

SSL EXPRES

19.11.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 19-11-2025 POUČTE SE Vše, co potřebujete vědět o originálních seawaybillech (Shipping and Freight Resources)

Pokud se vám název zdá trochu jako oxymoron, je to proto, že jím skutečně je. Myšlenka „originálního seawaybillu“ je sama o sobě protichůdná, jak uvidíte níže. Tento článek vznikl na základě otázky čtenáře, který se zeptal: „Můžete mi vysvětlit vše o originálních námořních nákladních listech? Kdy jsou potřebné a jak fungují?“ Než budeme pokračovat, je také užitečné poznamenat, že v tomto odvětví se pro námořní nákladní list běžně používá termín „Sea Waybill“ (námořní nákladní list). Je to skvělá otázka, protože poukazuje na jedno z nejčastějších nedorozumění v oblasti globální přepravní dokumentace. Než se podíváme na to, kdy jsou přepravní listy skutečně užitečné a jak fungují v praxi, pojďme si nejprve tuto otázku vyjasnit:

1) Neexistuje nic jako „originální námořní nákladní list“. Zmatek pramení z toho, jak dobře všichni znají náložný list. Náložné listy se vydávají v sadách originálů, protože fungují jako listiny vlastnictví; ten, kdo drží originál, má právo převzít zásilku. Námořní nákladní list však tuto funkci neplní, protože:

- není převoditelný,
- není dokladem o vlastnictví,
- nelze jej převést indosamentem,
- není nutné jej předložit v místě určení.

Jelikož není co „předat“ nebo „uchovat“, pojem „originální“ nákladní list prostě neplatí, protože nákladní list se nevydává v originále. Většina dopravců výslovně uvádí termín SEA WAYBILL (námořní nákladní list) na vydaném přepravním dokladu. Zatímco někteří přepravci používají formulář nákladního listu, na kterém je v zvýrazněném poli uvedeno „0“ nebo „nula“, a v praxi tak tento dokument fakticky považují za nákladní list nebo expresní nákladní list (Express Release). Dopravce může nanejvýš poskytnout kopii námořního nákladního listu pro informaci, ale ta nemá žádnou právní platnost jako originál. Proto je výraz „originální námořní nákladní list“ ve své podstatě nesmyslný. Je proto VELMI DŮLEŽITÉ porozumět a pečlivě prostudovat vydaný přepravní doklad, což je něco, co mnoho lidí obvykle studuje pouze v případě, že dojde k problému nebo reklamaci.

2) Co přesně je tedy námořní nákladní list?

Námořní nákladní list (nebo námořní přepravní list) je jednoduchý a efektivní přepravní doklad, který plní dvě funkce:

- Je to potvrzení, že dopravce převzal náklad.
- Je důkazem přepravní smlouvy mezi odesílatelem a dopravcem.

A to je vše. Nepředstavuje vlastnictví a neovlivňuje dodání prostřednictvím držení fyzických dokumentů. Dodání závisí výhradně na totožnosti uvedeného příjemce.

3) Kdy se používají námořní nákladní listy?

Námořní nákladní listy jsou ideální v situacích, kdy jsou důvěra, přehlednost a rychlost důležitější než kontrola dokumentů. Obvykle se používají, když:

- odesílatel a příjemce mají silný, zavedený obchodní vztah
- náklad není určen k prodeji během přepravy
- jsou již dohodnuty platební podmínky, jako je otevřený účet nebo platba předem.
- zásilka je časově citlivá a neměla by být zpožděna zasíláním originálních dokumentů.
- strany preferují elektronické pracovní postupy.

Stručně řečeno, Ocean Waybills fungují nejlépe, když jednoduchost a efektivita převažují nad potřebou kontroly založené na vlastnických právech.

4) Jak fungují námořní nákladní listy? Navzdory terminologii je provozní postup velmi jednoduchý:

- Dopravce vystaví nákladní list – uvede v něm konkrétního příjemce, který se stává jedinou osobou oprávněnou převzít náklad.
- Odesílatel obdrží kopii – obvykle v elektronické podobě. Nejedná se o originál, ale pouze o informativní kopii.
- Systémy dopravce se aktualizují automaticky – kancelář v místě určení vidí, že zásilka je pokryta nákladním listem, a ví, že k jejímu uvolnění nejsou potřebné žádné dokumenty.
- Doručení v místě určení – příjemce se identifikuje, uhradí místní poplatky a převezme náklad, aniž by musel předkládat jakékoli dokumenty. Tím se eliminují zpoždění způsobená kurýrem, riziko ztráty originálů a proces uvolnění zásilky je výrazně rychlejší.

5) Proč nepoužívat námořní nákladní listy pro každou zásilku? Protože námořní nákladní list zbavuje odesílatele možnosti kontrolovat dodávku. S původně vystaveným konosamentem může prodávající zadržet originály, dokud není zajištěna platba. S nákladním listem musí dopravce vydat náklad jmenovanému příjemci, i když existuje spor.

Proto nejsou námořní nákladní listy vhodné pro zásilky zahrnující:

- akreditivy
- převod vlastnického práva během přepravy
- složité obchodní řetězce
- scénáře s vysokým platebním rizikem

V takových případech je vhodnější konosament.



Spotové sazby za leteckou přepravu zboží z Asie a Tichomoří pokračovaly v růstu i v prvním celém týdnu listopadu, což vedlo k mírnému zvýšení průměrných sazeb a spotových sazeb na celosvětové úrovni, a to navzdory meziročnímu poklesu celosvětového objemu přepravy. Podle nejnovějších údajů společnosti WorldACD Market Data se spotové sazby z asijsko-pacifické oblasti zvýšily o dalších +2 %, WoW, ve 45. týdnu (3. až 9. listopadu) na 3,99 USD za kilogram, což vedlo k celosvětovému nárůstu spotových sazeb o +1 % na 2,78 USD za kilogram, ačkoli největší nárůst spotových sazeb WoW byl zaznamenán u zásilek pocházejících ze Střední a Jižní Ameriky (CSA), a to o +8 % na 1,87 USD.

Celkový objem přepravy po celém světě mezitím poklesl o 3 % v porovnání s předchozím týdnem, protože přepravní hmotnost poklesla o 3 % v porovnání s předchozím týdnem z Asie a Tichomoří, Severní Ameriky a CSA a o 2 % z Blízkého východu a jižní Asie (MESA) a Afriky, přičemž objem přepravy v Evropě poklesl o 1 % v porovnání s předchozím týdnem. Pokles objemu přepravy z oblasti Asie a Tichomoří byl částečně způsoben jednodenními státními svátky v Japonsku a (v menší míře) v Malajsii, přičemž objem přepravy z Japonska na světové trhy poklesl o 11 % v porovnání s předchozím týdnem, což mělo negativní dopad na celkový objem letecké přepravy v oblasti Asie a Tichomoří o 1 procentní bod. Mezi další faktory, které mohly mít vliv na kapacitu letecké přepravy, patří tajfun Kalmaegi, jehož dopad ve 45. týdnu byl však omezen hlavně na Filipíny. V USA se zrušení letů v souvislosti s uzavřením mnoha federálních vládních úřadů týkala hlavně vnitrostátních letů. A 8. listopadu, těsně před koncem 45. týdne, nařídila FAA uzemnění nákladních letadel MD-11, i když někteří provozovatelé se již dříve v týdnu dobrovolně rozhodli pozastavit lety MD-11F po tragické havárii letadla UPS MD-11F 4. listopadu v Louisville v Kentucky.

Celková celosvětová kapacita byla v 45. týdnu stabilní ve srovnání s předchozím týdnem. A srovnání dvou týdnů (2Wo2W) ukazuje, že došlo k 1% snížení kapacity ve srovnání s 42. a 43. týdnem ve srovnání s 44. a 45. týdnem. Během tohoto období byl pokles kapacity pro přepravu cestujících po skončení letní sezóny v letecké dopravě 25. října víceméně kompenzován nárůstem kapacity nákladních letadel.

Některé letošní trendy ve 45. týdnu byly podobné jako v loňském roce, zejména pokud se vezme v úvahu průměr za 45. a 44. týden, kdy objemy přepravy byly relativně stabilní, ale mírně klesaly, a sazby nadále rostly před klíčovými událostmi hlavní sezóny, jako je Černý pátek, Den díkůvzdání a Vánoce. V absolutních číslech však byly průměrné celosvětové objemy přepravy v těchto dvou týdnech letošního roku o 6 % vyšší než v loňském roce, zatímco průměrné sazby klesly o 4 % oproti loňskému roku. Za zmínku také stojí, že průměrné sazby letecké nákladní dopravy v tomto období loňského roku byly výrazně vyšší ve srovnání s úrovní předchozího roku, přičemž sazby na celém trhu vzrostly o 12 % meziročně v 45. týdnu loňského roku a spotové sazby byly o 23 % vyšší než ve stejném týdnu v roce 2023. Trhy v posledních měsících roku 2024 zaznamenaly mimořádně silnou poptávku a velký tlak na kapacitu, zejména z Číny, kvůli prudkému nárůstu objemu čínského exportu v oblasti elektronického obchodu. Letošní sazby proto čelí náročnému srovnání s loňským rokem a z historického hlediska zůstávají relativně vysoké.

Pokud se podíváme konkrétně na trh v asijsko-pacifickém regionu, vývoj cen v letošním roce ve 42. až 45. týdnu byl relativně podobný jako v loňském roce. Například průměrné spotové ceny z asijsko-pacifických zemí mezi 42. a 45. týdnem letošního roku vzrostly o +0,26 USD za kilogram, ve srovnání s +0,29 USD v 42. až 45. týdnu loňského roku. V absolutních číslech však v 45. týdnu letošního roku činí 3,99 USD za kilogram, což je o 7 % méně než loni (4,30 USD). Při bližším zkoumání výkonnosti trhu z Asie a Tichomoří do USA v 45. týdnu letošního roku je patrné, že objemy poklesly o 6 % v porovnání s předchozím týdnem, a to včetně nižších objemů téměř ze všech trhů původu, s výjimkou Singapuru a Indonésie, přičemž významný pokles v porovnání s předchozím týdnem zaznamenaly Čína (-7 %), Hongkong (-6 %) a Jižní Korea (-7 %). Meziročně se celkové objemy mírně zvýšily ve srovnání s 45. týdnem loňského roku (+2 %), ale s výrazným nárůstem v jihovýchodní Asii (+30–50 %) a poklesem v severovýchodní Asii, včetně poklesu v pevninské Číně o -9 %, Hongkongu o -14 % a Jižní Koreji o -18 % meziročně. Spotové sazby z Asie a Tichomoří do USA zůstaly na stejné úrovni jako v předchozím týdnu, s omezenými rozdíly mezi jednotlivými trhy, s výjimkou Japonska (-21 %), které bylo pravděpodobně negativně ovlivněno státním svátkem. V meziročním srovnání však

průměrné spotové sazby z Asie a Tichomoří do USA ve 45. týdnu ve výši 5,39 USD za kilo byly o 15 % nižší – včetně dvouciferných procentních poklesů ze všech 10 nejvýznamnějších trhů původu v Asii a Tichomoří do USA, s výjimkou Číny, odkud spotové sazby meziročně poklesly o 9 % na 5,57 USD za kilo.

Ve srovnání s tím objemy přepravy z Asie a Tichomoří do Evropy poklesly v 45. týdnu o 2 % oproti předchozímu týdnu, částečně kvůli státním svátkům v Japonsku a Malajsii. Objemy přepravy z Číny a Hongkongu zůstaly oproti předchozímu týdnu beze změny. Ve srovnání s loňským rokem objemy přepravy z Asie a Tichomoří do Evropy výrazně vzrostly (+9 %), i když meziroční procentní nárůst byl mírně nižší než dvouciferné meziroční procentní nárůsty v předchozích třech týdnech. Pokud jde o ceny, průměrné spotové sazby z Asie a Tichomoří do Evropy v 45. týdnu mírně vzrostly (+2 %) oproti předchozímu týdnu na 4,20 USD za kilo, přičemž sazby z Číny vzrostly o +5 % oproti předchozímu týdnu na 4,56 USD za kilo. Ve srovnání s loňským rokem však byly průměrné spotové sazby v 45. týdnu o 10 % nižší z Asie a Tichomoří do Evropy, i když sazby z Číny do Evropy byly ve skutečnosti o 6 % vyšší než v loňském roce.



SSL Express 19-11-2025 Námořní přeprava: Zpomalení růstu sazeb

Oživení sazeb za přepravu v liniové lodní dopravě se po silném začátku měsíce zastavilo. Minulý týden kleslo několik tržních indexů. Významné ztráty byly zaznamenány na transpacifických trasách, zatímco obchod mezi Dálným východem a Evropou zaznamenal mírný nárůst. Šanghajský index kontejnerové přepravy (SCFI) v pátek klesl o 3 procenta na 1 451 bodů, což je jeho druhý pokles v řadě. Světový index kontejnerové přepravy již předchozí den klesl o 5 procent na 1 859 dolarů za FEU. Různé indexy tras benchmarkingové platformy Xeneta také většinou vykázaly pokles ve srovnání s předchozím týdnem.

Cenový vývoj čelí silnému tlaku, zejména v obchodu z Dálného východu do Severní Ameriky, kde se týdenní slot kapacity po škrtech během „zlatého týdne“ v říjnu opět výrazně rozšířily. Podle nedávných údajů společnosti Xeneta vzrostla kapacita nákladového prostoru na linkách na západní pobřeží USA minulý týden o dobrých 9 procent na více než 314 000 TEU, zřejmě mnohem rychleji než objem rezervací. Dočasné uvolnění obchodní války mezi USA a Čínou na začátku listopadu zřejmě nespustilo znatelný nárůst zásilek. Průměrná spotová sazba pro trasu Dálný východ/západní pobřeží USA podle SCFI klesla o více než 17 procent na 1 823 USD/FEU. Tento týden údajně kolují ještě nižší nabídky, a to až 1 500 USD/FEU. Průměrná krátkodobá sazba (platná přibližně jeden měsíc) u Xenety klesla o 14 procent na 2 386 USD/FEU.

K výrazně prudkému poklesu cen dochází také v obchodní zóně Dálný východ/východní pobřeží Jižní Ameriky. Podle SCFI tam sazby klesly o 22 procent na průměrných 1 691 USD/TEU. Ještě před měsícem byla tato úroveň stále na 2 658 USD/TEU. Jak se očekávalo, pokles se projevuje se zpožděním i u indexů Xeneta, ale trend je nyní jasný i tam: na úrovni 2 775 USD/FEU jsou sazby, které mají platit přidružení přepravci, o 9 procent nižší než v předchozím týdnu. Naproti tomu doprava mezi Dálným východem a Evropou vykazuje poměrně stabilní obraz. Sazba SCFI pro tuto trasu minulý týden vzrostla o dalších 7 procent na 1 417 USD/TEU, zatímco trasa se v indexu World Container Index zlepšila o 5 procent na 2 208 USD/FEU.

Sesterský index SCFI pro většinu naposledy rezervovaných sazeb („vypořádané sazby“) však 17. listopadu klesl ve srovnání s předchozím týdnem o téměř 10 procent, což naznačuje větší

odpor na trhu. Podobně index Xeneta pro Dálný východ Evropy mírně klesl o 2 procenta na 2 213 USD/FEU. Výsledná kombinace dat naznačuje, že nedávné zvýšení všeobecných sazeb (GRI) ze strany dopravců z 15. listopadu nebylo nijak zvlášť úspěšné. Některé společnosti údajně od jeho zavedení dokonce upustily, aby přilákaly více nákladu a zlepšily využití kapacity nabídkou nižších cen. Jiní se drží svého zvyšování sazeb a oznámili další zvýšení k 1. prosinci. Například lídr na trhu, společnost MSC, plánuje v dalším kroku zvýšit své klíčové sazby pro přepravu všech druhů nákladu (FAK) na 3 100 USD/FEU.

SSL Express 19-11-2025 Nákladní auta jsou nucena v noci parkovat nebezpečně až příliš často

V noci se místa, kde "spí" kamiony zaparkované na mnoha odpočívadlech podél německých dálnic stávají nebezpečnými. V nedávné studii, kterou si nechal vypracovat ADAC (Německý automobilový klub), zjistili testeři kamiony „ve vysoce rizikových oblastech, jako jsou vjezdy a sjezdy, nebo dokonce na krajnici“ na 48 ze 100 odpočívadel kontrolovaných podél hlavních silnic. „Nákladní automobily představují pro ostatní účastníky silničního provozu velké nebezpečí,“ říká mluvčí motoristického klubu. „Opakovaně se zde stávají a stále dochází k vážným a někdy i smrtelným nehodám.“

Testeři dále zjistili, že na 85 odpočívadlech – ať už na parkovišti pro automobily nebo v oblastech s přísným zákazem zastavení – byly nákladní vozy zaparkované v zakázaných prostorách. A na 91 odpočívadlech zjistili, že nákladní vozy parkovaly mimo vyznačená parkovací místa – například v jízdním pruhu mezi parkovacími místy pro nákladní vozy. Pouze v jednom případě testeři nenašli ani jeden nelegálně zaparkovaný nákladní vůz: na odpočívadle Plater Berg West na dálnici A14 v Meklenbursku-Předním Pomořansku. To však mohlo být způsobeno náhodou.

Každé zařízení bylo navštíveno třikrát – ve 22:00, 23:00 a o půlnoci. Objevil se jasný trend: čím později večer, tím více nelegálně zaparkovaných nákladních vozidel bylo nalezeno, protože mnoho zařízení bylo již ve 22:00 přeplněných.

ADAC (Německý automobilový klub) proto zdůrazňuje, že nelegálně parkované kamiony nejsou způsobeny nedostatkem ohleduplnosti, ale spíše nedostatkem parkovacích míst. Problém má systémové příčiny: podél dálnic stále chybí přibližně 20 000 parkovacích míst pro kamiony. Motoristický klub požaduje, aby politici zakročili a výrazně urychlili rozšiřování parkovacích zařízení. Dále jsou zapotřebí inteligentní parkovací systémy a možnosti rezervace parkovacích míst. Zároveň je nutné důsledně stíhat nelegální parkování na příjezdových cestách a vjezdech.

Německý Spolkový svaz silniční dopravy, logistiky a likvidace odpadu (BGL) rovněž volá po rychlejší rozšiřování parkovacích míst a vidí ještě větší deficit: „Podle našich výpočtů je v celostátním měřítku nedostatek přibližně 40 000 parkovacích míst pro nákladní vozidla – a tento deficit stále roste,“ říká mluvčí. „To není jen nepříjemnost, ale riziko pro dodávky a bezpečnost silničního provozu.“ Pro řidiče to navíc znamená „každodenní stres, ztrátu času a hledání alternativních parkovacích míst, která často nejsou dostatečně bezpečná“.

P.S. A totéž bohužel platí i pro české dálnice...



SSL express 19-11-2025 Černé moře – nejvyšší stupeň ohrožení

Oblast Černého moře vstoupila do jedné ze svých nejnestabilnějších fází, protože Ukrajina a Rusko eskalují vzájemné útoky na kritickou energetickou a přístavní infrastrukturu, což vystavuje komerční lodní dopravu obrovskému riziku.

O víkendu Ukrajina oznámila nové útoky na rafinérii Rosněft v Rjazani – jednu z pěti největších rafinérií v Rusku, která zpracovává až 340 000 barelů denně – což je druhý útok na tento objekt za méně než měsíc. Kyjev také oznámil úspěšný útok na rafinérii Novokujbyševsk v Samaře, hluboko na ruském území, kde byly zaznamenány výbuchy a požáry. Místní guvernér v obou regionech potvrdil noční aktivitu dronů, Rusko však neupřesnilo rozsah škod. Tyto útoky jsou součástí strategie, kterou Ukrajina nazývá strategií oslabení ofenzivního potenciálu Ruska zaměřením se na výrobu paliv a dodavatelské řetězce daleko od fronty. Ukrajina tvrdí, že v Rjazani bylo poškozeno několik primárních jednotek na zpracování ropy, skladovací nádrž a potrubní most.

Rusko reagovalo stále tvrdšími odvetnými útoky na jižní pobřeží Ukrajiny. Noční bombardování Oděsy zapálilo energetická zařízení v přístavu a poškodilo několik civilních plavidel kotvících v přístavu. Jeden z hlavních přístavů nyní funguje na nouzové napájení a technici se snaží co nejrychleji obnovit dodávky elektřiny.

Nejistota se přímo promítla do námořních operací. Novorossijsk, největší ruský ropný uzel na Černém moři, zastavil na 48 hodin vývoz poté, co v pátek došlo ke kombinovanému úderu ukrajinských řízených střel a dronů, čímž bylo na krátkou dobu vyřazena z provozu linka pro 2,2 milionu barelů denně, což odpovídá 2 % celosvětové nabídky. Nakládka byla obnovena v neděli.

V ukrajinských vodách je situace stejně ponurá. Plavidlo nakládající pšenici v přístavu Oděsa na Pier 43 hlásilo, že drony proletěly ve vzdálenosti 200–300 m od jeho příďe, zatímco místní agenti varovali před dalším významným leteckým útokem v noci. V ukrajinských přístavech zůstává v platnosti bezpečnostní stupeň 3; posádkám je zakázáno opouštět přístav a provozovatelům bylo nařízeno zachovávat maximální ostražitost a chránit posádky během leteckých útoků.

Díky souběžným útokům na rafinerie stovky kilometrů ve vnitrozemí a útokům raketovými drony na černomořské přístavy se námořní koridor v této oblasti stal bojištěm, kde se obě strany snaží narušit logistiku, dodávky paliva a exportní trasy.