

SSL EXPRES

26.11.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 26-11-2025 Letiště Hahn spolupracuje s letištěm v Kazachstánu

Letiště Hahn si klade za cíl dále rozvíjet své nákladní operace prostřednictvím partnerství s kazašským letištěm. Letiště v regionu Hunsrück a mezinárodní letiště Aktau v Kazachstánu strategicky spolupracují, uvádí se v tiskové zprávě. Spolupráce se zaměří na sektor nákladní dopravy. Dva lety již byly uskutečněny a další dva jsou brzy plánovány. „Další lety jsou ve fázi plánování a demonstrují potenciál nákladní dopravy mezi regiony.“

Strany si dále hodlají vyměňovat informace o technologiích, bezpečnosti, zákaznických službách a provozu. „To zahrnuje jak nákladní, tak i osobní dopravu,“ napsalo letiště Hahn. „Dalším cílem partnerství je rozšíření obchodních vztahů mezi Německem a Kazachstánem.“ Letiště Aktau má strategickou polohu, uvádí se. Má potenciál „pro rozvoj a zřízení tranzitního nákladního uzlu na trasách mezi Evropou a Asií.“



SSL Express 26-11-2025 Co znamená investice společnosti CMA CGM do terminálu Eurogate (DVZ)

Společnost Eurogate plánuje v rámci své západní expanze společně s CMA CGM rozšíření kontejnerového terminálu v Hamburku. Francouzská společnost sice přispívá kapitálem, ale přinese i další objemy? Další dohoda o přístavu je uzavřena. Francouzská přepravní společnost CMA CGM plánuje získat 20procentní podíl v terminálu Eurogate v hamburském přístavu. Obě společnosti minulý týden oznámily podpis rámcové dohody; dokumenty by měly být dokončeny do poloviny roku 2026. To není žádným překvapením. Rodolphe Saadé, majitel a generální ředitel CMA CGM, si již dlouho klade za cíl hamburský přístav. Miliardář z Marseille byl v poslední době v hanzovním městě vídán častěji. Podle zpráv z médií se dědic CMA CGM osobně setkal se starostou Peterem Tschentscherem (SPD).

Dohoda je nyní dokončena. Smluvní strany oznámily svůj záměr společně investovat do západní expanze přístavu Hamburk. Pro Waltershof se plánují nové nábrežní zdi, dvě kotviště a kontejnerové jeřáby. Kromě toho bude poloměr otáčení v přístavní nádrži zvětšen na 600 metrů. Eurogate má v úmyslu dále digitalizovat a automatizovat stávající terminál CTH. Stejně důležité jako pro investici MSC do HHLA bude spojení s vnitrozemím pravděpodobně i pro CMA CGM. CMA CGM výslovně zdůrazňuje spolupráci s intermodální dceřinou společností Eurokombi, která je součástí skupiny Eurogate. V budoucnu společnost hodlá toto železniční spojení „posílit“, uvedl ve svém prohlášení generální ředitel CMA CGM Saadé.

Díky své spolupráci sledují Eurogate a CMA CGM globální trend. Například MSC, Hapag-Lloyd a Cosco mají podíl v HHLA nebo v jednom z jejích terminálů. Naopak Eurogate má partnerství se společnostmi Maersk a Hapag-Lloyd. CMA CGM nedávno dále rozšířila svůj podíl v terminálech (v současné době jich je po celém světě 64). Jen v říjnu tato přepravní společnost oznámila plány na nový terminál v Džiddě v Saúdské Arábii a také partnerství s marockým

provozovatelem přístavu Marsa Maroc. „Přepravní společnosti využívají svůj kapitál k tomu, aby se pokusily ovládnout větší části dodavatelského řetězce a získat výhodu,“ říká profesor Jan Ninnemann z Hamburské obchodní školy. Konkurenti se na tuto dohodu pravděpodobně dívají s velkými obavami. „Je běžnou praxí, že rejdaři zastavují v terminálech, ve kterých mají konkurenti podíl. To však funguje pouze tehdy, pokud je výkon a zabezpečení dat uspokojivé. Náklad odbavený v těchto terminálech však samozřejmě přispívá k příjmům konkurentů,“ vysvětluje Ninnemann.

Díky západní expanzi si Eurogate klade za cíl zvýšit svou odbavovací kapacitu v terminálu CTH ze 4 na 6 milionů TEU. Provozovatel investuje do expanze 700 milionů eur, přičemž Hamburk přispěje dalšími 1,1 miliardami eur. Rozsah příspěvku CMA CGM je stále předmětem jednání. Jedna věc je jistá: Eurogate by expanzi sama jen stěží zvládla. CMA CGM, v současnosti třetí největší dopravní společnost na světě i přes klesající zisky, poskytuje potřebný kapitál. O objemových závazcích společnosti CMA CGM nejsou k dispozici žádné informace. Dostatečná kapacita by jistě existovala i pro dodatečné objemy. V roce 2024 bylo v CTE odbaveno přibližně 1,9 milionu TEU.

Mezitím se situace v hamburském přístavu zlepšuje. Po delším období stagnace se odbavení nákladu zvýšilo o 8,4 procenta ve srovnání se třetím čtvrtletím roku 2024. Očekává se, že investice dodají další impuls – jak v Eurogate, tak na radnici. Pravděpodobně proto senátorka pro hospodářské záležitosti Melanie Leonhardová (SPD) hovořila o „dobrých zprávách pro přístav“. CDU ocenila spolupráci jako „podnikatelský základ“ pro expanzi na západ. Hamburský parlament však o tom, zda dohoda proběhne, nerozhodne. Antimonopolní otázky jsou věcí EU.

// SSL Express 26-11-2025 Rakouská pošta a Temu rozšiřují spolupráci

Rakouská pošta rozšiřuje spolupráci s globální online platformou Temu a prodlužuje ji mimo Rakousko, do jižní a východní Evropy a dalších euroasijských trhů. V odpovídajícím prohlášení o záměru je nastíněn plán na výrazné rozšíření spolupráce v oblasti logistických a e-commerce služeb s cílem zkrátit dodací lhůty a lépe integrovat místní prodejce do mezinárodního obchodu.

Společnost Temu, která se zabývá elektronickým obchodováním a nyní působí na více než 90 trzích, plánuje strategicky rozšířit svou přítomnost v Evropě prostřednictvím sítě Rakouské pošty. Poskytovatel služeb a jeho dceřiné společnosti Express One a Aras Kargo se budou zabývat doručováním, vyřizováním a zpracováním vrácení zásilek v několika zemích. Cílem je dosáhnout užší integrace regionálních trhů, čímž se zkrátí dodací lhůty pro spotřebitele a otevře se nové exportní příležitosti pro maloobchodníky.

Podle Rakouské pošty představuje tato spolupráce další krok v jejím pozici partnera v mezinárodním elektronickém obchodování. Pošty, partnerské pobočky a stanice s nepřetržitým provozem jsou do platformy Temu integrovány od roku 2023. Zákazníci si tak mohou při objednávce přímo zvolit preferovanou možnost vyzvednutí. Vrácení zásilek je také stále častěji zpracováváno prostřednictvím poštovní sítě, což proces zjednodušuje.

Souběžně s tím společnost Temu uplatňuje strategii lokalizace: Společnost v současné době buduje síť regionálních prodejců v několika evropských zemích. Ve střednědobém horizontu by se v tomto regionu mělo realizovat až 80 procent evropského prodeje. Tento přístup slibuje nejen rychlejší dodávky, ale má také posílit konkurenceschopnost místních podniků.

SSL Express 26-11-2025 Nákladní železniční doprava: Obchodní model SRN pod tlakem

Otevřený dopis významných poskytovatelů kombinované dopravy (KD) a různých evropských sdružení ze dne 29. října adresovaný spolkovému ministrovi dopravy Patricku Schniederovi a nové generální ředitelce Deutsche Bahn Evelyn Palla ilustruje, jak dramatická je současná situace na železnicích. Obsah dopisu jasně ukazuje překážky, kterým v současné době čelí účastníci intermodální dopravy, zejména v Německu. Dopis nese nápadný název „Zachraňte kombinovanou dopravu“. I toto je však bezprecedentní: klíčoví hráči v kombinované dopravě a zástupci odvětví se obracejí na politiky a Deutsche Bahn s naléhavou žádostí o pomoc. Průzkum DVZ mezi několika společnostmi nákladní železniční dopravy působícími v Německu byl dokončen před zveřejněním dopisu, ale obecný konsenzus ohledně současné situace je podobný. „Vývoj v roce 2025 se vyznačuje stagnací objemů; očekávaný mírný růst se nenaplnil,“ říká Götz Jesberg, generální ředitel společnosti Rheincargo, železniční divize HGK. Zůstává však optimistický i pro rok 2026 a očekává nízký jednociferný růst. Situace ve společnosti TX Logistik se výrazně zhoršila, zejména od léta. „V první polovině roku jsme měli uspokojivý start, zejména v intermodálním sektoru. Bohužel se tento pozitivní trend ve druhé polovině výrazně ustálil,“ říká Dirk Steffes, obchodní ředitel. Jako důvod uvádí mimo jiné „rostoucí nespolehlivost železniční infrastruktury“. Sesuvy půdy v červenci navíc zablokovaly části železniční trati Brenner, jedné z hlavních tepen sítě TX Logistik. Henrik Würdemann, generální ředitel skupiny Captrain Germany, očekává pro svou společnost stagnaci. Uvedl, že se jeho společnosti podařilo do značné míry kompenzovat slabší poptávku v stávajících obchodech způsobenou hospodářským poklesem prostřednictvím nových obchodů. Dirk Stahl, generální ředitel společnosti BLS Cargo, očekává pokles objemu přepravy o 10 až 12 procent. Připisuje to slabým výsledkům na trhu, ale také nedostatečné dostupnosti tratí v Německu kvůli stavenišťům a krátkodobým uzavírkám tratí. Situace není o moc lepší ani u společnosti SBB Cargo International, kde generální ředitel Sven Flore předpovídá 12procentní pokles vlakových kilometrů ve srovnání s již tak „velmi konzervativním plánem“. Flore uvádí stejné důvody jako Stahl. Stefan Marx, výkonný ředitel společnosti Boxxpress, očekává pokles podobného rozsahu. Pro rok 2025 předpovídá 10% pokles, který připisuje výše uvedeným příčinám a také kapacitním úzkým místům v infrastruktuře hamburského přístavu. Dceřiná společnost HHLA, Metrans, svými výsledky v roce 2025 poněkud vyniká. V první polovině roku se kontejnerová přeprava zvýšila o 20,2 procenta ve srovnání s předchozím rokem. Část tohoto růstu pravděpodobně pramení z akvizice spediční společnosti Roland. Její objemy byly zahrnuty pouze v číslech za červen předchozího roku. Společnost nicméně těžila z rostoucí dopravy do a ze severoněmeckých a jaderských námořních přístavů, stejně jako z regionu DACH (Německo, Rakousko a Švýcarsko). Výhled na rok 2026 je velmi utlumený. Jesberg (Rheincargo) stále očekává mírný nárůst v nízkém jednociferném procentním rozmezí. Stefan Marx (Boxxpress) očekává stabilizaci vývoje na úrovni roku 2025 – za předpokladu, že problémy s infrastrukturou nebudou tak závažné jako letos. Clemens Först, generální ředitel skupiny ÖBB Rail Cargo, neuvádí konkrétní číslo, ale očekává „mírné oživení ekonomiky“. Segment zákazníků, na který se hodlá v nadcházejících letech s RCG silněji zaměřit, tvoří střední podniky s velikostí zásilek od jednoho kontejneru až po skupinu vagónů. „To je primární zaměření růstu RCG do budoucna,“ říká Först.

SSL Express 26-11-2025 USA vyzývají ke konkurenci o čínskou přístavní moc v Pireu

Skutečnost, že si čínský dopravní gigant Cosco od roku 2016 pronajal zhruba dvě třetiny řeckého přístavu Pireus, je pro USA trnem v oku – a Řecko se také potýká se silnou čínskou přítomností. Pireus je jedním z největších kontejnerových přístavů v Evropě a slouží Číně jako logistické centrum pro zásobování velkých částí východní Evropy produkty ze Střední říše. Atény a Washington nyní chtějí obnovit rovnováhu. Řecká vláda plánuje legislativu, která by řecko-americké společnosti Onex Shipyards & Technologies povolila rozšíření přístavu Elefsina, asi 10 kilometrů západně od Pireu. Oznámil to ministr pro hospodářský rozvoj Takis Theodorikakos po setkání s americkou velvyslankyní Kimberly Guilfoyleovou. V současné době se Onex zabývá pouze stavbou lodí. V budoucnu se má jeho portfolio rozšířit o manipulaci s nákladem, energetiku a přístavní logistiku. Na schůzce americká velvyslankyně Guilfoyle zdůraznila priority Trumpovy administrativy v oblasti energetiky a bezpečnosti. Řecko označila za „silného spojence“ a uvedla, že Washington očekává výrazné rozšíření využívání přístavu Elefsina jako logistického centra v geopoliticky důležité zóně. Theodorikakos zdůraznil, že prohloubená strategická spolupráce s USA nejenže dělá z Řecka energetické centrum, ale také posiluje produktivní transformaci řecké ekonomiky. Pouhé dva týdny předtím Řecko a USA na energetickém summitu v Aténách oznámily rozšíření přepravy zkapalněného zemního plynu (LNG) do východní Evropy.

!? SSL Express 27-11-2025 POUČTE SE: Práva, rizika a odpovědnosti v rámci obchodovatelných konosamentů a námořních seawaybills

Článek o námořních konosamentech vyvolal zajímavý komentář se 4 otázkami, které zní:

- 1) *Vztahují se smluvní práva s dopravcem i na konsignatáře, jako v případě převoditelných BL?*
- 2) *Může odesílatel změnit příjemce během pobytu zboží na palubě?*
- 3) *Kdo má pojistitelný zájem?*
- 4) *V případě běžné situace, na koho se může dopravce obrátit a získat náhradu škody?*

To jsou velmi promyšlené otázky, protože přesně odrážejí ten druh hlubšího myšlení, který potřebujeme, pokud chceme přejít od pouhého vydávání dokumentů k opravdovému pochopení rizik v globální lodní dopravě. Ačkoliv byl komentář již stručně zodpovězen, tyto otázky si přesto zaslouží trochu více rozpracování, čerpající ze standardní praxe a klíčových principů smluvního a námořního práva.

Q1) Vztahují se smluvní práva s dopravcem i na konsignatáře, jako v případě obchodovatelných BL?

Smluvní práva se automaticky přenášejí podle obchodovatelného nákladního listu, protože jde o dokument vlastnictví. Když je BL schválen a předán, nový držitel nastupuje do role původního odesílatele a získává plná práva na žalobu proti dopravci, včetně práva nárokovat doručení a práva žalovat za škodu nebo škodu. Tento převod probíhá ze zákona a je jedním z určujících rysů obchodovatelné povahy B/L. U SWB je situace odlišná a závisí na jurisdikci. Námořní nákladní list není dokument vlastnického práva a nepřenáší práva prostřednictvím převodu, ale některé právní systémy, například ve Spojeném království podle zákona Carriage of Goods by Sea Act 1924, oddíl 2 (1)(b), výslovně udělují jmenovanému příjemci právo podat žalobu, jako by byl stranou přepravní smlouvy. V zemích bez takových zákonných ustanovení

může mít příjemce právo pouze nárokovat doručení a jakákoli širší smluvní práva závisí na konkrétních podmínkách nákladního listu.

Q2) Může odesílatel změnit příjemce, když je zboží na palubě?

Ano, odesílatel může požádat o změnu příjemce nebo přesměrovat doručení, pokud to dokument, dopravce a cílová země dovolí, a pokud je změna provedena včas a dopravce s tím souhlasí. Nicméně je to podmíněno praktickými a smluvními omezeními. V případě SWB nebo podobného dokumentu standardní podmínky těch, kteří mají konkrétní údaj na námořním listu, výslovně stanovují, že odesílatel může změnit příjemce až do okamžiku doručení, pokud dopravce obdrží písemné oznámení a odesílatel mu zajistí náhradu za případné dodatečné náklady. Námořní nákladní list jedné z předních kontejnerových linek uvádí níže ve svých podmínkách:

"3. Právo kontroly, dodání zboží

(1) Odesílatel je jedinou stranou, která má právo dávat dopravci pokyny ve vztahu ke smlouvě o přepravě. Má právo kdykoli změnit jméno příjemce na příjemce, který požaduje doručení zboží po jeho příjezdu do cíle, pokud dopravci poskytne jednoznačné písemné oznámení nebo jiný způsob přijatelný pro dopravce, a tím se zaváže zajistit dopravci náhradu za jakékoli dodatečné výdaje vzniklé tímto procesem."

TT Club, který poskytuje vzájemné pojištění a související služby řízení rizik mezinárodnímu dopravnímu a logistickému průmyslu, včetně specializovaného underwritingu, správy pojistných událostí a poradenství v oblasti řízení rizik a ztrát, uvádí:

"Pokud je příslušným dopravním dokumentem neobchodovatelný námořní list, právo odesílatele přesměrovat nebo jmenovat jiného příjemce je vždy uplatnitelné před předáním zásilky původnímu příjemci."

To ale neznamená, že existují i praktická a právní omezení:

- Pokud již byla obchodovatelný nákladní list vydán a/nebo podepsán jiné straně, může být změna příjemce složitější...
- Pokud plavidlo již náklad vyložilo nebo byl manifest finalizován (celní nebo lodní úřady), může být na změnu příliš pozdě nebo může podléhat celním/přístavním omezením.
- Dopravce může požadovat odškodnění nebo účtovat administrativní náklady...
- Změna musí být jasně a včas sdělena dopravci (a tam, kde je to relevantní, i přístavnímu agentovi)..
- Místní právo a smluvní podmínky mohou omezit změnu příjemce, zejména pokud je dokument "přímý" nákladní list (tj. pouze jmenovaný consignee) nebo pokud existuje klauzule "non-negotiable"...

Takže odpověď na otázku je ano, ale s ohledem na typ dokumentu, časování a podmínky dopravce...

Q3) Kdo má pojistný zájem?

Při zvažování přepravy zboží má každá strana, která by utrpěla finanční ztrátu v případě ztráty nebo poškození nákladu, pojistitelný zájem. To může zahrnovat odesílatele, kupujícího nebo příjemce (v závislosti na tom, jak je vlastnictví a riziko rozděleno ve smlouvě o prodeji) a strany s finanční expozicí, jako jsou banky nebo poskytovatelé logistiky. Zásady námořního pojištění vyžadují, aby měl pojištěný pojistitelný zájem, když se pojištění sjednává, a pojišťovny vždy ověří, zda by strana skutečně utrpěla finanční ztrátu. V praxi pojistný zájem jednoduše následuje subjekt, který nese finanční riziko v každé fázi transakce, například prodávající, který si ponechá vlastnictví až do zaplacení, si ponechá pojistný zájem, dokud není tato podmínka splněna.

Základní test je jednoduchý: ***Utrpěla by tato strana finanční ztrátu, pokud by zboží bylo ztraceno nebo poškozeno?*** Pokud ano, mají pojistitelný zájem založený na obchodních vztazích, vlastnictví, rozdělení rizik a finanční expozici, nikoli pouze na základě přepravního dokumentu.

Q4) V případě běžné situace, na koho se může dopravce obrátit pro náhradu škody?

Když nastane společná havárie (dobře zavedený námořní princip) = tj. dobrovolná oběť nebo výdaj pro společnou bezpečnost plavby, dopravce nebo jeho zástupce (často likvidátor) požádá všechny strany, které přispěly k přínosu v námořním dobrodružství (majitele nákladu, majitele lodí atd.), aby se podílely na ztrátě. Při obchodovatelném náložném listu se dopravce obrací na držitele původního schváleného BL, protože jde o dokument o vlastnickém právu. U SWB se nepřenáší vlastnický titul, a tudíž se dopravce nemůže spoléhat na držení dokumentu. Místo toho je vymáhání směřováno na jakoukoli stranu definovanou jako "obchodník" (Merchant) v termínech námořního nákladního listu, včetně odesílatele, příjemce, kupujícího, držitele SWB a jakékoli strany, které byly údaje o zásilce předány, protože tyto strany jsou smluvně odpovědné za zajištění bezpečnosti služby před doručením.

Závěrečné shrnutí

- **Smluvní práva:** Obchodovatelný náložný list převádí práva na žalobu na držitele, protože jde o dokument vlastnictví. Seawaybill nepřenáší práva na základě podpisu, takže práva příjemce závisí na platném právu a podmínkách nákladního listu.
- **Změna příjemce:** Podle BL si odesílatel obvykle zachovává právo změnit příjemce až do dodání, s výhradou oznámení a odškodnění. U obchodovatelného konosamentu mohou být změny omezeny poté, co je BL vydán.
- **Pojistitelný zájem:** Pojistitelný zájem patří jakékoli straně, která by utrpěla finanční ztrátu, pokud by došlo ke ztrátě nebo poškození nákladu. Řídí se obchodním vztahem, vlastnickým nárokem a rozdělením rizik, nikoli jménem na dopravním dokladu.
- **Vymáhání při Společné havárii:** U obchodovatelného BL je příspěvek do dispaše (vypořádání Společné havárie) požadován od držitele podepsaného originálu. U Seawaybillu je vymožitelný od jakékoli osoby definované jako "Obchodník", například odesílatel, příjemce nebo kupující.