

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra systémového inženýrství



Bakalářská práce

Vývoj a praxe v oblasti námořních přeprav

Alena Ludvíková

© 2022 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Alena Ludvíková

Veřejná správa a regionální rozvoj – k.s. Hradec Králové

Název práce

Vývoj a praxe v oblasti námořních přeprav

Název anglicky

Development and practice in the field of sea transport

Cíle práce

Bakalářská práce je tematicky zaměřena na vývoj a praxi v oblasti námořních přeprav. Cílem je analýza a zvážení dopadu na dovoz zboží námořní přepravou do Evropské Unie. Posouzení vlivu celní, daňové a obchodní problematiky. Dále pak, posouzení vlivu Coronaviru na ceny námořného a nabízenou volnou kapacitu námořního trhu.

Metodika

Metodická část bakalářské práce je sestavená na základě komparace relevantních informačních zdrojů, jsou zde uvedeny postupy v praxi realizace námořních přeprav pro oblast exportu i importu. Vlastní práce je zaměřena na analýzu vývoje trhu se zaměřením na dovoz zboží do Evropské unie.

Doporučený rozsah práce

30-50 stran

Klíčová slova

námořní přeprava, rejdařství, kapacita, Incoterms, Clo, Daně, Trh

Doporučené zdroje informací

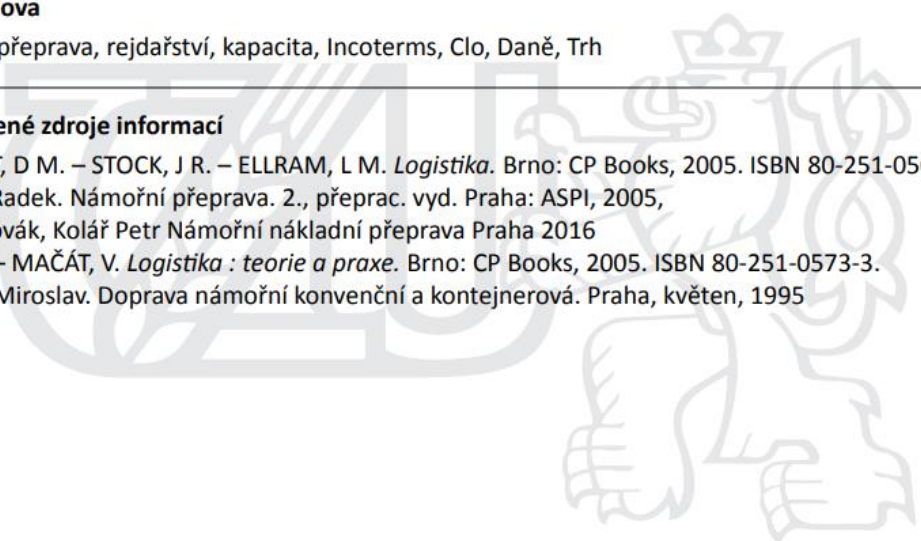
LAMBERT, D M. – STOCK, J R. – ELLRAM, L M. *Logistika*. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-251-0504-0.

NOVÁK, Radek. Námořní přeprava. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005,

Radek Novák, Kolář Petr Námořní nákladní přeprava Praha 2016

SIXTA, J. – MAČÁT, V. *Logistika : teorie a praxe*. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-251-0573-3.

ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Praha, květen, 1995



Předběžný termín obhajoby

2021/22 LS – PEF

Vedoucí práce

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra systémového inženýrství

Elektronicky schváleno dne 24. 11. 2021

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 30. 11. 2021

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 15. 03. 2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Vývoj a praxe v oblasti námořních přeprav" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15.3.2022

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. Tomáši Šubrtovi, Ph.D. za odborné vedení bakalářské práce, vstřícný přístup a užitečné rady.

Vývoj a praxe v oblasti námořních přeprav

Abstrakt

Bakalářská práce je tematicky zaměřena na námořní nákladní přepravu. Teoretická část řeší aspekty námořní přepravy, jako součást logistiky, kontejnerizaci, normativy upravující odpovědnost. Vlastní práce se zabývá dovozem zboží Liniovou přepravou do zemí Evropské Unie, popisuje největší světové a evropské přístavy, námořní trasy, seznamuje s obchodními podmínkami, které je nezbytné aplikovat v rámci celé přepravy. Dále se zabývá posouzením vlivu pandemie Coronaviru na vývoj ceny, dostupnou kapacitu a celkovou kvalitu poskytovaného servisu.

Klíčová slova: Incoterms, námořní přeprava, rejdařství, kapacita, clo, daně, trh

Development and practice in the field of sea transport

Abstract

The bachelor thesis is thematically focused on sea freight transport. The theoretical part addresses aspects of maritime transport, as part of logistics, containerization, standards governing liability. The thesis deals with the import of goods by liner transport to the countries of the European Union, describes the world's largest and European harbours, sea routes, and acquaints the reader with the business conditions for the entire transportation process. It also assesses the impact of the Coronavir pandemic on price developments, available capacity and the overall quality of services provided.

Keywords: Incoterms, sea transport, shipping, capacity, customs, tax, trade

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	12
2.1 Cíl práce	12
2.2 Metodika	12
3 Námořní nákladní přeprava.....	13
3.1 Námořní přeprava jako součást logistiky	13
3.1.1 Logistika a její funkce.....	13
3.1.2 Dopravní logistika.....	15
3.2 Námořní nákladní doprava	17
3.2.1 Liniová námořní doprava.....	19
3.2.2 Liniový rejdaři	20
3.2.3 Námořní kontejnery	21
3.2.4 Relace námořní přepravy	23
3.2.5 Námořní přístavy	24
3.3 Normativy uplatňující odpovědnostní vztahy v mezinárodní námořní dopravě.....	25
3.3.1 Úprava odpovědnosti v námořní dopravě.....	26
3.3.2 Konosament	27
3.3.3 Ostatní dokumenty používané v námořní dopravě	28
4 Námořní přeprava do Evropské Unie	30
4.1 Podpora rozvoje Evropských přístavů a infrastruktury.....	30
4.2 Největší Evropské přístavy	31
4.3 Největší světové přístavy	34
4.4 Námořní trasy do Evropské Unie.....	36
4.5 Obchodní podmínky pro dovoz zboží do Evropské Unie	38
4.5.1 INCOTERMS	38
4.6 Pojištění.....	41
4.7 Celní řízení	43
4.7.1 Jednotlivé celní režimy	43
4.7.2 Celní doklady.....	44
4.8 Daně	45
5 Vliv Coronaviru na námořní přepravu.....	46
5.1 Pandemie Coronaviru	46
5.2 Odbavené množství v Evropských přístavech	46
5.3 Ceny za námořní přepravu z Asie do Evropské Unie	47
5.4 Vliv na dostupnost volné kapacity	49

5.5	Index nákladů práce v Evropské Unii	51
5.6	Vliv dopravy na inflaci.....	52
6	Závěr.....	54

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Logistický řetězec	14
Obrázek 2 - Schéma dopravní logistika.....	16
Obrázek 3 - Vývoj kontejnerových lodí	20
Obrázek 4 - Námořní Aliance	21
Obrázek 5 - Námořní relace s největší intenzitou přepravy.....	24
Obrázek 6 - Největší přístavy světa	25
Obrázek 7 - Dovoz zboží námořní přepravou do Evropské Unie, dle produktů v %.	30
Obrázek 8 - Financování přístavní infrastruktury ze zdrojů Evropské Unie.	31
Obrázek 9 - Námořní přístav Rotterdam, Holandsko.	32
Obrázek 10 - Námořní přístav Antverpy, Belgie.	33
Obrázek 11 - Námořní přístav Hamburk, Německo.	33
Obrázek 12 - Největší námořní přístavy světa. Přístav Šanghaj, Čína.	34
Obrázek 13 - Největší námořní přístavy světa. Přístav Singapur.	35
Obrázek 14 - Největší námořní přístavy. Přístav Ningbo, Čína.	35
Obrázek 15 - Námořní trasa Asie – Evropské přístavy Rotterdam případně Hamburk, Antverpy.	36
Obrázek 16 - Námořní trasa USA Los Angeles - Evropa.....	37
Obrázek 17 - Námořní trasa z Jižní Ameriky, Chile – přístavy Evropské Unie.....	37
Obrázek 18 - Jednotlivé vytížení námořních tras.	38
Obrázek 19 - Incoterms 2020.....	41
Obrázek 20 - Vývoj cen námořního, dle Shanghai Containerized Freight Index za období 2009–1/2020.	48
Obrázek 21 - Globální spolehlivost námořních přepravců 2018-2021.....	50
Obrázek 22 - KPI rejdářů porovnání listopad 2020 vs. listopad 2021.....	50
Obrázek 23 - Vývoj indexu nákladů práce v letech 2018-2020 vlivem Coronaviru.	51
Obrázek 24 - Vývoj Inflace v Evropské Unii za období 2019–2021.....	52
Obrázek 25 - Vývoj Harmonizovaný index spotřebitelských cen pro podskupinu „doprava“ za období 2018-2021.	53

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Klasifikace základních kontejnerů dle ISO	22
Tabulka 2 - Největší přístavy Evropské Unie, dle odbavených TEU.....	32
Tabulka 3 - Největší světové přístavy, dle zpracovaných TEU.....	34
Tabulka 4 - Porovnání odbaveného množství v Evropských přístavech vlivem Coronaviru.	47
Tabulka 5 - Srovnání cen námořního za období 2021, FOB Shanghai – DAP Hradec Králové.....	48

Seznam použitých zkratek

B/L	Bill of Lading
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance and Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid To
CPT	Carrier Paid To
DAP	Delivered at Place
DDP	Delivered Duty Paid
DPU	Delivery at Place Unloaded
EORI	Economic Operators' Registration and Identification
EU	European Union
EXW	Ex Works
FAS	Free Alongside Ship
FCA	Free Carrier
FOB	Free On Board
HICP	Harmonised Index of Consumer Prices
ICC	International Chamber of Commerce
ISO	International Organization for Standardization
KPI	Key Performance Indicators
NVOCC	Non Vessel Owning Common Carrier
OSN	United Nations
SCFI	Shanghai Containerized Freight Index
SDR	Special Drawing Right
TEU	Twenty-foot equivalent unit
USD	US Dollar

1 Úvod

Vodní doprava je s potřebou člověka spojena, již od pradávna. První plachetnicové lodě poháněné lidskou silou brázdily vody velkých řek Mezopotámie a Egypta ve starověku, později se odvážily vplout na otevřené moře. Díky vynálezu kompasu ve středověku a potřebou obchodu se začínají stavět první trojstěžňové karavely a galeony, které byly schopny podnikat první zaoceánské cesty. S objevem nových teritorií a dopravních cest je spojena nejen touha po poznání, ale především potřeba obchodu s drahými kovy, surovinami, směna nových dosud neznámých plodin a koření. Lidé se začali vydávat přes moře s vidinou bohatství či za lepším životem. Za první přepravní jednotky můžeme považovat různé dřevěné sudy, bedny, pytle.

Lodě a moře, ale také sloužily k politickým účelům, cílem bylo především dobývání území, drancování, války a nájezdy, to však sebou přinášelo technický pokrok v oblasti námořní dopravy.

Významný rozvoj v oblasti přichází vynálezem parního, později dieselového pohonu a stavbou celokovových trupů lodí.

Kontejnerová námořní přeprava se začala rozvíjet během 2. světové války, kdy potřeba přemístění techniky a zbraní vyžadovala jednoduchou a nenáročnou manipulaci. K sjednocení přepravní jednotky, přispěla především Americká armáda stanovením jednotné technické normy pro kontejnery.

Námořní doprava má v dnešní době stále svoji důležitost, díky globalizaci světové ekonomiky, kdy přestávají pro světový obchod téměř existovat hranice je přeprava po moři nepostradatelná.

A z těchto důvodů jsem si námořní dopravu zvolila, jako téma bakalářské práce.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Bakalářská práce je tematicky zaměřena na námořní nákladní přepravu. Cílem práce je identifikovat specifické rysy námořní přepravy, především Liniové přepravy v rámci importu do zemí Evropské Unie. Určit důležité aspekty procesu z pohledu dovozce, a to především v odpovědnostních vztazích a normativách platných v členských zemích. Hlavním cílem této práce je analyzovat a shrnout vliv pandemie Coronaviru na námořní přepravu do zemí Evropské Unie. Zhodnotit celkový vliv vývoje před pandemií se současným stavem. Vlivem těchto příčin identifikovat trend v oblasti námořních přeprav a odhadnout možná očekávání v budoucnu.

2.2 Metodika

Metodická část bakalářské práce založena na základě studia a analýze odborných informačních zdrojů, jedná se o odborné publikace zabývající se popisem a vlastním procesem námořní přepravy jako celku. Na základě syntézy teoretických poznatků a aplikace vlastní praxe budou formulovány závěry bakalářské práce.

V první části práce formu návrhu optimálního řešení pro dovoz zboží do Evropské Unie. V druhé části vlastní práce je analýza vlivu Coronaviru na námořní přepravu, čerpáno je z aktuálních datových zdrojů, a to především z databáze Eurostat a databáze Evropský účetní dvůr. Na základě těchto relevantních a dobře měřitelných ukazatelů, lze v čase analyzovat vývoj stavu před a v době pandemie, případně, dle obecného trendu predikovat očekávání v budoucnu.

3 Námořní nákladní přeprava

3.1 Námořní přeprava jako součást logistiky

3.1.1 Logistika a její funkce

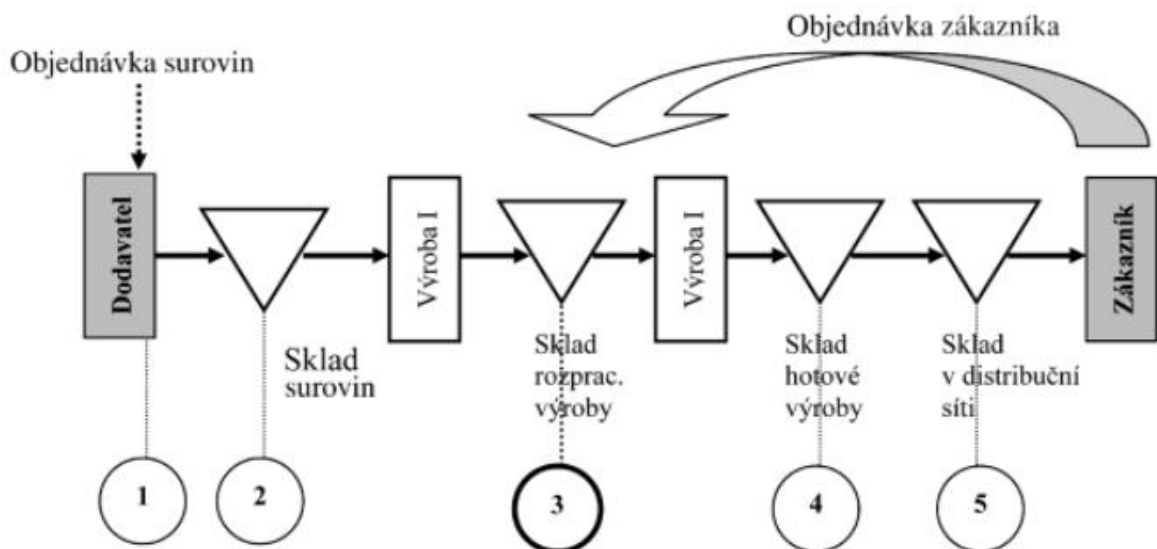
Pojem logistika je odvozený z řeckého slova logos, což v překladu znamená řeč, rozum, případně pochopení. V současném pojetí se toto slovo začalo používat v souvislosti se zabezpečováním vojenských operací. Logistika si za cíl klade koordinaci a optimalizaci výrobních, obchodních a mnoha dalších procesů, ke kterým používá technická a organizační opatření, mezi něž patří např. plánování, realizace, skladování, vyhodnocování a optimalizace procesů. Těmi se v systémech transformují materiály nebo biologické objekty z počátečního stavu do stavu konečného. Jednodušeji řečeno je zkratka logistika oborem, který se snaží procesy výrobní i nevýrobní optimalizovat tak, aby pro jejich uskutečnění bylo potřeba co nejméně materiálu, energie, lidské práce.

Pokud se na pojem logistika podíváme v širším kontextu, je její součástí také obalová technika. Je to i z toho důvodu, že obal prochází všemi fázemi toku materiálů a musí splňovat požadavky skladování, dopravy, manipulace a distribuce. To jsou všechno požadavky výrobního sektoru, dopravců a obchodníků, patří sem samozřejmě i spotřebitelé či uživatelé. Je zajímavé, že jestliže se dříve pozornost zaměřovala na původní dopravu a manipulaci, v současné době se spíše přesunuje na koncové řetězce, což je obchod a spotřebitel. Obal tedy plní logistické funkce, jako je např. ergonomické řešení obalu, čímž se myslí snadná manipulace s obalem, možnost jeho opětovného uzavření apod. Nesmíme zapomínat ani na ekologické řešení obalu – tedy možnost jeho použití spotřebitelem i pro jiné účely. Mezi další důležité funkce obalu patří také jeho přizpůsobení pro některé technologické operace, které s daným výrobkem budeme provádět-vhodně zvolený obal může napomáhat a zvyšovat účinnost např. zmrazování, nebo naopak zahřívání apod.

„Logistika představuje významnou složku HNP. Logistika hraje v ekonomice klíčovou úlohu, a to ve dvou základních směrech. Za prvé logistika představuje jednu z hlavních výdajových položek podniku: tím ovlivňuje veškeré další ekonomické aktivity a je jimi zároveň sama ovlivňována“ [1 s. 10].

Logistiku je možno členit na jednotlivé druhy:

- a) Makrologistika – zajišťuje proces od prvotní těžby surovin, až po dodání zboží zákazníkovi.
- b) Mikrologistika – logistika podniková, zajišťuje procesy uvnitř podniku.
- c) Průmyslová logistika – řídí tok materiálu uvnitř výrobního procesu
- d) Obchodní logistika – kontroluje pohyb zboží od poptávky zákazníka, až k jeho doručení.
- e) Dopravní logistika – zajišťuje kompletní přepravu výrobků a materiálu, uvnitř i vně podniku.
- f) Odpadová logistika – řídí procesy v rámci ekologických norem.



Obrázek 1 - Logistický řetězec

Zdroj: <https://www.dlprofi.cz/log/?uniqueid=mRRWSbk196FNf8-jVUh4Eluk3A1jA9RsGtAs4UC1fR4&coolurl=1§ion=33>

Do problematiky logistiky patří

- dopravní infrastruktura – vnitropodniková i vnější
- manipulace materiálu a zboží
- obalové hospodářství
- skladování výrobků a zboží
- informační systémy

3.1.2 Dopravní logistika

Dopravní logistika se zabývá veškerým pohybem surovin, materiálu, zboží po dopravní síti. Doprava je významnou částí logistiky z důvodů koordinování, optimalizace, dodání vstupů do výroby, přepravu uvnitř podniku i samotné doručení zákazníkovi. Doprava, také tvoří významnou nákladovou položku podniku.

Dopravní logistika se dělí na základě využití dopravního prostředku na:

- Pozemní doprava
- Námořní doprava
- Letecká doprava
- Železniční doprava
- Kombinovaná doprava
- Potrubní doprava

Technologie dopravy se skládá z několika na sebe navazujících dílčích dopravních článků: a to dopravních prostředků, organizování dopravy a infrastruktury. Výsledkem celého procesu dopravy je přeprava.



Obrázek 2 - Schéma dopravní logistika

Zdroj: <https://www.timocom.cz/blog/trendy-v-doprave-a-logistice-2021>

Doprava je vlastní pohyb dopravních prostředků.

Služba je lidská činnost, vykonávána za účelem dosažení uspokojení potřeb druhého v dopravě nejčastěji objednavatele.

Přepravní služby jsou komplexní souhrn poskytovaných činností, souvisejících s procesem přemísťování.

Přeprava je souhrn veškerých aktivit zajišťující proces, vytvářející výslednou dopravu. Zahrnují vlastní přemísťování, nakládku, vykládku daného zboží či materiálu, překládku v případě zvoleného druhu dopravy, který tento proces vyžaduje, smluvní formality, zajištění pojištění, celní služby, potvrzení o doručení, zpětné odeslání vratného obalu.

Dopravce je „výrobcem“ přepravních služeb na trhu. Jedná se o vlastníka dopravního prostředku, případně nájemce tohoto prostředku formou finančních leasingů.

Dopravce také nabízí lidský zdroj formou řidiče, pilota, strojvedoucího, kapitána včetně posádky. Objednavatelem jeho služeb je přepravce.

Přepravce je zákazníkem dopravce, využívající dopravních kapacit, jako odesílatel nebo příjemce.

Zasílatel - tzv. „speditér“ - jedná se o další mezičlánek přepravy.

Jako zasílatel většinou fungují velké společnosti zajišťující efektivní využívání všech dopravních kapacit na trhu pro celek zákazníků. Speditér funguje jako zprostředkovatel celého procesu. Výhodou může být jeho komplexnost v zajištění dalších služeb pro zákazníka, jako je clenění, pojištění, konsolidace zásilek, skladování, přebalování, reporting, řešení reklamací.

Zasílatelské služby jsou veškeré poskytované služby zasílatelem, včetně smluvního vztahu s dopravcem.

Celkový na sebe navazující proces vytváří logistický řetězec. Logistický řetězec je tedy souborem aktivit, které probíhají za sebou a navazují na sebe. Proto je základním cílem logistiky koordinace, synchronizace a optimalizace všech činností, které jsou potřebné k flexibilnímu a hospodárnému dosažení optimálního výsledku, čímž myslíme uspokojení konečného článku řetězce – zákazníka, protože od něj dostáváme prvotní informace o požadavcích na zabezpečení dodávky zboží, ale také u něj logistický řetězec končí.

3.2 Námořní nákladní doprava

Námořní nákladní doprava je nejvýznamnějším a nejstarším druhem přepravy. Mezinárodní světové obchody na dlouhé vzdálenosti se uskutečňují především po moři. Jedná se o nezastupitelný obor, který se vyznačuje efektivní provázaností na ostatní druhy dopravy.

Námořní nákladní doprava se využívá především pro těžké, objemné a nadrozměrné zásilky. Z ekonomických důvodů je tento způsob nejefektivnější i když na úkor doby dodání (transit time).

„Sotva lze nalézt vedle námořní dopravy druhý obor lidské činnosti, který by pronikal do nejvzdálenějších koutů zeměkoule a sehrál tak významnou roli v rozvoji světové ekonomiky, obchodu a vztahů mezi národy a zeměmi světa. Po mořích a oceánech se dnes uskutečňuje asi 80 % výměny zboží, což je dvacetinásobek její hodnoty ze začátku 20. století“ [7, s. 162].

Z obchodního hlediska dělíme námořní dopravu na dvě bezesporu nejvýznamnější skupiny, a to Liniovou a Trampovou.

Liniová námořní přeprava – lodě plují dle předem daného plavebního řádu, během své cesty mohou najíždět (naploutvat) do několika po sobě navazujících přístavů, z důvodů naložení či vyložení přepravovaného zboží. Nejčastěji se jedná o kontejnerové lodě.

Trampová námořní přeprava – lodě plují na základě objednávky zákazníka z bodu A do bodu B v čase stanovené zákazníkem, pokud zákazník nevyžaduje jinak, plují napřímo do určeného přístavu bez dalších zastávek. Plavidlo je najato teprve v okamžiku připravenosti zásilky.

Výhody námořní přeprav

- nízká cena přepravného
- minimální omezení rozměrů nebo hmotností převáženého zboží
- vzhledem k množství přepravovaných jednotek na jedné lodi se jedná o ekologicky příznivý druh dopravy

Nevýhody námořní přepravy

- dlouhé přepravní časy
- rizika plynoucí z povahy námořní přepravy, povětrnostní vlivy, zejména koroze, možnost navlhnutí přepravovaného zboží
- velké výkyvy cen především na vytížených relacích stanovené na měsíční bázi
- kombinace několika druhů přeprav, během samotné přepravy: námořní, silniční, železniční

- přeprava je ovlivněna politickými faktory i možnou kriminalitou
- možnost poškození zásilky z důvodů působení dynamické síly, především velkým nárazů vln

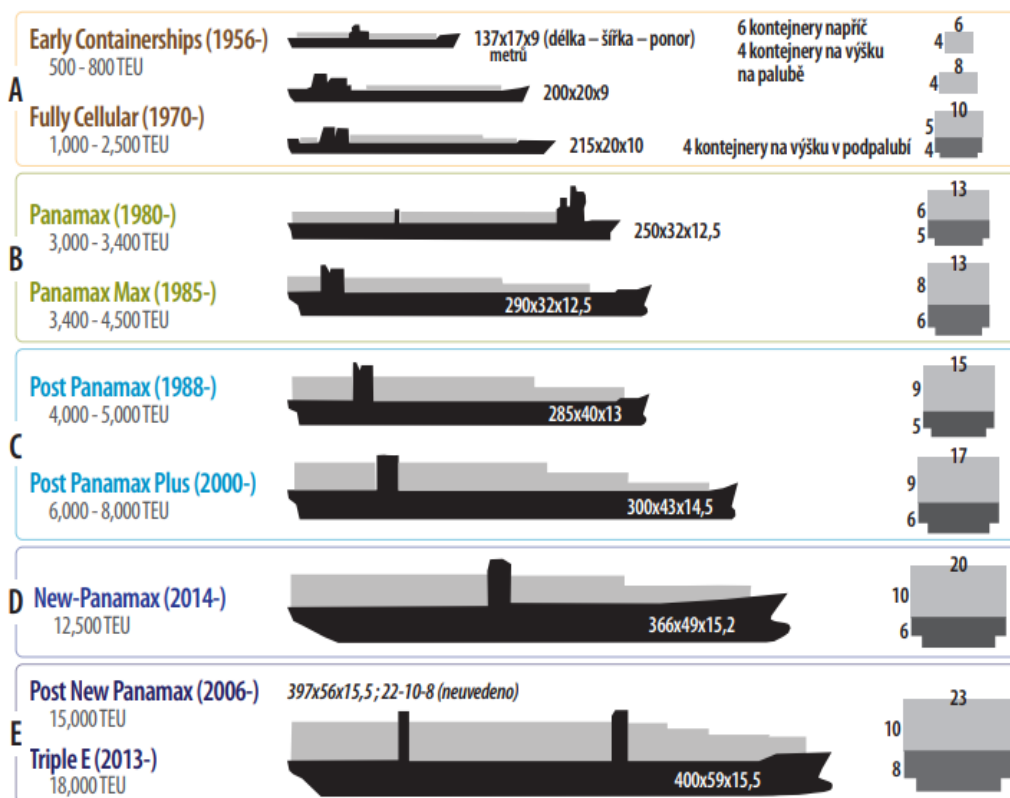
3.2.1 Liniová námořní doprava

Liniová námořní přeprava se vyznačuje především svou pravidelností, efektivitou a nízkými přepravními náklady. Přeprava funguje na základě pravidelného jízdního řádu, lodě plují v daných relacích na konkrétních linkách, najíždějí pravidelně zejména po sobě jdoucí přístavy. Liniová námořní přeprava je vhodná především pro kontejnerové námořní zásilky.

„Počátky dnešní liniové námořní přepravy lze nalézt už v 60. letech 20. stol. Hlavní námořní linky byly provozovány mezi Severní Amerikou a Evropou, dále pak směrem ke koloniím v Asii, Africe a Jižní Americe. Hlavním cílem rejdářů bylo maximálně využít nosnosti těchto lodí bez ohledu na typ nákladu, který přepravovaly. Pro liniovou námořní přepravu se na začátku 70. let 20. technologickým řešením problémů stalo nasazení kontejnerů jako základního přepravního prostředku, který se mohl využít i mimo obor námořní přepravy. Jakmile došlo ke standardizaci této přepravní jednotky, mohli rejdáři začít více investovat do strojního a manipulačního zařízení lodí. Tato skutečnost související s přepravním procesem vedla k růstu jeho produktivity. Tak vznikl nový přepravní systém složený z“ [3, s. 19]:

- Kontejnery, jako standardizované dopravní jednotky v rámci celého dopravního řetězce, možné jednoduše manipulovat i na ostatní dopravní prostředky.
- Opakovatelná využitelnost přepravních jednotek pro různé druhy zboží.
- Efektivnost při manipulaci v přístavech.

Kontejnerová námořní doprava patří k dynamickým hospodářským odvětvím vlivem významného růstu HDP na celém světě, zejména asijských zemí.



Obrázek 3 - Vývoj kontejnerových lodí

Zdroj: [Námořní doprava v EU: v neklidných vodách – mnoho neúčinných a neudržitelných investic \(europa.eu\)](#)

3.2.2 Liniový rejdaři

„Pojem „rejdař“ – v české legislativě námořní dopravce – je zpravidla definován jako provozovatel nebo majitel lodí. Linioví rejdaři dominují na trhu liniové námořní přepravy, jak z pohledu globálních sítí (aliancí), v nichž operují a spolupracují, tak z pohledu kapacit celokontejnerových lodí, které provozují. Cílem rejdařů je dnes snaha o organizační kontrolu celého přepravního řetězce včetně vnitrozemské přepravy. Integrační seskupení dobrovolně sdružující rejdaře mají za účel především prohloubení spolupráce. Systém této spolupráce je nejčastěji rozšíření a zkvalitnění nabídky přepravních služeb na námořním liniovém trhu, dále efektivnější pokrytí finančně náročných investic, celkové zefektivnění provozu [2, s. 34] apod.“

V roce 2017 vznikla nová spolupráce mezi jednotlivými námořními přepravci s cílem upevnění se na konkurenčním trhu, o který zaoceánští přepravci soutěží. Byly vytvořeny tři hlavní námořní aliance 2M, THE Alliance a Ocean Alliance. Nové sdružení kontejnerových rejdařů ovládá většinu celosvětového trhu s kontejnery, nabízí služby,

které pokrývají přístavy v Asii, Evropě (včetně Středomoří), Severní a Střední Americe, na Středním východě, v Rudém moři a Indickém subkontinentu. Spolupráce navíc pomáhá dopravcům zlepšit nabídky služeb, prostřednictvím komplexnější globální přepravní sítě.



Obrázek 4 - Námořní Aliance

Zdroj: <https://www.container-xchange.com/blog/shipping-alliances/>

3.2.3 Námořní kontejnery

Jedná se o zámořské balení, jehož úkolem je umožnit bezpečnou ochranu zboží po celou dobu přepravy do cílové destinace. Námořní kontejner plní funkci obalu i manipulační jednotky.

Stále větší význam také nabývá monitoring přepravovaného zboží prostřednictvím čísel a senzorů.

„Celosvětově se k námořní přepravě zboží užívá více než 16.mil rejdařských námořních kontejnerů, dalších 10.mil tvoří kontejnery nerejdařské, nestandardizované, a to pro přepravy vyžadující pouze pozemní dopravní obory“ [3, s. 22].

Dle směrnice ČSN 280002: „Kontejner je krytý uzavíratelný přepravní prostředek pro vytváření zpravidla větší manipulační jednotky, který je podle účelu použití též překladatelný z jednoho druhu dopravy na druhý“ [8, s. 56].

Námořní kontejnery se dělí dle normy Mezinárodní organizace pro standardizaci (International Organization for Standardization) – ISO. Norma určuje klasifikaci na základě rozměrů a kapacity. Základní jednotkou pro označení kontejnerů je TEU.

TEU – je ekvivalentem 20'kontejneru, užívá se pro měření kapacity dopravních prostředků, její stohovací a překládkový výkon, provozní efektivnost kontejnerových terminálů v přístavech i vnitrozemí.

Do volného mezinárodního oběhu mohou pouze kontejnery označené normou ISO se stohovatelností do šesti vrstev v plně zatíženém stavu. Kontejnery se stohovatelností do čtyř vrstev jsou převážně určené pro silniční přepravu.

ISO typologie	Běžné označení kontejnerů	Vnější rozměr			Max. hmotnost (včetně hmotnosti prázdného kontejneru)
		Délka	Výška	Šířka	
1A	40'	12 192 cm	2 438 cm	2 438 cm	30 480 kg
1AA	40' Standard	12 192 cm	2 591 cm	2 438 cm	30 480 kg
1AA	40' High Cube	12 192 cm	2 896 cm	2 438 cm	30 480 kg
1B	30'	9 125 cm	2 438 cm	2 438 cm	30 480 kg
1BB	30' Standard	9 125 cm	2 591 cm	2 438 cm	30 480 kg
1BBB	30' High Cube	9 125 cm	2 896 cm	2 438 cm	30 480 kg
1C	20'	6 058 cm	2 438 cm	2 438 cm	25 400 kg
1CC	20' Standard	6 058 cm	2 591 cm	2 438 cm	25 400 kg

Tabulka 1 - Klasifikace základních kontejnerů dle ISO

Zdroj: [3, s. 22], Zpracování vlastní

Typy kontejnerů řady ISO

- plošinový kontejner PLATFORM
- nádržkový kontejner TANK
- kontejner pro sypký a suchý materiál BULK
- uhelný kontejner UGEL
- chladič kontejner REEFER

Výhody kontejnerizace

- jednodušší/rychlejší manipulace zboží v přístavech díky unifikované přepravní jednotce (nakládka/vykládka lodí)
- ochrana před povětrnostními vlivy, poškozením a odcizením
- kontejner je uzavřená celní jednotka
- na jednu loď se vejde více zboží

Nevýhody kontejnerizace

- nutnost přepravovat prázdné kontejnery
- riziko pašování zboží
- není vidět stav zásilky v průběhu cesty

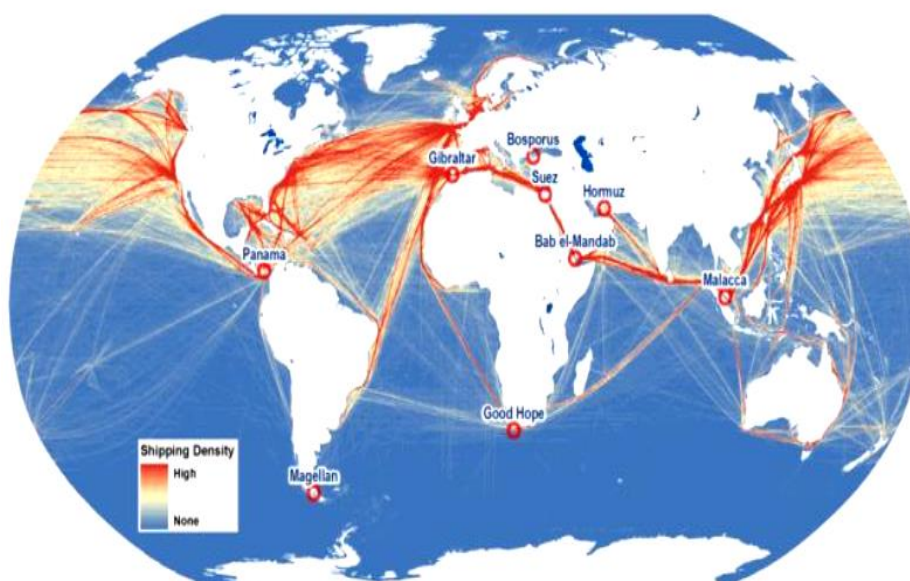
3.2.4 Relace námořní přepravy

Jedná se o pravidelně opakovanou trasu, po které lodě plují v mořích a oceánech, mezi konkrétními místy, je předem stanovená. Námořní trasy vznikaly vzhledem k potřebě co nejkratší vzdálenosti plavby z důvodů snížení nákladů, volby bezpečnosti a cla.

„V roce 2017 brázdilo moře kolem 52 tisíc lodí, což bylo zhruba o 9000 více než v roce 2008. Největší podíl mají univerzální plavidla pro smíšený náklad, následují lodě pro sypký náklad, tankery a kontejnerové lodě. Mezi roky 2008 a 2017 nejvíce narostl počet tankerů převážejících chemikálie a lodí pro přepravu sypkého nákladu“ [10].

Hlavní námořní trasy:

- Evropa – Suezský průplav – Asie a zpět.
- Evropa – Amerika (Atlantský oceán).
- Atlantský oceán – Tichý oceán.



Obrázek 5 - Námořní relace s největší intenzitou přepravy

Zdroj: <http://www.seanews.com.tr/despite-downturn-ihs-analysts-expect-mainline-trade-routes-to-thrive/153518/>

3.2.5 Námořní přístavy

Námořní přístavy tvoří nezbytnou součást mezinárodního obchodu po celém světě. Jsou umístěny na strategickém místě řeky či moře. Plní funkci pro především kotvení lodí, stavba a údržba lodí, tankování, manipulace s plavidly a také manipulace nákladů, jako je nakládka, vykládka či překládka na jiný druh dopravy pomocí přístavních portálových jeřábů.

„Jsou klíčovými logistickými uzly. Námořní přístavy byly vždy důležitými hospodářskými centry, sídlem poboček řady finančních institucí a ústavů, sídlem komunitních burz, ale i například zastupitelských úřadů řady států“ [3, s. 73].

„Námořní přístav lze geograficky definovat tehdy, když je v daném místě možné zakotvit loď u jediného kotviště, u jednoho nábřeží. Každý námořní přístav je přesně místně vymezen. Jeho funkce jsou stanoveny dle celé řady politických, geografických, ekonomických a společenských hledisek“ [3, s. 73].

Členění přístavů

- Námořní přístavy
- Říčně-námořní přístavy – (v ústí velikých řek)
- Vnitrozemské – (dále členíme na):
 - Obchodní – veřejné.
 - Průmyslové – s výrobními zpracovatelskými závody.
 - Ochranné – slouží jako doky pro opravy lodí, zazimování plavidel.



Obrázek 6 - Největší přístavy světa

Zdroj: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Major_ports_of_the_world.png

3.3 Normativy uplatňující odpovědnostní vztahy v mezinárodní námořní přepravě

Pro obchodní činnosti v podnikání na celosvětových trzích je námořní přeprava nezbytná, je však nutné, aby byla pevně ukotvena v odpovědnostních vztazích, na základě platných norem, které vyplývají z jejich smluvního zajištění.

3.3.1 Úprava odpovědnosti v námořní přepravě

Právní úprava v oblasti námořních přeprav v rámci odpovědnostních vztahů, lhůt, závazků rejdařů je ukotvena v mnohostranných mezinárodních úmluvách. Závazné úmluvy jsou pak dále přeneseny do jednotlivých právních systémů daného státu, dále upraveny národním právem například v České republice Občanským zákoníkem.

Mnohostranné mezinárodní úmluvy:

Haagská pravidla

Úmluva 1924, byla podepsána 25. srpna 1924 v Bruselu. Svůj význam má především v otázkách upravujících mezinárodní odpovědnost rejdaře a ustanovení o jednotnosti vystavení konosamentu. Haagská pravidla se začlenila do národních práv, jednotlivých signatářů. Česká republika, ačkoliv Úmluvu 1924 neratifikovala, převzala část pravidel do svého práva. Tato ustanovení se vztahují pouze na liniové námořní přepravy.

Pokud jsou Haagská pravidla uzákoněna ve státu nalodění, platí pro celou přepravní smlouvu, pokud tato pravidla nejsou přijata ve státu nalodění platí právo, příslušného státu určení. Pravidla, mají v současnosti stále svůj význam, a to především v náležitostech konosamentů.

Haagsko-Visbyská pravidla

Jedná se o mezinárodní úmluvu podepsanou 25. srpna 1968, nazývanou jako Protokol 1968. Visbyská pravidla nemají samostatné znění, pouze upravují původní dokument Úmluvu 1924 (Haagská pravidla). Protokol 1968 nelze samostatně aplikovat, svoji mezinárodně právní existenci mají pouze společně. Přínosem Haagsko-Visbyských pravidel je především stanovení limitů odpovědnosti námořního přepravce za poškozené zboží.

Hamburská Pravidla

Hamburská pravidla o námořní přepravě zboží neboli Úmluva 1978 OSN, byla podepsána roku 1978 v Hamburku. Československá socialistická republika se stala signatářem úmluvy roku 1979. Úmluva nahrazuje starší pravidla Haagská pravidla 1924, případně Haagsko-Visbyská pravidla 1968. Úmluva je vytvořena za účelem sjednocení

pravidel týkajících se námořních přeprav zboží na základě dohod Organizace spojených národů. Hamburská pravidla jsou doposud v České republice závazná.

3.3.2 Konosament

Jedná se o nejdůležitější doklad v námořní přepravě Konosament–B/L (Bill of loading) představuje pro majitele nákladu přepravní doklad i dispoziční právo ke zboží. Náležitosti a povinnosti dokladu jsou ukotveny v mnohostranných mezinárodních úmluvách.

„S postupujícím vývojem světové ekonomiky a tomu odpovídajícím rozvojem námořní plavby došlo k tomu, že začal sílit tlak na to, aby konosament na základě mezinárodních právních norem obsahoval takové podmínky, které by přesně stanovily minimální závazky rejdaře, a přitom by jakékoliv smluvní ujednání za účelem zmenšení odpovědnosti rejdaře bylo považováno za neúčinné. Na základě tlaku vlastníků zboží, přepravců a bank došlo k tomu, že byly stanoveny minimální povinnostní limity odpovědnosti rejdařů v liniové námořní přepravě, a to formou Harter act a později Haagskými a Hamburskými pravidly“ [3, s. 107].

Bill of loading vystavuje dopravce jako Master B/L, který samotnou přepravu realizuje, případně jím zmocněná osoba „Agent“. Odesílatel zboží má povinnost písemně sdělit dopravci, veškeré náležitosti, které jsou v dokladu uvedeny závazně.

Pokud je přeprava organizována přes zasilatelskou („spediční“) společnost, která má vlastní status NVOCC může jí být doklad vystaven jako House B/L. NVOCC - (Non Vessel Owning Common Carrier) jedná se o smluvní vztah, na základě, kterého může zasilatel vystavit Bill of loading, jako zástupce.

Funkce konosamentu:

- Konosament jako potvrzení o převzetí zboží

Funkce náložného listu, potvrzení o příjmu zboží je nejzákladnější funkce dokumentu, potvrzující převzetí zboží rejdařem na palubu lodi. Rejdař zde potvrzuje, kdy a jaké množství naložil k požadované přepravě.

- Konosament jako důkaz o dopravní/přepravní smlouvě

Bill of loading je jediným možným důkazem o existenci přepravní smlouvy. Následné vydání zboží v přístavu určení příjemci je možné pouze na základě předložení originálu tohoto dokumentu.

- Konosament jako cenný a obchodovatelný papír

Bill of loading slouží také jako oběžný, obchodovatelný cenný papír. Legitimuje vlastníka zboží o jeho dispozičním právu.

Vystavení konosamentu se dnes nejčastěji vystavuje na „řad“ – práva spojená s tímto cenným papírem má ten, kdo dokument v listinné podobě předloží a na jehož jméno je vystaven.

3.3.3 Ostatní dokumenty používané v námořní přepravě

Knihovací dopis (Booking Letter) – je písemné potvrzení lodního prostoru. Obsahuje náležitosti o odesílateli, příjemci, přístav nakládky a vykládky, výši námořního, dopravní podmínku, očekávané odplutí, příplutí lodi.

Klasifikační certifikát (Classification Certificate) – je potvrzení o provozní schopnosti a stavu lodi. Potvrzení klasifikační společností má především vliv na pojištění.

Certifikát o schopnosti k plavbě (Certificate of Seaworthiness) – potvrzení o stavu lodi k aktuální plavbě. Tento dokument je velmi důležitý zejména u společného poškození naloděného zboží, případně společné havárie.

Lodní deník (Log Book) – dokument obsahující všechny podstatné události, během plavby, například průběh cesty, mimořádné události, poškození, vliv počasí.

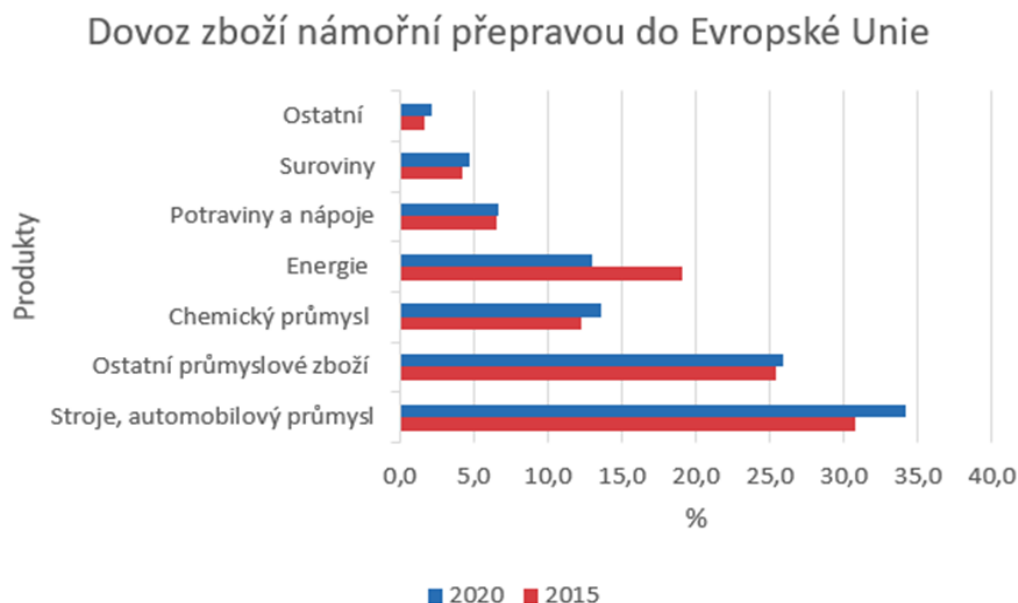
Manifest (Manifest) – dokument obsahující, přesný soupis veškerého zboží, naloděného na konkrétní loď.

Nákladní Plán (Cargo Plan) – dokument obsahující přesný plán rozmístění zboží na lodi, slouží k orientaci při nakládce a vykládce.

Záznam údajů o nakládce/vykládce (Statement of Facts) – dokument S/F se sestavuje v přístavu nakládky nebo vykládky. Zachycuje veškeré skutečné události vliv počasí na manipulaci se zbožím, stávky, stojné, poruchy zařízení.

4 Námořní přeprava do Evropské Unie

Evropská Unie je, dle statistik agentury Pro námořní bezpečnost (EMSA), největším obchodním blokem na světě. Ačkoli obsahuje pouze 5 % světové populace, přispívá 14,9 % globálního HDP (2020). Každý den se do EU-27 a z EU-27 dováží a vyváží zboží v hodnotě stovek milionů eur. Konkrétně přibližně tři čtvrtiny veškerého mezinárodního obchodu do EU a z EU se uskutečňují po moři, což činí z námořní dopravy hnací sílu a zprostředkovatele hospodářského motoru EU. Objemová přeprava zboží po moři daleko převyšuje jakýkoli jiný způsob dopravy, i když celková hodnota lodního zboží je o něco nižší než hodnota zboží přepravovaného jinými prostředky. [12]



Obrázek 7 - Dovoz zboží námořní přepravou do Evropské Unie, dle produktů v %.

Zdroj: Zpracování vlastní, *EUROSTAT* [online]. Eurostat [cit. 2022-02-09]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods#The_three_largest_global_players_for_international_trade:_EU.2C_China_and_the_USA

4.1 Podpora rozvoje Evropských přístavů a infrastruktury

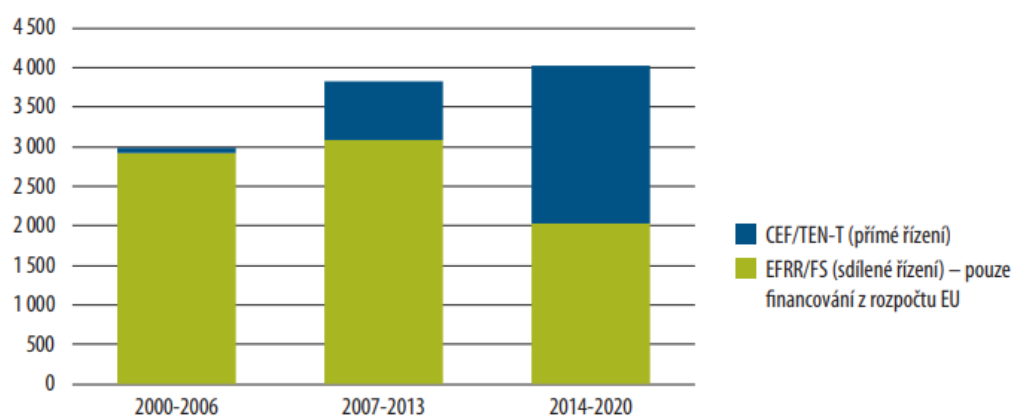
Evropské námořní přístavy jsou klíčovými uzly celosvětové obchodní sítě, představují vstupní bránu pro dovoz zboží do všech 27 členských zemí Evropské Unie. Z hospodářského hlediska mají nepostradatelný význam. Představují významnou

překládku zboží s nečlenskými zeměmi jak pro importní, tak exportní zásilky. Snahou Evropské Unie je podpora a technologický rozvoj.

Rozhodnutí Evropské Unie o financování námořních přístavů:

„Investice do přístavních infrastruktur jsou způsobilé ke spolufinancování z EU prostřednictvím Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) a fondu soudržnosti (FS) v rámci sdíleného řízení, ale i prostřednictvím transevropské dopravní sítě (TEN-T) a Nástroje pro propojení Evropy (CEF) v rámci přímého řízení Evropské komise. Investice do přístavů byly vedle prostředků EU financovány také Evropskou investiční bankou (EIB) formou půjček ve výši přibližně 10,1 miliardy EUR“ [13].

Financování z EU pro přístavní infrastrukturu v programových obdobích 2000–2006, 2007–2013 a 2014–2020 (v milionech EUR)



Obrázek 8 - Financování přístavní infrastruktury ze zdrojů Evropské Unie.

Zdroj: Evropský účetní dvůr. *Námořní doprava v EU: v neklidných vodách – mnoho neúčinných a neudržitelných investic* [online]. Eurostat [cit. 2022-02-09]. Dostupné z:

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_23/SR_MARITIME_CS.pdf

4.2 Největší Evropské přístavy

Mezi největší přístavy Evropské Unie patří Holandský přístav Rotterdam s 10,6 mil. odbavených TEU, následuje přístav Antverpy 10,2 mil. TEU, třetím největším přístavem v Evropě je přístav Hamburk se 7,4 mil. odbavených TEU za rok 2020 [14].

PŘÍSTAV	Objem 2020 (miliony TEU)	Objem 2019 (miliony TEU)	Objem 2018 (miliony TEU)	Objem 2017 (miliony TEU)	Objem 2016 (miliony TEU)
1. Rotterdam, Holandsko	10,6	11,9	12,5	12,8	12,9
2. Antverpy, Belgie	10,2	10,1	10,7	11,5	11,6
3. Hamburk, Německo	7,4	7,3	7,2	7,5	7,0
4. Algeciras, Španělsko	5,0	4,8	5,0	5,4	5,5
5. Valencia, Španělsko	4,4	4,5	4,7	4,9	5,1
6. Pireus, Řecko	3,5	4,0	4,5	5,0	4,0
7. Bremerhaven, Německo	4,6	4,3	4,6	4,2	4,2
8. Barcelona, Španělsko	1,6	2,3	2,7	2,7	2,6
9. Genova, Itálie	1,8	2,1	2,1	2,2	2,2
10. Le Havre, Francie	1,9	2,2	2,2	2,2	1,8

Tabulka 2 - Největší přístavy Evropské Unie, dle odbavených TEU.

Zdroj: Zpracování vlastní, Eurostat: MAR_MG_AM_PWHC. [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_mg_am_pwhc/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu: Top 20 přístavů – hrubá hmotnost zboží manipulovaného v každém přístavu, podle druhu nákladu (hlavní přístavy) [online]. Lucemburk: Eurostat, 2021, 2021 [cit. 2022-02-12]. Dostupné z: <a href=)

ROTTERDAM HOLANDSKO

Rotterdamský přístav je největší a nejrušnější přístav v Evropě. Nachází se v nizozemské provincii Jižní Holandsko. Leží na deltě řeky Rýn a Máza ústící do Severního moře. Holandský přístav je také největším překladištěm v Evropě a je uznáván jako centrum Evropy pro prázdné kontejnery. Jeho významnou část, tvoří plochy pro prázdné kontejnery tzv. Deporty.



Obrázek 9 - Námořní přístav Rotterdam, Holandsko.

Zdroj: <https://transport-logistika.cz/zpravy/namorni-a-lodni-doprava/10-nejrusnejsich-kontejnerovych-pristavu-v-evrope/>

ANTVERPY, BELGIE

Belgický přístav je druhým nejrušnějším přístavem v Evropě. Nachází se severozápadně od města Antverpy. Přístav představuje vstupní bránu na kontinent vzhledem k okolnímu umístění největších kupních subjektů v Evropské Unii. Antverpský přístav se skládá z pěti hlubinných kontejnerových terminálů s trimodálním přístupem.



Obrázek 10 - Námořní přístav Antverpy, Belgie.

Zdroj: <https://transport-logistika.cz/zpravy/namorni-a-lodni-doprava/10-nejrusnejsich-kontejnerovych-pristavu-v-evrope/>

HAMBURK, NĚMECKO

Hamburský přístav se rozkládá v rozlehlém ústí Labe, necelých 100 km od moře. Přístav zahrnuje čtyři kontejnerové terminály, všechny jsou provozovány německým operátorem Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Kontejnerový náklad představuje převážnou část jeho propustnosti. Přístav Hamburk rovněž nabízí důležité dopravní spojení do kontinentální Evropy, vzhledem k jeho velice rozsáhlé železniční síti.

V Hamburku se také nachází přístav České republiky. Jedná se o pronájem části území v Molduhafenu s přístavní plochou i administrativním zázemím.



Obrázek 11 - Námořní přístav Hamburk, Německo.

Zdroj: <https://transport-logistika.cz/zpravy/namorni-a-lodni-doprava/10-nejrusnejsich-kontejnerovych-pristavu-v-evrope/>

4.3 Největší světové přístavy

Největší světové námořní přístavy se nacházejí v Asii. Jejich velikost určuje nejen rozloha, ale především množství odbaveného zboží.

Největší přístav se nachází v čínské Šanghaji v roce 2020 odbavil 43,5 mil. TEU, následuje přístav Singapur, Singapurská Republika s 36,6 mil. TEU, třetí největší přístav je čínský Ningbo-Zhoushan s 28,7 mil. odbavených TEU [15].

PŘÍSTAV	Objem 2020 (miliony TEU)	Objem 2019 (miliony TEU)	Objem 2018 (miliony TEU)	Objem 2017 (miliony TEU)	Objem 2016 (miliony TEU)
1. Šanghaj, Čína	43,5	43,3	42,0	40,2	37,1
2. Singapur	36,6	37,2	36,6	33,7	30,1
3. Ningbo-Zhoushan, Čína	28,7	27,5	26,4	24,6	21,5
4. Shenzhen, Čína	26,5	25,8	27,7	25,2	24,0
5. Přístav Guangzhou, Čína	23,2	23,2	21,9	20,4	18,9
6. Pusan, Jižní Korea	21,6	22,0	21,7	20,5	19,9
7. Qingdao, Čína	22,0	21,1	18,3	18,3	18,1
8. Hong Kong, SAR, Čína	18,0	18,3	19,5	20,8	19,8
9. Tianjin, Čína	18,4	17,3	16,0	15,7	14,5
10. Jebel Ali, Dubaj, Spojené arabské emiráty	13,5	14,9	15,0	15,4	15,7

Tabulka 3 - Největší světové přístavy, dle zpracovaných TEU.

Zdroj: Zpracování vlastní, World Shipping Council: The Top 50 Container Ports. <https://www.worldshipping.org: Route Planner> [online]. Washington: World Shipping Council, 2022 [cit. 2022-02-12]. Dostupné z: <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>

SHANGHAI, ČÍNA

Šanghajský přístav leží ve městě Shanghai v Číně. Patří k největším terminálům na světě co do rozlohy i propustnosti námořních kontejnerů. Hlavní přístav se skládá z několika dalších menších přístavů například Waigaoqiao a terminál Yangshan Deep Water, který leží na ostrově a je spojen s pevninou 32 km dlouhým mostem.



Obrázek 12 - Největší námořní přístavy světa. Přístav Šanghaj, Čína.

Zdroj: <https://logistikadnes.sk/sanghaj-je-v-trojici-najlepsich-prepravnych-centier/>

SINGAPUR, SINGAPUR

Přístav leží v jihovýchodní Asii v Singapurské republice, je strategicky umístěn na špičce úžiny Malacca. Jeho kvalita služeb, efektivnost a konkurenceschopnost z něj činí jeden z největších a nejvyhledávanějších přístavů světa. Přístav kvalitně odbavuje nejen kontejnerové lodě, ale i ostatní plavidla, rekreační, ropné tankery a chemické tankery.



Obrázek 13 - Největší námořní přístavy světa. Přístav Singapur.

Zdroj: [Fotografie přístavu SINGAPUR | Námořní doprava AIS \(marinetraffic.com\)](https://www.marinetraffic.com)

NINGBO, ČÍNA

Čínský přístav Ningbo-Zhoushan se nachází na pobřeží provincie Zhejiang. Sloučením dvou sousedících přístavů Beilun a přístavu Zhenhai se z něj stal jeden z největších přístavů světa z pohledu odbavené tonáže. Přístav Ningbo disponuje obrovským terminálem na ropu.



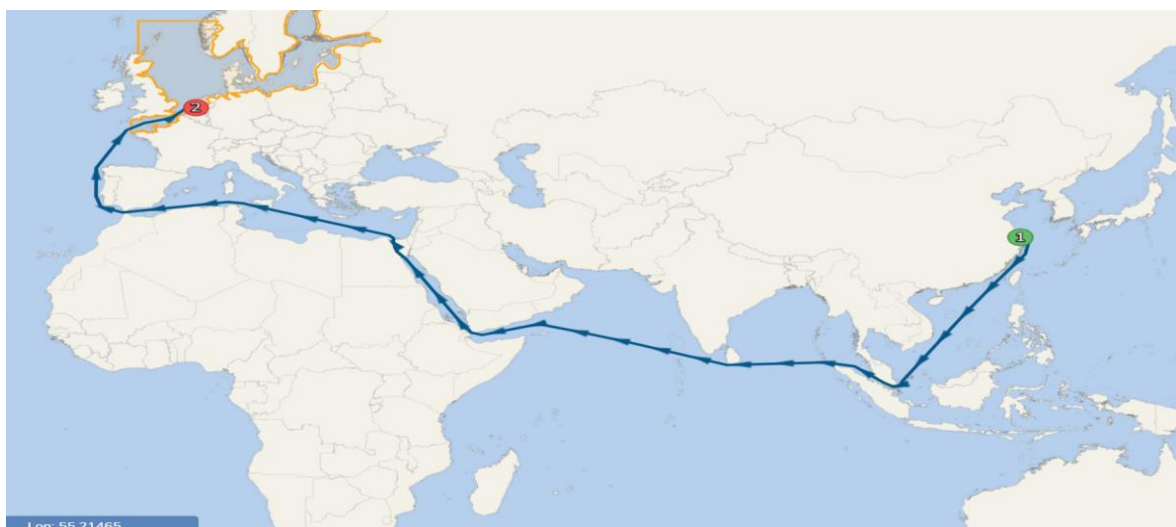
Obrázek 14 - Největší námořní přístavy. Přístav Ningbo, Čína.

Zdroj: <https://www.pkimex.com/nejvytizenejsi-pristavy-v-cine/>

4.4 Námořní trasy do Evropské Unie

ČÍNA – PŘÍSTAV ROTTERDAM, NIZOZEMSKO

Námořní trasa z hlavních čínských přístavů do destinací Hamburk, Rotterdam případně Antverpy probíhá přes Východočínské moře, Tchajwanský průliv, Jihočínské moře, Malacký průliv, Indický oceán, Suezský průplav dále pak přes Středozemní moře, Gibraltarský průplav, Lamanšský průliv až do cílového Evropských přístavů. Samotná délka přepravy je zhruba 25–30 dnů.



Obrázek 15 - Námořní trasa Asie – Evropské přístavy Rotterdam případně Hamburk, Antverpy.

Zdroj: Zpracování vlastní, VesselFinder: Route Planner. <https://www.vesselfinder.com/>: Route Planner [online]. Astra Paging, 2022 [cit. 2022-02-12]. Dostupné z: <https://route.vesselfinder.com>

LOS ANGELES, USA – PŘÍSTAV HAMBURK, NĚMECKO

Námořní trasa z přístavu Los Angeles do evropského přístavu Hamburk případně Rotterdam, Antverpy probíhá přes Severní Tichý oceán, Panamský záliv, Panamský průplav, Karibské moře, Atlantský oceán, Lamanšský průliv až do cílového evropského přístavu. Samotná délka přepravy je zhruba 22–28 dnů.

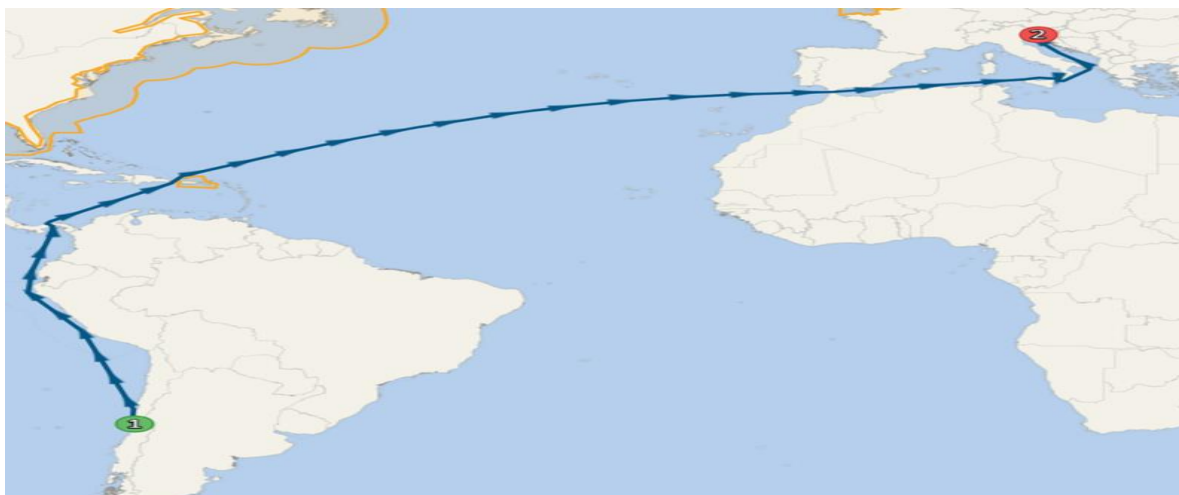


Obrázek 16 - Námořní trasa USA Los Angeles - Evropa.

Zdroj: Zpracování vlastní, VesselFinder: Route Planner. <https://www.vesselfinder.com/: Route Planner> [online]. Astra Paging, 2022 [cit. 2022-02-12]. Dostupné z: <https://route.vesselfinder.com>

VALPARAISO CHILE– PŘÍSTAV KOPER, SLOVINSKO

Námořní trasa Jižní Amerika z přístavu Valparaiso, Chile do slovinského přístavu probíhá přes Tichý oceán, Panamský záliv, Panamský průplav, Karibské moře, Atlantský oceán, Gibraltarský průplav, Alboránské moře, Středozemní moře, Jónské moře, Jaderské moře až do cílového přístavu Koper. Samotná délka přepravy je zhruba 24-30 dnů.



Obrázek 17 - Námořní trasa z Jižní Ameriky, Chile – přístavy Evropské Unie.

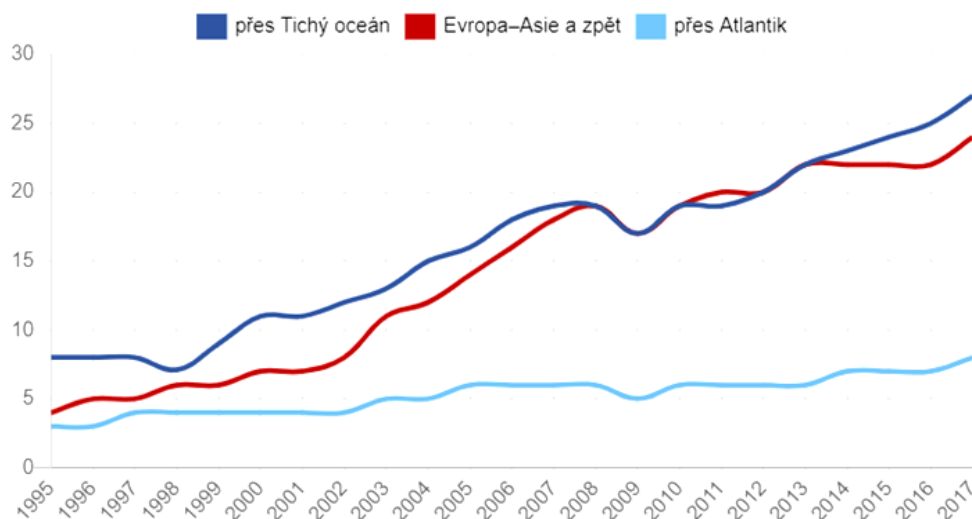
Zdroj: Zpracování vlastní, VesselFinder: Route Planner. <https://www.vesselfinder.com/: Route Planner> [online]. Astra Paging, 2022 [cit. 2022-02-12]. Dostupné z: <https://route.vesselfinder.com>

VYTÍŽENOST NÁMOŘNÍCH TRAS

Jednotlivé srovnání vytiženosti námořních tras na hlavních linkách vykazuje dlouhodobý nárůst námořní cesty přes Tichý oceán především v exportu ze zemí

Evropské Unie a zpáteční námořní cesty Evropa – Asie vlivem nárůstu importovaného zboží do členských zemí. Tento jev lze jednoznačně přisoudit změně domácího trhu vlivem otevření domácí ekonomiky.

V milionech přepravených kontejnerů či jejich ekvivalentů



Obrázek 18 - Jednotlivé vytížení námořních tras.

Zdroj: Hospodářské noviny: Lodní doprava má výročí. Na moři probíhá drtivá většina celosvětového obchodu. <https://domaci.hn.cz> [online]. Praha: Economia, 2022 [cit. 2022-02-12]. Dostupné z: <https://infografiky.ihned.cz/svetovy-obchod-na-mori/r~3209f73a928d11e9819e0cc47ab5f122/>

4.5 Obchodní podmínky pro dovoz zboží do Evropské Unie

4.5.1 INCOTERMS

Incoterms jsou podmínky používané v mezinárodním obchodě. Podmínky určují odpovědnost smluvních stran (vývozce x dovozce, prodávající x kupující) v souvislosti s dodáním zboží. Jedná se o doložky vydávané Mezinárodní obchodní komorou. Dodací podmínky jsou mezinárodně závazné, ale bohužel v praxi si některé, nejčastěji třetí země například Afrického kontinentu, určí výklad dle vlastního uvážení.

Jedná se o závazky:

- prodávajícího dodat a předat zboží na daném místě určení
- zajištění přepravy zboží z a do místa určení
- přechod rizik vztahujících se ke zboží
- povinnost vybavit zásilku doklad

EX WORKS – EXW („ZE ZÁVODU“)

Prodávající splní svoji povinnost ohledně dodání zboží v okamžiku předání kupujícímu. Nejčastěji tomu je v závodě (objektu) prodávajícího. Prodávající není povinen zboží naložit, připojistit, celně odbavit. Stačí zboží vychystat případně na rampu závodu. Prodávající nese minimální riziko, a to pouze do předání zboží kupujícímu. Je však povinen poskytnout prodávajícímu veškeré informace o zboží.

FREE CARRIER – FCA („VYPLACENĚ DOPRAVCI“)

Prodávající splní svoji povinnost ohledně dodání zboží, předáním dopravci, nebo osobě jiné, kterou jmenuje kupující v kterémkoliv předem ujednaném místě. Prodávající je povinen zboží celně odbavit pro vývoz nikoliv však pojistit nebo uzavřít přepravní smlouvu. Kupující je povinen zboží na místě ujednání bezodkladně převzít.

CARRIER PAID TO – CPT („PŘEPRAVA PLACENA DO“)

Prodávající předává zboží dopravci, nebo osobě, kterou sám jmenuje, tím je závazek dodání splněn, celně odbavit na svoje náklady, uzavřít přepravní smlouvu. Kupující má povinnost zboží převzít a tím na něj přechází veškerá povinnost a rizika související se zbožím. Žádná ze stran nemá povinnost uzavřít pojistnou smlouvu.

CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO – CIP („PŘEPRAVA A POJIŠTĚNÍ PLACENO DO“)

Prodávající předává zboží dopravci, nebo osobě, kterou sám jmenuje, tím je závazek dodání splněn, celně odbavit na svoje náklady uzavřít přepravní smlouvu a smlouvu o pojištění. Kupující má povinnost zboží převzít a tím na něj přechází veškerá povinnost a rizika související se zbožím.

DELIVERED AT PLACE UNLOADED – DPU („DODÁNO A VYLOŽENO V MÍSTĚ“)

Jedná se o novou obchodní podmínku. Prodávající má povinnost zboží celně odbavit pro vývoz, uzavřít smlouvu o přepravě, vyložit zboží z dopravního prostředku v překladišti, přístavu nebo místě určení a předat jej kupujícímu. Tím přecházejí veškerá rizika na kupujícího.

DELIVERED AT PLACE – DAP („S DODÁNÍM V MÍSTĚ URČENÍ“)

Prodávající dodá zboží kupujícímu na dopravním prostředku až do místa určení. Prodávající zboží proclí, uzavře smlouvu o přepravě. Na kupujícího přecházejí rizika při jeho dodání.

DELIVERED DUTY PAID – DDP („S DODÁNÍM CLO PLACENO“)

Prodávající nese veškerá rizika a povinnosti po celou dobu přepravy, musí také zboží celně odbavit i pro dovoz a zaplatit clo.

FREE ALONGSIDE SHIP – FAS („VYPLACENĚ K BOKU LODI“)

Tato podmínka může být použita pouze v námořní dopravě. Prodávající je povinen dodat zboží k boku lodi ve ujednaném přístavu lodění, zajistit vývozní celní odbavení. Prodávající není povinen uzavřít přepravní smlouvu, ani zboží pojistit. Kupující si zajistí nalodění zboží.

FREE ON BOARD – FOB („VYPLACENĚ NA LOĎ“)

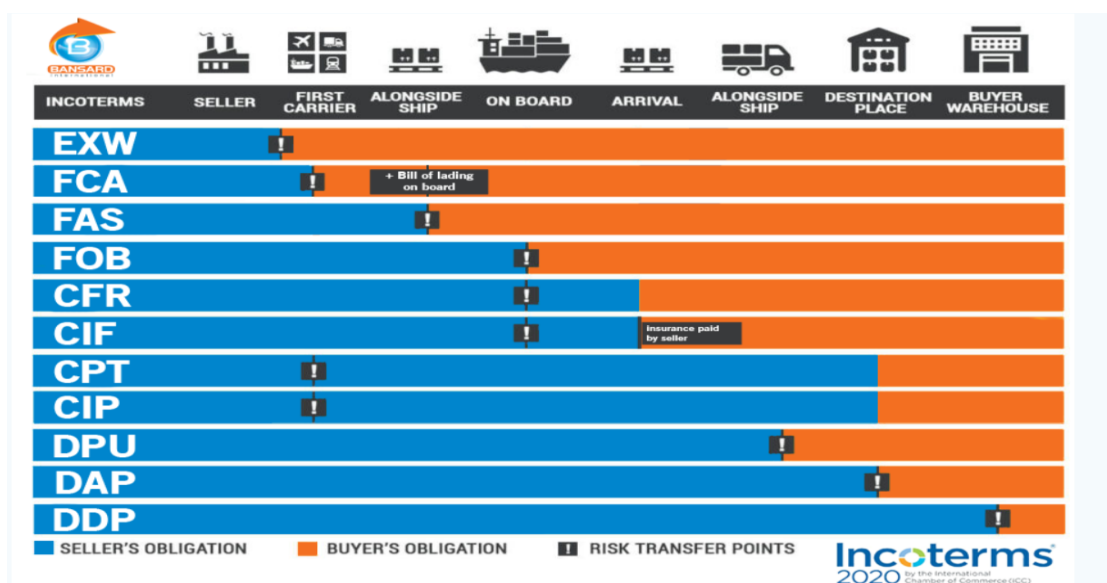
FOB je nejstarší podmínka využívaná v námořní dopravě. Povinností prodávajícího je dodat zboží na palubu lodi (přes zábradlí lodi). Od okamžiku dodání přecházejí veškeré povinnosti a rizika na kupujícího. Prodávající zboží celně odbaví pro vývoz, není povinen uzavřít přepravní smlouvu ani smlouvu o pojištění.

COST AND FREIGHT – CFR („NÁKLADY A PŘEPRAVNÉ“)

Prodávající je povinen dodat zboží na loď a na svoje náklady uzavřít přepravní smlouvu, uhradit náklady za přepravné, celně odbavit, nemusí však sjednávat smlouvu o pojištění. K přechodu rizik dochází ve chvíli, kdy je zboží předáno.

COST, INSURANCE AND FREIGHT – CIF („NÁKLADY, POJIŠTĚNÍ A PŘEPRAVNÉ“)

Prodávající je povinen dodat zboží na loď a na svoje náklady uzavřít přepravní smlouvu, uhradit náklady za přepravné až do místa dodání, celně odbavit, sjednat smlouvu o pojištění ve výši minimálního pojistného krytí. K přechodu rizik dochází ve chvíli, kdy je zboží předáno na palubu lodi.



Obrázek 19 - Incoterms 2020.

Zdroj: <https://brexit2022.intertradeireland.com/trade-in-goods/incoterms/>

4.6 Pojištění

Pojištění je důležitou částí námořní přepravy z důvodu její povahy. Námořní přeprava patří k technologicky nejnáročnějším ale zároveň i nejrizikovějším druhům.

Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu vychází ze závazků obchodních podmínek Incoterms.

V námořní přepravě se vyskytují tři obecné druhy pojištění:

- Pojištění Cargo – pojištění nákladu/zboží.
- Pojištění Casco – pojištění námořních plavidel.
- Pojištění odpovědnosti rejadaře.

Pojištění nákladu/zboží – Cargo

Pojištění se sjednává převážně v zemi pojistitele. Rizika jsou krytá na Londýnském pojišťovacím trhu.

Pojistku je možné sjednat:

- Na určitou pojistnou hodnotu, až do jejího vyčerpání.
- Na ohraničenou pojistnou hodnotu.
- Pojistka bez ohraničení doby a pojistné částky.

Pojistky kryjí kromě výše uvedených rizik ještě:

- a) kolizní odpovědnosti
- b) společnou havárii a záchranu na moři
- c) ztrátu lodi i konstrukční
- d) pirátství, krádeže spáchané cizími osobami

Pojistky nekryjí rizika, nebo vyžadují připojištění:

- a) válečná nebezpečí
- b) stávky
- c) úmyslně způsobené škody jednotlivou osobou
- d) škody způsobené nukleární explozí

Cargo pojištění zásilky/nákladu je možné sjednat v těchto variantách:

- pojištění zboží na 100 % (tj. plná hodnota zboží)
- pojištění zboží na 110 % (tj. plná hodnota zboží + 10% očekávaný ušlý zisk)
- pojištění zboží na 100 % + pojištění původního přepravného
- pojištění zboží na 110 % + pojištění původního přepravného [16].

Casco pojištění – pojištění plavidel

Jedná se o pojistku, která kryje námořní rizika většinou pojištění trupu a motoru lodi. Uzavírá se prostřednictvím pojišťovacího brokera v Londýně.

Pojištění odpovědnosti rejdaře

Jedná se o pojistku odpovědnosti rejdaře. Pojistné plnění vyplývá z mnohostranných Úmluv, v zemích Evropské Unie se aplikují Hamburská pravidla. Pojistka se uzavírá pro případné neúmyslné poškození zásilky rejdařem. Výše plnění pojistných limitů se určuje dle jednotky SDR.

SDR (Special Drawing Right) - určuje odpovědnostní limit pojistného plnění, při poškození zásilky. Účetní jednotku stanoví členské země OSN, vždy na následující kalendářní rok.

„Z § 36 zákona o poštovních službách vyplývá, že kompetenci stanovit tento kurz má Ministerstvo průmyslu a obchodu“.

„V souladu s výše uvedeným se s účinností od 1. ledna 2021 stanoví kurz SDR pro rok 2021 na průměrnou hodnotu: 1 SDR = 32,2878 Kč“ [17].

4.7 Celní řízení

Celní řízení je druhem správního řízení, které probíhá před celním úřadem. Řízení se zahajuje v okamžiku podání celního prohlášení na základě, jehož určí celní úřad, v jakém celním režimu, bude zboží do oběhu propuštěno.

4.7.1 Jednotlivé celní režimy

Volný oběh – jedná se o nejčastěji používaný celním režimem. Účelem je, aby se mohlo se zbožím, které není zbožím Společenství Evropské Unie nejčastěji pochází ze třetích zemí volně nakládat jako se zbožím Evropské Unie. Zboží je propuštěno do volného oběhu a získává status zboží společenství Evropské Unie.

Vývozní režim – režim povoluje vývoz zboží z celního území Evropské Unie do třetích zemí. U režimu je nutné uplatnit obchodně politická opatření, clo.

Uskladňování v celním skladu – režim umožňuje skladovat zboží ze třetích zemí v celních skladech, bez uvalení dovozního cla, případně politických obchodních opatření. Většinou se jedná pouze o dočasný režim.

Aktivní zušlechťovací styk – celní režim dovoluje osvobození od cla i případných obchodněpolitických opatření, pro dovezené zboží na Území Společenství EU. Zboží, které se na území zušlechtí stupněm výroby a poté je znovu vyvezeno.

Pasivní zušlechťovací styk – celní režim dovoluje vývoz zboží z Evropské unie do zahraničí za účelem zušlechtění. Zboží je osvobozeno od cla i případných obchodněpolitických opatření.

Přepřepování pod celním dohledem – umožňuje přepřepování zahraničního zboží v tuzemsku při určitých zpracovatelských operacích, které změny charakter zboží, a tím i jeho sazební zařazení. Původní zahraniční zboží nepodléhá dovoznímu clu. Výrobky vzniklé v důsledku těchto operací propustí celní úřad do volného oběhu s použitím pro ně platných celních sazeb.

4.7.2 Celní doklady

EORI – každý subjekt obchodující se třetími zeměmi, má za povinnost registrovat se do Rejstříku hospodářských subjektů. Registraci mu je přiděleno unikátní číslo EORI, které je identifikátorem pro styk s celní správou Evropské Unie.

PROFORMA INVOICE – jedná se o fakturu zálohovou, vystavenou dodavatelem a slouží jako pokyn k platbě za zboží a dopravu.

COMMERCIAL INVOICE – jedná se o fakturu obchodní, konečnou, která doprovází zásilku. Commercial Invoice je zároveň podklad pro celní řízení.

JSD – Jednotný správní doklad je celní doklad v listinné formě a zároveň doklad o propuštění zboží do celního režimu. Doklad je předkládán celnímu orgánu při celním odbavení zásilek pro vyměření daní, cla a poplatků.

SAZEBNÍ ZAŘAZENÍ – v dokumentu je dle nomenklatury celně zařazeno dané zboží. Provádí se na základě kombinované nomenklatury, dle Společného celního sazebníku Evropské Unie.

4.8 Daně

O jednotlivých sazbách si rozhodují jednotlivé členské státy. Evropská unie na tato rozhodnutí dohlíží a sjednocuje nastavení z důvodů:

- spolupráce mezi státy
- odstranění diskriminace
- odstranění administrativní zátěže
- podpora obchodu
- kontrola daňových úniků

„Dodání zboží ze států mimo Evropskou unii (třetí země) na jednotné celní území EU, kdy není rozhodující, ve kterém státě unie k tomuto došlo. V situaci, kdy je ale nutné určit místo plnění DPH při dovozu pro přiznání a zaplacení daně, je určení místa plnění velmi důležité. Místem plnění je členský stát Evropské unie, na jehož území se zboží objeví v době, kdy vystupuje ze třetí země“ [18].

Komunikace s celním úřadem probíhá vždy elektronicky. Dokladem se rozumí elektronický datový soubor ve formátu XML, ve kterém celní úřad přidělí číslo referenčního dovozu. Na základě, jehož je odvedeno DPH, Clo, Bankovní záruka.

5 Vliv Coronaviru na námořní přepravu

5.1 Pandemie Coronaviru

Pandemie COVID-19 způsobená kmenem viru s označením „Těžký akutní respirační syndromkoronavirus 2 (SARS-CoV-2)“ jedná se o vysoce nakažlivé infekční onemocnění, přenosné na člověka pomocí kapének při blízkém kontaktu, případně dochází k přenosu skrze předměty, kterých se nakažení dotknou. COVID-19 napadá především horní a dolní cesty dýchací s celou řadou příznaků, jako je kašel, horečka, bolesti hlavy, svalů a kloubů. Onemocnění je rizikové především pro lidé ve vyšším věku, ale i pacienty s oslabenou imunitou, vlivem dalšího onemocnění. Onemocnění způsobuje dlouhodobé následky, případně může přerůst v oboustranný zápal plic, mnohdy končící smrtí.

Vir se začal šířit zřejmě, již na podzim roku 2019 z čínského Wuhanu, vzhledem k jeho infekčnosti, bylo jeho rozšíření do celého světa otázkou několika málo měsíců. Jako jedinou prevencí proti závažnému průběhu nemoci, je doporučováno očkování, které je v zemích Evropské Unie na vysoké úrovni. Vir za dobu výskytu, několikrát zmutoval do mnoha různých typů, nyní se zdá, že jeho poslední mutace „Omikron“ se zařadí mezi běžná respirační onemocnění a tím, by pandemie mohla být ukončena.

5.2 Odbavené množství v Evropských přístavech

Odbavené množství zboží v jednotlivých Evropských přístavech udává ucelený pohled o kompletním vstupu zboží do členských zemí námořní přepravou.

Dovoz nákladu námořní cestou do Evropské Unie zaznamenal výrazný pokles, především v roce 2020, kdy celkové množství odbaveného zboží v hrubé hmotnosti kleslo, dle statistických dat Eurostat o 17,8 % oproti předchozímu roku 2019. Hodnota dovezeného zboží v EUR klesla o 23,2 % v meziročním srovnání [19].

Tento pokles lze přičíst pandemii COVID-19 a následným omezením zavedeným napříč členskými státy i celosvětově.

Srovnání pro rok 2021 je prozatím zveřejněno za období leden–listopad, konečné vyčíslení daného roku se předpokládá po ukončení prvního čtvrtletí 2022.

NÁMOŘNÍ IMPORT DO EVROPSKÉ UNIE		
Období	Hodnota/EUR	Množství/1000kg
Leden - Prosinec 2018	1 088 666 278 724	1 314 773 488
Leden - Prosinec 2019	1 116 293 786 382	1 319 203 337
Leden - Prosinec 2020	857 831 256 003	1 084 359 497
Leden - Listopad 2021	1 003 631 680 171	1 063 025 081

Tabulka 4 - Porovnání odbaveného množství v Evropských přístavech vlivem Coronaviru.

Zdroj: zpracování vlastní, Obchod se zeměmi mimo EU: Obchod se zeměmi mimo EU od roku 2000 podle druhu dopravy, HS2-4-6 (DS-1262527) [online]. Lucemburk: EUROSTAT, 2022 [cit. 2022-02-15]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database>

5.3 Ceny za námořní přepravu z Asie do Evropské Unie

V období krize došlo k výraznému nárůstu cen v námořní přepravě především v roce 2021, především na nejvytíženější obchodní cestě z Asie do Evropské Unie. Shanghai Containerized Freight Index udává nárůst ve stovkách procent.

SCFI-Shanghai Containerized Freight Index – index pro výpočet aktuálních cen přepravného za kontejnerovou námořní přepravu. SCFI index je týdně aktualizován a je celosvětově nejrozšířenějším indexem pro sazby námořní přepravy z hlavních čínských přístavů na spotovém trhu na bázi přístav – přístav. Vzhledem k provázanosti námořního trhu, tento index odráží do určité míry i nárůst cen na dalších dopravních trasách mimo čínské přístavy. Index je stanoven v USD za jednotku TEU (TEU je ekvivalentem jednoho 20stopého kontejneru).



Obrázek 20 - Vývoj cen námořního, dle Shanghai Containerized Freight Index za období 2009–1/2020.
 Zdroj: Shanghai Shipping Exchange (SSE): SCFI. <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp> [online].
 Shanghai [cit. 2022-02-09]. Dostupné z: <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

Vlastní cenové porovnání na zvolené obchodní podmínce:

FOB Shanghai CN – DAP Hradec Králové, pro 20' a 40' kontejner

Vývoj jednotlivých cen za období 2021 v USD												
FOB Shanghai - DAP Hradec Králové												
	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
20'	3.400	3.900	3.900	4.600	6.900	8.100	11700	10.300	8.700	9.500	9.600	10.800
40'	5.500	6.900	6.900	8.300	12.500	13600	21.500	19.500	18.900	17.000	16.400	16.600

Tabulka 5 - Srovnání cen námořného za období 2021, FOB Shanghai – DAP Hradec Králové.
 Zdroj: Vlastní

5.4 Vliv na dostupnost volné kapacity

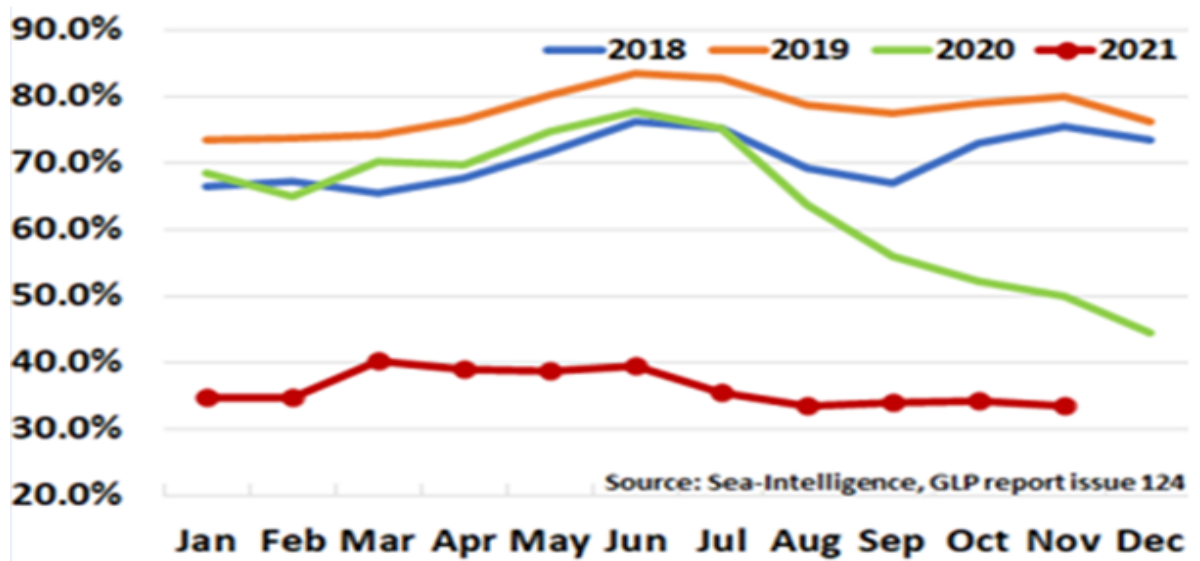
Neobslužnost v přístavech, zpoždění dopnutí lodí a následné výkyvy ve výrobě, kdy po zrušení restrikcí v dané provincii vzniká následný přetlak zboží, má za následek trvající velký nedostatek přepravní kapacity na lodích i kontejnerů. Vzhledem k nefunkčnosti logistického řetězce a repositioningu prázdných kontejnerů pro export do míst, kde se poptávka po přepravě tak rychle neobnovovala.

Nestabilní situaci na námořním trhu podpořili rejdaři či pronajímatelé námořních kontejnerů, kteří včas nereagovali na výrobní objednávky nových kontejnerů. Nové námořní kontejnery vyrábí pouze dvě společnosti na světě, obě sídlící v Číně. Vzhledem k technologii, kdy je námořní kontejner vyroben jako vodotěsná svařená ocelová konstrukce, musí rejdaři na jeho objednávku reagovat s předstihem několika měsíců, mnohdy i let. Vliv na dlouhou dobu dodání má především nedostatek vstupních materiálů, a kapacita výrobních podniků.

Souběh těchto faktorů má za následek snížení kvality v oblasti námořních přeprav. Hodnota výsledného indexu spolehlivosti námořních přepravců, měří KPI odchylky oproti stanovenému jízdnímu řádu.

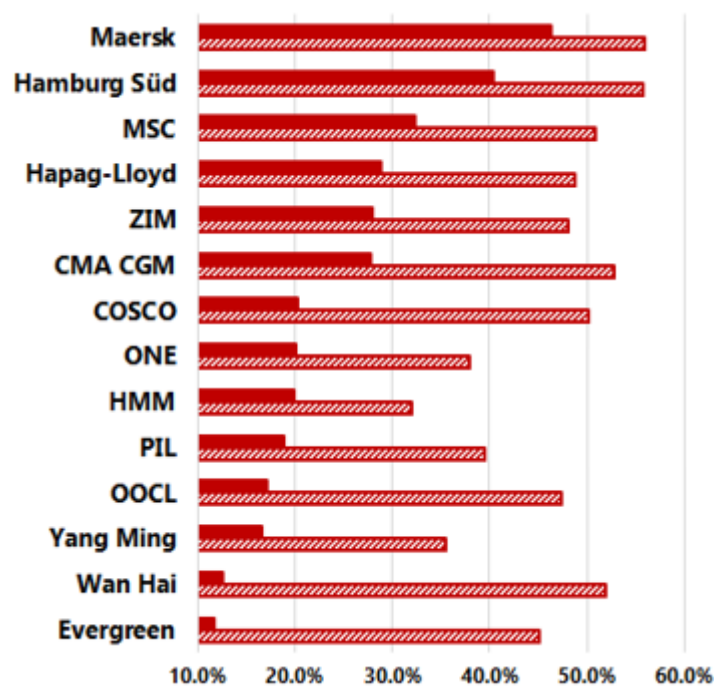
KPI (Key Performance Indicators) - je klíčový ukazatel výkonnosti daného podniku či nastavení výkonnosti jeho jednotlivých procesů, jako jsou: ekonomické ukazatele, ukazatele kvality, IT služeb, stavu zásob, výkonnost prodeje, marketingu, HR i výkonnosti jednotlivých výrobních procesů. Měří se na základě metriky přiřazené k jednotlivým procesům. Kvalita nastavení a dodržení vede k dosažení cílů organizace a vylepšení hospodářských výsledků. Tato metoda je aplikována i u rejdařských společností, kdy vysoké KPI především v kvalitě vlastních procesů, jako je dodržení požadovaného lodění, doby dopnutí, odbavení jednotlivých kontejnerů, zajišťuje konkurenceschopnost na daném trhu.

Sea – Intelligence, data udávající spolehlivost, dle pokrytí jízdních řádů na 34 různých obchodních trasách a více než 60 dopravcích udává výslednou hodnotu pro druhou polovinu roku 2020 a celý následující rok na úroveň zhruba 40 % indexu.



Obrázek 21 - Globální spolehlivost námořních přepravců 2018-2021.

Zdroj <https://www.sea-intelligence.com/press-room/113-schedule-reliability-continues-to-be-under-40-in-2021>



Obrázek 22 - KPI rejdařů porovnání listopad 2020 vs. listopad 2021.

Zdroj <https://www.sea-intelligence.com/press-room/113-schedule-reliability-continues-to-be-under-40-in-2021>

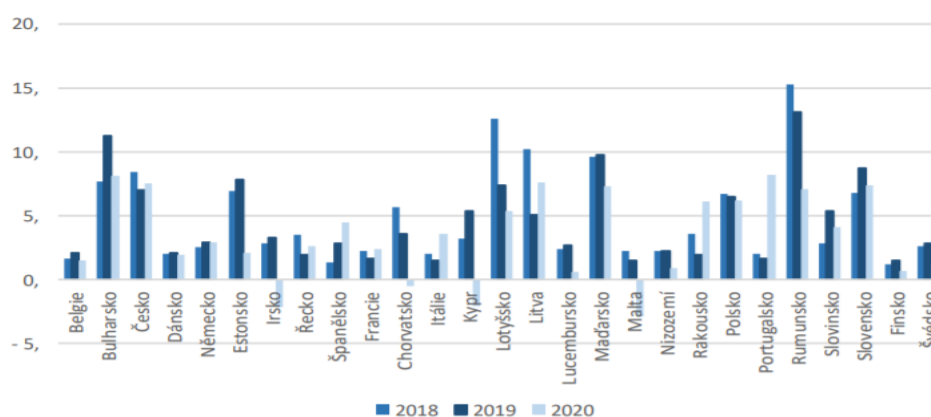
5.5 Index nákladů práce v Evropské Unii

Coronavirová pandemie ovlivnila také náklady práce v zemích Evropské Unie a to především vysokou nemocností pracovníků, uzavírání celých přístavů vlivem karantény či uzavírka celé země. Tyto náklady mají za následek zvyšování nákladů na odbavení námořních kontejnerů v Evropských přístavech, ale i na další dílčí části, které zahrnují celý proces, a to například náklady na doručení, celní agendu, účetnictví, vykládku, nakládku, administrativní zpracování procesů přijetí zboží. Index nákladů práce ukazuje náklady v uvedeném období pro jednotlivé země EU.

Dle dat Poslanecké Sněmovny a Parlamentu České republiky se v některých členských zemích náklady vlivem uzavírek snížily například Švédsko o zhruba -50 % nejvyšší nárůst zaznamenalo Portugalsko, a to zhruba o +60 %.

Index nákladů práce – index měří čtvrtletně, jednotlivé náklady zaměstnavatele vůči svým zaměstnancům, a to především mzdy a platy i další náklady jako jsou odměny, odstupné, příspěvky zaměstnavatelů na sociální pojištění, daně. V době pandemie má na vliv růstu či poklesu nákladů práce, především nastavení jednotlivých vládních balíčků podpory, pro zmírnění dopadu pandemie Covid-19. Jedná se například o půjčku Evropské Unie členským zemím, určenou na ochranu pracovních míst, zaměstnavatel mohl úplně pozastavit nebo dočasně zkrátit pracovní dobu, při zachování stálé mzdy a pracovního místa. Každá země mohla nastavit různé subvence, nebo daňové úlevy.

Graf 1: Index nákladů práce v letech 2018-2020 v %



Obrázek 23 - Vývoj indexu nákladů práce v letech 2018-2020 vlivem koronaviru.

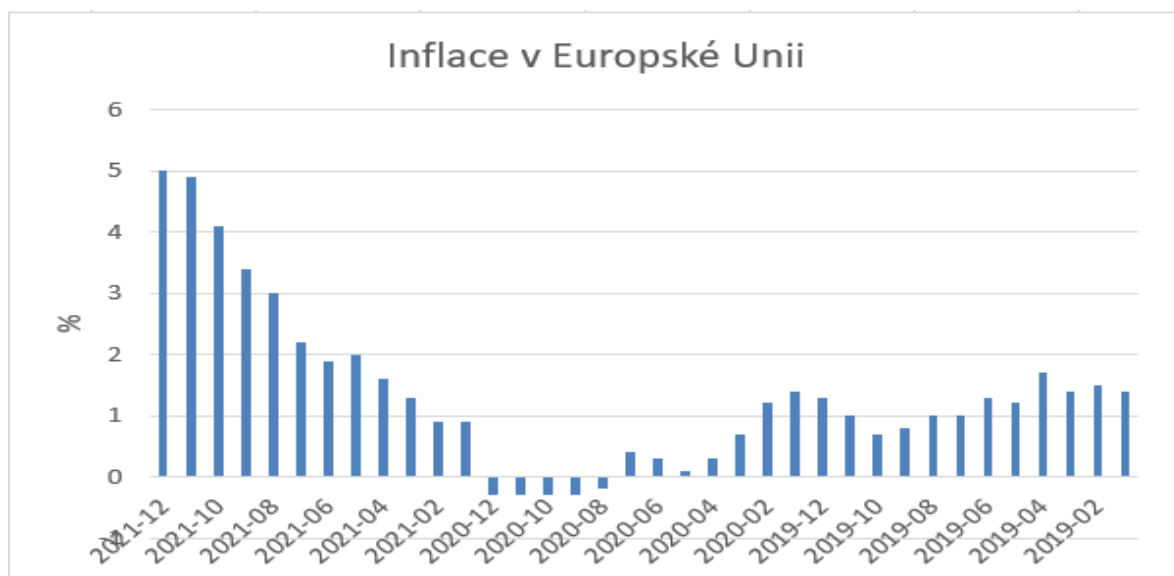
Zdroj: Zpracování vlastní, Poslanecká Sněmovna Parlamentu České republiky:

SCFI. https://www.psp.cz:111/2021/Ekonomicky_vyvoj_v_EU_podle_aktuálních_statistik:_náklady_práce_a_dopad_covid-19 [online]. [cit. 2022-02-09]. Dostupné z:

<https://www.psp.cz/sqw/ppi.sqw?d=12>

5.6 Vliv dopravy na inflaci

Inflace – je definována jako nárůst všeobecné cenové hladiny zboží a služeb v ekonomice za určité časové období. Statistické vyjádření inflace vychází z měření cenových změn pomocí indexů spotřebitelských cen. Cenové indexy poměřují úroveň cen vybraného koše reprezentativních statků a služeb za dané období. Váha, která je jednotlivým cenovým reprezentantům přisouzena, odpovídá podílu daného druhu spotřeby, zastoupeném na celkové spotřebě domácností. Spotřební koš obsahuje potravinářské zboží, nepotravinářské zboží a služby. Vliv na nárůst inflace má i položka doprava vyjádřena podílem, dle harmonizovaného indexu spotřebitelských cen.



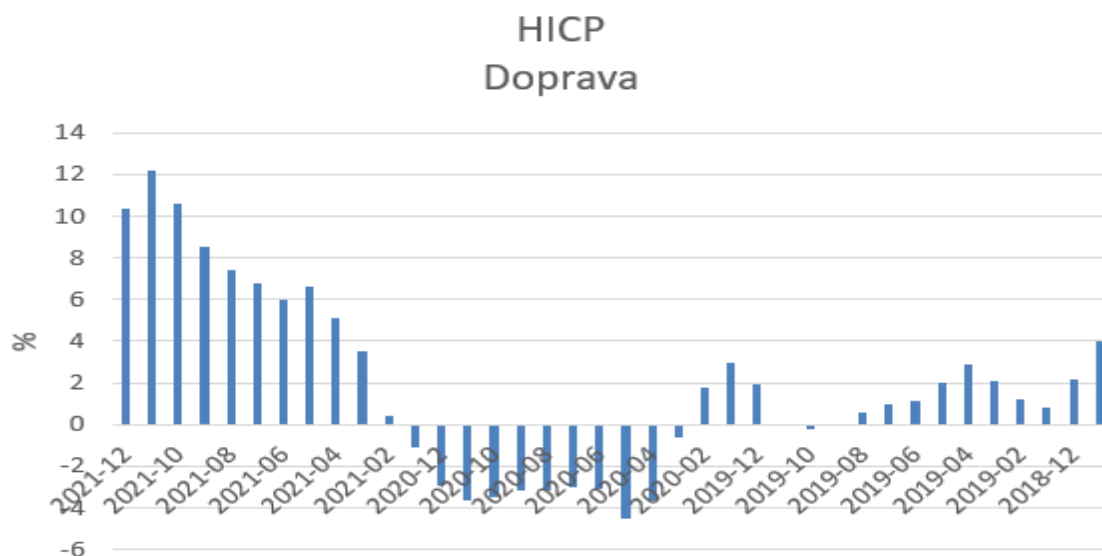
Obrázek 24 - Vývoj Inflace v Evropské Unii za období 2019–2021.

Zdroj: Zpracování vlastní, Statistika Eurozóny: Míra inflace – index spotřebitelských cen. <https://www.euro-area-statistics.org> [online]. Czech Republic, 2022, 2022 [cit. 2022-02-09]. Dostupné z: <https://www.euro-area-statistics.org/inflation-rates?cr=eur&lg=cs&page=0&charts=ICP.M..N.000000.4.ANR+ICP.M..N.010000.4.ANR+ICP.M..N.070000.4.ANR&template=1>

Harmonizovaný index spotřebitelských cen (HICP) - vznikl jako požadavek Evropské Unie, pro potřebu vytvoření srovnatelných indexů jednotných spotřebitelských cen, všech členských států. Index měří roční tempo růstu, vyjádřené změnou poměru harmonizovaného indexu spotřebitelských cen za posledních 12 měsíců, oproti průměru předcházejících 12 měsíců. Obsahuje jednotlivé tempo růstu podskupin například

„doprava“ a jejich váhu v %. HPCI sestavuje Eurostat, statistický úřad Evropské Unie.

Vlivem všeobecného nárůstu cena za dopravu v době Coronaviru, stoupl index HICP pro podskupinu „doprava“, dle statistiky Eurozóny v roce 2021 k 12 %.



Obrázek 25 - Vývoj Harmonizovaný index spotřebitelských cen pro podskupinu „doprava“ za období 2018-2021.

Zdroj: Zpracování vlastní, *Míra inflace – index spotřebitelských cen: Harmonizovaný index spotřebitelských cen (HICP) pro podskupinu „doprava“* [online]. Lucemburk: Statistika Eurozóny, 2022 [cit. 2022-02-15]. Dostupné z: <https://www.euro-area-statistics.org/inflation-rates?cr=eur&lg=cs&page=0&charts=ICP.M..N.000000.4.ANR+ICP.M..N.010000.4.ANR+ICP.M..N.070000.4.ANR&template=1>

6 Závěr

Po oslavách čínského nového roku v únoru 2019 přišla tamní vláda v reakci na rychle se šířící vir s prodloužením svátků zejména ve městě Wenzhou, provincii Zhejiang, dále pak ve velkých městech Beijing, Tianjin, Shanghai, Guangzhou. To ovšem znamenalo omezený provoz v přístavech, kde se vlivem nedostatku veškerého přístavního personálu, tedy dělníků, řidičů apod. značně zhoršila situace v plánování přeprav a komunikace s dodavateli a agenty. Všechna opatření proti šíření viru tedy velmi zkomplikovala situaci v logistice a námořní přepravě.

Postupně začalo docházet k omezování celosvětového logistického řetězce kvůli pozastavení výrobního procesu a změnám v tranzitních časech, kdy se plánované doplutí lodí do místa určení, navýšilo v řádech několika týdnů. To s sebou také neslo několika násobné zdražení přepravného vlivem nedostatku námořních kapacit, vícenáklady za skladné v přístavech vzhledem k omezenému uvolňování zboží a nepřipravenosti přepravních dokumentů. S tím spojené následné pozdní vracení prázdných kontejnerů vyvolalo celosvětovou dopravní krizi.

Kritická situace sebou přinesla do mnoha výrobních i obchodních podniků uvědomění si závislosti především na asijských výrobcích, kdy se jejím vlivem z převážné části pozastavila evropská výroba, vznikl nedostatek komponentů, vstupního materiálu pro výrobu, a především nedostatek potřebného zdravotnického materiálu.

Tato krize bude dle odborníků na celosvětový trh přetrvávat minimálně do konce roku 2023.

Absolventskou práci jsem rozdělila do několika kapitol od seznámení čtenáře se základním významem a funkcí logistiky, dále pak popis námořní nákladní přepravy se zaměřením na liniiovou, vztahy upravující odpovědnost. Vlastní práce popisuje dovoz zboží námořní přepravou do Evropské Unie, význam evropských a světových přístavů, námořní trasy, obchodní podmínky, pojištění a celní režimy. Analýza práce je zaměřena na dopad Coronaviru na námořní přepravu, vliv na volnou kapacitu, neobslužnost přístavů, nárůst ceny, spolehlivost rejdařů a vliv na inflaci.

Záměrem mé práce, bylo poukázat, na jak křehkých základech stojí globální logistika, na což nás Coronavirová krize významně upozornila.

7 Seznam použitých zdrojů

[1] LAMBERT, Douglas M., James R. STOCK a Lisa M. ELLRAM. Logistika: příkladové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží. 2. vyd. Brno: CP Books, 2005. Business books (CP Books). ISBN 80-251-0504-0.

[2] NOVÁK, Radek. Námořní přeprava. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-7357-070-x.

[3] NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. Námořní nákladní přeprava. V Praze: C.H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.

[4] ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*. Brno: Masarykova univerzita, 2001. Edice učebnic Právnické fakulty Masarykovy univerzity v Brně. ISBN 80-210-2612-x.

[5] ROŽEK, Petr. Námořní doprava. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. ISBN 80-86530-39-6.

[6] SIXTA, Josef a Václav MAČÁT. Logistika: teorie a praxe. Brno: CP Books, 2005. Business books (CP Books). ISBN 80-251-0573-3.

[7] ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Čtvrté doplněné vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018. ISBN 978-80-7560-159-9.

[8] ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Květen, 1995. Praha.

[9] ŠVIHNOS, Michal. Dovoz zboží z Číny: import snadno, bezpečně a legálně. Praha: Internet Consulting, 2013. ISBN 978-80-260-4274-7.

[10] *Logistika: Přes 90 procent globálního obchodu má na starosti 52 tisíc námořních lodí* [online]. 2019. Czech Republic: Economia, a.s., 2019 [cit. 2022-02-27]. ISSN 1213-7693. Dostupné z: <https://logistika.ekonom.cz/c1-66462740-pres-90-procent-globalniho-obchodu-ma-na-starosti-52-tisic-namornich-lodi#:~:text=Podle%20n%C4%9Bkter%C3%BDch%20%C3%BAtaj%C5%AF%20je%20to,n%C3%A1klad%2C%20tankery%20a%20kontejnerov%C3%A9%20lod%C4%9B>.

[11] *Zákony pro lidi: Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978* [online]. Praha: AION CS, 1996 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1996-193>

[12] *EMSA: Námořní profil EU – přehled námořního hospodářství EU* [online]. Lisabon: Evropská agentura pro námořní bezpečnost, 2022 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <http://emsa.europa.eu/eumaritimeprofile/section-1-overview-on-the-eu-maritime-economy.html>

[13] *EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR: Námořní doprava v EU: v neklidných vodách – mnoho neúčinných a neudržitelných investic* [online]. Lucemburk: EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR, 2016 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_23/SR_MARITIME_CS.pdf

[14] *EUROSTAT: 20 nejlepších přístavů – hrubá hmotnost zboží, se kterým se manipuluje v každém přístavu, podle typu nákladu (hlavní přístavy)* [online]. Lucemburk: Evropská komise, 2022 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_mg_am_pwhc/default/table?lang=en

[15] *World Shipping Council: Top 50 kontejnerových portů* [online]. Washington: World Shipping Council, 2021 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>

[16] vlastní

[17] *Ministerstvo průmyslu a obchodu: Vyhlášení kurzu SDR (XDR) pro r. 2021* [online]. Praha: Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2020 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/e-komunikace-a-posta/postovni-sluzby/mezinarodni-spoluprace/vyhlaseni-kurzu-sdr-xdr-pro-r--2021--257535/>

[18] *Evropská Komise: Daně* [online]. Lucemburk: Evropská Komise, 2020 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/policies/taxation_cs

[19] *EUROSTAT: Obchod se zeměmi mimo EU: Obchod se zeměmi mimo EU od roku 2000 podle druhu dopravy, HS2-4-6 (DS-1262527)* [online]. Lucemburk: EUROSTAT, 2020 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database>