoli moře bude vždy nést prvek nepředvídatelnosti, právní připravenost a provozní ostražitost zajistí, že v případě katastrofy bude cesta od ztráty k náhradě co nejhladší a nejrychlejší.

--