

Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola dopravní, Praha 1, Masná 18

Praha 1, Masná 18 - PSČ 110 00

Vyšší odborné studium

Vzdělávací program: 37-41-N/04 Dopravní logistika a obchod

ABSOLVENTSKÁ PRÁCE

**Téma: Mezinárodní námořní kontejnerová přeprava
se zaměřením na relaci Asie – Evropa**

Martin Zeman

třída: DLO3

školní rok: 2012/2013



VYŠŠÍ ODBORNÁ ŠKOLA
A STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ
MASNÁ 18, 110 00 PRAHA 1

Vyšší odborné studium

Vzdělávací program: **37-41-N/04 Dopravní logistika a obchod**

Školní rok: **2012/2013**

Studijní skupina: **DLO 3**

Jméno a příjmení: **Martin ZEMAN**

ZADÁNÍ ABSOLVENTSKÉ PRÁCE

Téma: **Mezinárodní námořní kontejnerová přeprava se zaměřením na relaci
Asie - Evropa**

- ☐ Kontejnerizace
- ☐ Dodací podmínky
- ☐ Rejdaři
- ☐ Dokumenty
- ☐ Přeprava kontejnerů z/do vnitrozemí České republiky

Rozsah: minimálně 20 stran formátu A4 (bez příloh)
tři svázané výtisky, úprava dle předepsaného vzoru absolventské práce

Vedoucí absolventské práce: **Ing. Jaroslav Novák – VOŠ a SPŠD, Praha 1, Masná 18
Masná 18, 110 00 Praha 1**

Konzultant absolventské práce: **Jaroslav Müller – Yusen Logistics (Czech) s.r.o.
Na Dlouhém 82, 251 01 Říčany - Jazlovce**

Datum zahájení práce: **7. prosince 2012**

Datum odevzdání práce: **3. května 2013**

V Praze dne 7. prosince 2012


Ing. Josef Zeman
ředitel školy

VYŠŠÍ ODBORNÁ ŠKOLA
A STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ
PRAHA 1, MASNÁ 18, PSČ 110 00

Prohlašuji, že jsem absolventskou práci vypracoval samostatně a na základě uvedené použité literatury.

Souhlasím, aby byla tato absolventská práce použita k výukovým účelům VOŠ a SPŠ dopravní, Praha 1, Masná 18.

Dne 2. května 2013

.....

podpis studenta

Shrnutí

Absolventská práce se zaměřuje na mezinárodní kontejnerovou přepravu relace Asie - Evropa. Práce je rozdělena do pěti kapitol, které se dále dělí do podkapitol. Celou práci prochází uskutečněná kontejnerová přeprava z Číny do České republiky kontejner 20-ti stopý TGHU 066748-0.

První kapitola absolventské práce pojednává o kontejnerizaci. V úvodu kapitoly je popsán vznik kontejnerů a uvedeny normy, dle kterých jsou tříděny. Dále se zabývá stohováním, kontejnerizací v Československu a kontejnerovými námořními loděmi.

Druhá kapitola je věnována dodacím podmínkám. Zde autor poukazuje na důležitost správného výběru dodacích podmínek. Incoterms 2010 jsou dodací podmínky od EXW (ze závodu) až po DDP (dodání na místo, clo placeno). Asijské státy stále v dnešní době používají termíny Freight Collect a Freight Prepaid.

Třetí kapitola pojednává o rejdařích se zaměřením na námořní konference a aliance. Kapitola se věnuje druhům rejdařských sdružení a dále se zabývá složením námořní sazby.

Kapitola čtvrtá je zaměřena na nedílnou součást práce v mezinárodní námořní kontejnerové přepravě a tím jsou dokumenty. Pojednává o jednom z důležitých dokumentů námořní dopravy, kterým je konosament [B/L]. Vedle konosamentů kapitola informuje o celních dokladech a fakturách za zboží.

Poslední pátá kapitola pojednává o procesu přepravy kontejnerů do/z České republiky. Vzhledem ke geografické poloze České republiky, je část práce zaměřena na druhy dopravy, jako je doprava silniční, železniční či vodní. Autor popisuje problémy spojené s přepravou a jejími specifiky.

Cílem této absolventské práce je přinést ucelený přehled o procesu kontejnerové přepravy a jejích procesech. Práce se zabývá historií, procesem přepravy, potřebnými dokumenty a závaznými ustanoveními.

Summary

My diploma work is about International Container Transportation between Asia and Europe.

The content is divided into five chapters describing the journey of a 20 feet container traveling from China to the Czech Republic.

In the first chapter we learn about containerization. At the beginning of this chapter the origins of containers and their standardization are explained as well as the stacking method for shipping.

In the second chapter we will find International Commercial Terms, so called “Incoterms”. Incoterms 2010 are rules concerning the delivery of goods. Asian states still use the terms Freight Collect and Freight Prepaid.

The next chapter talks about carriers which form the Maritime Alliance and meet to discuss concerns regarding shipping at different worldwide conferences. I also show how prices and rates are determined.

In the fourth chapter we focus on the importance of documents, one of them is the Bill of Lading [B/L]. The B/L serves several purposes in domestic and international trading. Customs documents are also explained.

The last chapter looks at the transportation of containers from and to the Czech Republic. Containers in the Czech Republic have to be transported on road or rail. Different rules are applied for each way of transportation. Dangerous or oversized goods have to be specifically prepared.

The goal of this work is to give a comprehensive understanding of the process of preparing and shipping containers.

Obsah

Úvod	1
1 Kontejnerizace	2
1.1 Kontejnerizace v Československu	2
1.2 Druhy kontejnerů	3
1.3 Značení kontejnerů	4
1.4 Track and Trace	4
1.5 Stohování kontejnerů	5
1.6 Kontejnerové námořní lodě.....	5
1.6.1 Vliv na životní prostředí	7
2 Dodací podmínky	8
2.1 Incoterms 2010	8
2.1.1 Obecné podmínky.....	9
2.1.2 Freight prepaid / Freight collect	10
2.2 Clo.....	10
2.2.1 Celní režimy	11
2.3 Pojištění	12
2.3.1 Pojištění nákladu	12
2.3.2 Odškodnění.....	13
2.3.3 Společná havárie.....	14
3 Rejdaři	16
3.1 Gentleman's Agreement	16
3.2 Pool (Vessel Sharing Agreements).....	16
3.3 Konsorcium.....	17
3.4 Aliance	18
3.5 Námořní konference	18
3.6 Námořní sazby	19

3.6.1	Skladba ceny námořního	20
4	Dokumenty	22
4.1	Přepravní dokumenty – mezinárodní nákladní listy	22
4.1.1	Konosament - Bill of Lading	23
4.1.2	Mezinárodní železniční nákladní list - CIM	24
4.1.3	Mezinárodní železniční nákladní list - SMGS.....	24
4.1.4	Společný nákladní list CIM/SMGS	24
4.1.5	Mezinárodní dopravní nákladní list - CMR.....	24
4.2	Celní dokumenty	25
4.2.1	Osvědčení o původu zboží "EUR"	25
4.2.2	Jednotný správní doklad - JSD	25
4.2.3	Vnější tranzit	26
4.2.4	Vnitřní tranzit	26
5	Přeprava kontejnerů z/do vnitrozemí České republiky.....	27
5.1	Přiblížení plavidel do přístavu	29
5.2	Oběhy kontejnerových lodí.....	29
5.3	Evropské přístavy využívané rejdaři v České republice	29
5.4	Přeprava kontejnerů z přístavů do překladišť v ČR.....	30
	Závěr.....	33
	Seznam použitých zdrojů.....	34
	Seznam obrázků a tabulek	36
	Seznam příloh	37

Seznam zkratek

B/L	Konosament	Bill of Lading
CIF	náklady, pojištění a přepravné	Cost, Insurance and Freight
CIM	mezinárodní nákladní list - železniční doprava	
CMNI	Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě po vnitrozemských vodních cestách	
CMR	mezinárodní nákladní list - silniční doprava	
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě	
ČD	České dráhy	
ČR	Česká republika	
ČSD	Československé státní dráhy	
ČSSR	Československá socialistická republika	
DAP	Dodání na místo, clo neplaceno	Delivered at Place
DDP	Dodání na místo, clo placeno	Delivered Duty Paid
DPH	Daň z přidané hodnoty	
DRY	Standardní kontejner uzavřený	
EU	Evropská unie	
EXW	Ze závodu	Ex Works
FCL	Plně naložený kontejner	Full Container Load
FOB	vyplaceně loď	Free On Board
GPS	Systém globální navigace	Global Positioning System
HFS	Hub and Feeder systém	
ICC	Mezinárodní obchodní komora	International Chamber of Commerce
ISO	mezinárodní organizace zabývající se tvorbou norem	International Organization for Standardization
ISPS	Bezpečnostní kód pro lodě a přístavy	International Ship and Port Facility Security
JSD	Jednotný správní doklad	
KLDR	Korejská lidově demokratická republika	
KP	Kombinovaná přeprava	
MSC		Mediterranean Shipping Company
MSC	Multipřepravní systém	
NDR	východní Německo	
OF	Námořné	Ocean Freight
OSN	Organizace spojených národů	United Nations
OSŽD	Organizace pro spolupráci železnic	
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci	
SDR	zvláštní právo čerpání	Special Drawing Right
SMGS	mezinárodní nákladní list - železniční doprava	
T1	vnější tranzit	
T2	vnitřní tranzit	

TEU	Dvaceti stopá ekvivalentní jednotka	Twenty-foot equivalent unit
THC	Přístavní poplatky za manipulaci s FCL	Terminal Handling Charge
TIR	Mezinárodní silniční doprava	
USD	americký dolar	
YML		Yang Ming Line

Seznam pojmů

Dopravce – právnická nebo fyzická osoba provozující dopravní prostředky, potřebné k realizaci přepravy.

Přepravce – objednavatel přepravy v nákladní dopravě, tedy ten, kdo si nechá za úplatu přepravovat věc či náklad dopravcem

Přeprava – přemístění (přemísťování) osob a věcí jako výsledek dopravy

Kombinovaná doprava – kombinace dvou a více druhů doprav za účelem optimalizace nákladů, času aj.

TEU – normalizovaná statistická jednotka KP, odpovídající kontejneru délky 20 stop, pro počítání kontejnerů různé délky a pro popis kapacity dopravních prostředků (především plavidel) nebo překladišť. Jeden kontejner ISO řady 1 o délce 40 stop (cca 12 m) se rovná 2 TEU (1 FEU)

Přepravní jednotka – kontejner, výměnná nástavba, návěs, přívěs, silniční vozidlo nebo jízdní souprava vhodná pro KP, či v rámci KP přepravovaná

Ucelený vlak – vlak přepravující přepravní jednotky bez řazení jednotlivých železničních vozů mezi stanicí, resp. překladištěm odeslání a stanicí, resp. překladištěm pro přepracování, mezi dvěma stanicemi, resp. překladišti pro přepracování, a mezi stanicí, resp. překladištěm pro přepravování, a stanicí, resp. překladištěm určení

Stopa (ft) – měrná jednotka délky 1 stopa = 0,3048 m nebo 30,48 cm

Seznam cizích pojmů

Bill of Lading	Konosament – náložní list
Bulletin	pravidelně vydávaná úřední zpráva
Drop off	vrácení prázdného kontejneru
Freight prepaid	doprava předplacená
Freight collect	doprava nevyplacená
Packing list	balící list
Release fee	poplatek za uvolnění kontejneru
Sailing	plavba
Sea waybill	nákladní list
Track and Trace	sledování
Ultra Large Container Ship	extrémně velké kontejnerové lodě
Very Large Container Ship	velmi velké kontejnerové lodě

Úvod

Kontejnerová námořní přeprava se začala ve velkém rozrůstat po 2. světové válce. Za předchůdce kontejnerové jednotky můžeme považovat dřevěné bedny, sudy, různé pytle. Americká armáda napomohla za druhé světové války k rozvoji kontejnerové přepravy, neboť za války bylo nutné jednoduše a bez náročných manipulací přepravit vojenskou techniku a zbraně. Následně na to byly stanovené jednotné technické normy pro kontejnery.

Cílem absolventské práce je seznámit čtenáře této práce s průběhem námořní kontejnerové přepravy, návazností všech procesů spojených s přepravou a dále se autor pokusí poukázat na převahu importů nad exporty do České republiky.

Dále se autor této práce pokusí poukázat na smysluplnost všech dokumentů a jejich provázanost. Tato absolventská práce bude zpracovávána v pracovních podmínkách firmy Yusen Logistics, s.r.o. Tato firma byla založena v Japonsku a je zaměřená na spedici a logistické služby.

Teoretická část bude zaměřena na důvody vzniku kontejnerové přepravy tzv. kontejnerizace. Dále se autor zaměří na průběh a podmínky přepravy a na dokumenty příslušející přepravě, jejich provázanosti a důležitosti.

Praktická část absolventské práce bude zpracována na základě autorovy praxe u firmy Yusen Logistics s.r.o. Uskutečněná přeprava zboží bude popsána a porovnána s teoretickou částí. Autor si vybral kontejner o délce 20 stop TGHU 066748-0 plující z čínského přístavu Hong Kong do přístavu Koper, Slovinsko. Následně bude kontejner přeložen na ucelený vlak do Dunajské Stredy. V terminálu Dunajská Streda bude kontejner přeložen na silniční návěsovou soupravu do Nového Mesta nad Váhom, kde proběhne clenění slovenské části zboží o hmotnosti 2 338 kg (zboží je určeno na vykládku do České republiky). Po proclení se kontejner vrátí do terminálu Dunajská Streda a odtud bude pokračovat uceleným vlakem do terminálu Praha-Uhřetěves. Clení české části zboží o hmotnosti 1 562 kg zajistí společnost METRANS. Posledním krokem této přepravy kontejneru z Hong Kongu je dodání do skladu cca 10 km za Prahu a následné vrácení prázdného kontejneru na terminál Praha-Uhřetěves. Přeprava uvedeného FCL kontejneru je výjimkou, k jednomu kontejneru náleží dva příjemci viz blokové schéma v příloze č. 1

1 Kontejnerizace

Již před druhou světovou válkou se ve světě objevovaly různé kontejnerové systémy. Nás ale zajímá, kde a kdy se objevily první kontejnery, které odpovídají požadavkům později zveřejněným v normě ISO řady 1.

Vývoj zásobovacích aktivit během druhé světové války, potřeba koordinace logistických činností v dalších letech, ale i nutnost zjednodušení manipulovatelnosti různorodého zboží do/z námořních plavidel, vedlo na přelomu let 1955 a 1956 k prvním plavbám účelových kontejnerových lodí. Několik let vyvíjená koncepce, původem z Dánska a USA, přinesla do konce minulého století gigantický boom námořnímu sektoru i celosvětovému obchodu. Unifikovaná TEU jednotka se stala parametrem pro dopravní prostředky s ní operující i symbolem pro měření kapacity. Základním stavebním kamenem flotily kontejnerových lodí jsou kontejnery 20 stop (potažmo i 40 stop), plnicí ve většině modifikací i přidanou obalovou a skladovací funkcí.¹

Kontejnerizace, která se ve větším rozsahu rozvinula začátkem šedesátých let a přinesla přímo revoluční změnu v technice dopravy a přepravy, zaznamenala za posledních padesát let nepředstavitelný rozvoj, který zasáhl do všech složek působící v kontejnerové dopravě.

Dnes již neexistuje dopravní sféra, v níž by tato nejmodernější dopravní technologie nebyla uplatňována. Rozvoji, který nadále pokračuje, přispívají především tyto skutečnosti:

- možnosti uplatňování nové výkonnější automatizace, logistiky, technologie v řetězu: výroba – doprava – zahraniční obchod – dovozce – spotřebitel;
- provoz a výstavba námořní tonáže o velké nosnosti, jejíž provoz dosavadním konvenčním způsobem je nemyslitelný;
- růst objemu přeprav výrobků, kontejnerizovatelného substrátu, umožňujícího uplatňování standardizace a celkově nové technologie výroby;
- vznikající prostoje a rostoucí náklady v přístavech manipulovatelných klasickým způsobem;
- růst mezd přístavních zaměstnanců a dělníků.²

1.1 Kontejnerizace v Československu

Do Evropy připluly první kontejnery v roce 1966 a v Československu se údajně začaly objevovat koncem šedesátých let.

¹ Perner's Contacts: NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÉ LODĚ [online]. 2012 [cit. 2013-04-25]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: pernerscontacts.upce.cz/27_2012/MarekO.pdf

² ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Praha, květen, 1995

Základním dopravním prostředkem kontejnerů v Československu byla vždy železnice, na ni navazoval silniční rozvoz. Lodní doprava se naopak nikdy významněji nezapojila.

Do roku 1989 byl výhradním dopravcem v rámci kombinované dopravy podnik ČSKD INTRANS, který vlastnil až 22 tisíc kontejnerů ISO řady 1 o délce 6m (20 stop) různých typů (univerzální, open top, ugel, flat, bulk, tank). Po roce 1989 byly založeny v Československu na následně i v ČR další společnosti, jejichž předmětem činnosti byla a je kombinovaná doprava a přeprava.

Zpočátku byly k vidění pouze na tranzitních vlcích projíždějících Československem po hlavní trati přes Děčín a Břeclav. Na přelomu 60. a 70. let, kdy se kontejnery vyráběly již i v zemích RVHP (v NDR a v Maďarsku), se začaly používat i pro československý export a import. Zpočátku se používaly kontejnery patřící NDR, ale záhy byly dovezeny i první kontejnery vyhovující potřebám ČSD. Jednalo se o univerzální skříňové kontejnery ISO řady 1C o délce 20 stop. V roce 1970 bylo zakoupeno prvních 33 kontejnerů. Ve vnitrostátním provozu se kontejnery začaly používat od roku 1972.

V té době bylo také českými podniky vyrobeno několik prototypů kontejnerů. Vagónka Poprad vyrobila prototypy kontejnerů 20 stop a 40 stop. Pokud je známo, zůstalo se většinou u prototypů a kontejnery se v ČSSR kromě nádržkových kontejnerů ve větších sériích nevyráběly.³

1.2 Druhy kontejnerů

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.*“⁴

Kontejnery se dělí podle provedení a vnějších rozměrů. Máme kontejnery bez zvláštní výbavy, neboli běžné. Existují také kontejnery chladicí, otevřené (kryté plachtou) a různé další, viz příloha č. 2.^{5,6}

³ Kontejnery u nás [online]. [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://www.litomysky.cz/drahy/kontcs.htm>

⁴ ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Praha, květen, 1995, s. 56.

⁵ NOVÁK, Jaroslav. Kombinovaná přeprava. Vyd. 1. Pardubice: Institut Jana Pernera, c2006, 292 s., [12] s. příl. ISBN 80-865-3032-9.

⁶ Container ISO codes [online]. 2012 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: http://www.intrans.cz/imechanics/contentfiles/Download/container_ISO_Codes.xls

Kontejner zvolený jako praktický příklad přepravy je 20 stopý (20ft), uzavřený, standardní (DRY).

1.3 Značení kontejnerů

Kontejnery jsou jednotně označovány dle ISO. Značení se skládá ze tří částí. První část je tzv. prefix, který tvoří čtyři písmena např.:

- NYKU = NYK LINE
- YMLU = YANG MING LINE
- HCLU = HAPAG
- MSCU = MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

Za čtyř písemným kódem (prefixem) následuje šestimístné číslo např. 789668. Jako poslední číslice oddělená pomlčkou je tzv. kontrolní číslice (digit) : 0 – 9 ⁷

Tento prefix přiděluje na základě žádosti majitele společnost BIC se sídlem v Bruselu. Poslední písmeno „U“ označuje, že jde o kontejner.

Přepravovaný kontejner z Číny do České republiky má prefix TGHU, šestimístné číslo „066748“ a kontrolní číslici „0“. Společnosti TEXTAINER patří kontejnery s označením TGHU ta je řazena mezi největší půjčovny kontejnerů na světě.

Z toho nám vznikne označení kontejneru TGHU 066748-0.

1.4 Track and Trace

Pohyb kontejneru je sledován počítačovým systémem (Track and Trace), jenž je schopen podle informací do něj vložených uživateli ukázat, kde se kontejner nachází. Má-li v sobě zabudovanou potřebnou techniku, může být kontejner sledován pomocí GPS. Počítačový systém umožňuje sledování kontejneru a to i delší časové období. Proto lze zjistit, v jakých relacích sloužil k přepravě zboží, kdy byl opravován či jak dlouho ležel prázdný v depu apod. Počítač je schopen uživateli podat celou řadu dalších informací, týkajících se např. určitých typů kontejnerů a to mu umožní usměrňovat jejich nasazení, popř. použití navazujících dopravních prostředků.⁸

⁷ ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Praha, květen, 1995

⁸ ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Praha, květen, 1995

Kontejner TGHU 066748-0 bylo možné sledovat na webových stránkách Yang Ming Line přes odkaz Track and Trace. Zde byly k dispozici veškeré potřebné informace týkající se např. odplutí, příplutí či vrácení prázdného kontejneru viz příloha č. 3⁹

1.5 Stohování kontejnerů

Kontejnery vyrobené podle normy ISO jsou v plně zatíženém stavu stohovatelné do šesti vrstev. V dokumentaci některých specializovaných kontejnerů najdeme ale i číslo čtyři. Mají omezenou stohovatelnost a nemohou do volného mezinárodního oběhu.¹⁰

1.6 Kontejnerové námořní lodě

Samotné kontejnerové lodě, s kapacitou až 16 020 TEU (CMA CGM MARCO POLO), však nejsou jedinými nákladními námořními plavidly.

Vedle plavidel, která zajišťují převoz kontejnerů na kanálech a řekách, existuje široká škála tříd lodí, které obsluhují světová moře a oceány. Ty se vyznačují již i kapacitou přes 15 000 TEU. Výstavbou těchto velkých kontejnerových plavidel se zabývají specializované loděnice:

- Jižní Korea - Daewoo Shipbuilding, Hyundai Heavy Industries a Samsung Shipbuilding
- Japonsko - IHI a Mitsubishi Heavy Industries
- Čína - Hudong-Zhonghua Shipbuilding
- Dánsko - Odense Steel Shipyard¹¹

Kapacita plavidel vývoje vychází dle historického vývoje jejich konstrukce dané třídy, viz příloha č. 4¹². Z hlediska uspořádání lodních nástaveb docházelo původně k přestavbám konvenčních plavidel na kontejnerová, přičemž až druhá třída (v sedmdesátých letech) vedla k rozvoji vlastní koncepce s kapacitou od 1 000 TEU. Třetí generace nazývaná Panamax již dosáhla parametrů plavidel s kapacitou 3 000 - 4 000 TEU, délkou téměř 300 metrů. Se zavedením automatizace řízení bylo potřeba 40 členů posádky a rychlost lodí

⁹ Track and Trace [online]. 2012 [cit. 2013-04-23]. Dostupné z: http://www.yangming.com/track_trace/track_trace.html

¹⁰ ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Praha, květen, 1995

¹¹ Perner's Contacts: NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÉ LODĚ [online]. 2012 [cit. 2013-04-25]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: pernerscontacts.upce.cz/27_2012/MarekO.pdf

¹² Perner's Contacts: NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÉ LODĚ [online]. 2012 [cit. 2013-04-25]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: pernerscontacts.upce.cz/27_2012/MarekO.pdf

dosáhla až 30 uzlů. Dosaženým limitem byla schopnost proplutí zdymadel Panamského průplavu (295 x 31 metrů), kterou překonala čtvrtá třída plavidel, sloužící již především pro spojení Evropy a Dálným východem. Její parametry dosáhly na 4 000 - 6 000 TEU, díky mechanizaci terminálů si vystačila se 13 členy posádky, a díky koncepci „Open-Top“ došlo ke zkapacitnění plavidel stohováním kontejnerů a urychlení překládkových operací. Počátkem 21. století přinesla pátá generace VLCS (Very Large Container Ship) zvýšení kapacity na 9 200 TEU, při ponoru již 14 metrů a maximální šíři plavidla až 43 metrů. S výjimkou intra-kontinentálních servisů tvoří tato plavidla největší flotilu kontejnerových lodí, která je nadále modernizována a rozšiřována. Poslední rozšířenou třídou je šestá ULCS (Ultra Large Container Ship), s délkou pod 400 metrů, ponorem 15,5 metrů, a kapacitou 11 000-15 500 TEU. MSC Daniela, Emma Maersk, CMA-CGM Christophe Colomb jsou pouhými zástupci největších rejdařství v tomto segmentu. Novou subgeneraci budou představovat plavidla koncepce řady Triple-E od Maersku. Limity pro další růst představují parametry Suezského průplavu (400 metrů délka, 50 metrů šířka) a Malacké úžiny (470 x 60 metrů), dále i jejich hloubkové poměry, které omezují maximální ponor plavidel.¹³

Lod' EVER ETHIC o velikosti 6332 TEU připlula 10. března 2013 do přístavu Koper ve Slovinsku z Hong Kongu. Před připlutím kontejneru proběhlo uvolnění kontejneru rejdařskou společností Yang Ming Line (YML) pro METRANS na železniční úsek, který bude přepravován v uceleném kontejnerovém vlaku.

Obrázek 1: kontejnerová loď EVER ETHIC



Zdroj: <http://bit.ly/Ymugr7> ke dni 22. 4. 2013

¹³ Perner's Contacts: NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÉ LODĚ [online]. 2012 [cit. 2013-04-25]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: pernerscontacts.upce.cz/27_2012/MarekO.pdf

1.6.1 Vliv na životní prostředí

Vedlejším efektem námořní dopravy je jeho podíl na znečišťování životního prostředí. Námořní plavidla, včetně flotily kontejnerových lodí, produkují vzhledem ke své velikosti a druhu používaného paliva mnohonásobně vyšší emise oxidů síry.¹⁴

Mazut spalovaný v obřích motorech, které se běžně ani při odstavení lodi nevypínají, neboť jejich startování trvá hodiny, produkuje velice nepříznivé emise, že se již tato otázka stává mezinárodním tématem. Odhaduje se, že plavidla s motory o výkonu až 110 000 koní vypouštějí až 70% emisí do 400 km od pobřeží, přičemž na severní polokouli připadá 85% z této hodnoty. Evropská Unie, Kanada, USA a jednotlivé přístavní správy již proto započaly s bojem za snížení těchto škodlivin stanovením nízko-emisních pásem. Jsou také stanovovány přísnější parametry paliv, které by měly přispět ke snížení emisí o 90% do roku 2020. Otázkou je, v jaké míře se toho podaří dosáhnout, neboť rejdaři respektují „zelené tendence“ přístavů spalováním lepších paliv z přídavných nádrží v přístavních vodách, masivnímu nasazení na oceánských plochách však brání jejich cena.¹⁵

¹⁴ Perner's Contacts: NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÉ LODĚ [online]. 2012 [cit. 2013-04-25]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: pernerscontacts.upce.cz/27_2012/MarekO.pdf

¹⁵ Perner's Contacts: NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÉ LODĚ [online]. 2012 [cit. 2013-04-25]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: pernerscontacts.upce.cz/27_2012/MarekO.pdf

2 Dodací podmínky

Důležitou náležitostí kupní smlouvy v mezinárodním obchodě je dodací podmínka. Určuje povinnosti prodávajícího a kupujícího, které souvisejí s přepravou, převzetím zboží, pojištěním a rizik. Dodací podmínka určuje zejména:

- místo, způsob a okamžik předání zboží kupujícímu,
- místo, způsob a okamžik přechodu výloh a rizik z prodávajícího na kupujícího,
- další povinnosti stran při zajišťování dopravy, nakládky a vykládky zboží, průvodních dokladů, kontroly, celního odbavení, pojištění apod.

Dodací podmínka ovlivňuje v zahraničním obchodě podstatným způsobem výši ceny, protože určuje, jakou část nákladů oběhu spojených s dodávkou zboží hradí prodávající a jakou část kupující. Obecně platí, čím delší je dodací podmínka, tj. čím větší část nákladů oběhu hradí prodávající, tím vyšší ceny může docílit.

Poměrně výraznou brzdou mezinárodního rozvoje byla nejednotnost dodacích podmínek v obchodní praxi. V současné době jednoznačně převládá v celosvětovém měřítku používání mezinárodních výkladových pravidel INCOTERMS (International Commercial Terms). Pouze při obchodování na americkém kontinentu se můžeme výjimečně setkat s jinými pravidly, tzv. RAFTD (Revised American Foreign Trade Definition). Tato pravidla byla vydána v roce 1941, proto jsou značně zastaralá.¹⁶

2.1 Incoterms 2010

V roce 1936, když ICC (International Chamber of Commerce – Mezinárodní obchodní komora) poprvé představila první vydání dodacích doložek pod názvem International Commercial Terms (zkráceně Incoterms), způsobila senzaci v celém obchodním světě. Mezinárodní obchodní komora představila radikálně nový koncept - alternativu regulování průmyslu místními zákony, různými jazyky a právními řády a zvyklostmi. Pravidla Incoterms byla prvním pokusem o zavedení jednotných právních a obchodních norem.¹⁷

Pravidla Incoterms jsou mimořádně důležitá, neboť pomáhají obchodníkům předejít nedorozuměním – upřesňují rizika, náklady a odpovědnost kupujících i prodávajících.

¹⁶ ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Praha, květen, 1995

¹⁷ Incoterms 2010. [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z:
<https://sites.google.com/site/iccincoterms2010/incoterms-2010>

Pravidla Incoterms® 2010 jsou upravována přibližně jednou za deset let, aby udržela krok s globalizací a rychlým rozmachem světového obchodu. Od posledních úprav, které proběhly v roce 2000, se toho v celosvětovém obchodu hodně změnilo. Kromě toho byl v roce 2004 revidován jednotný obchodní zákoník Spojených států a zrušeny podmínky přepravy a dodací podmínky USA. Nová verze, Incoterms® 2010, která vstoupila v platnost 1. ledna 2011, zahrnuje tyto i další změny¹⁸ viz příloha č. 5.¹⁹

Obsahují celkem 11 doložek, které se člení do dvou skupin:

- pravidla vhodná pro všechny způsob přepravy: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP,
- pravidla pro vnitrozemskou vodní a námořní přepravu: FAS, FOB, CFR, CIF.

2.1.1 Obecné podmínky

EXW (uved'te jméno místa dodání) = Ze závodu

Pojem "Ze závodu" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu v objektu prodávajícího, anebo v jiném místě (např. závod, továrna, skladiště apod.). Prodávající není povinen nakládat zboží na přistavený přejímací dopravní prostředek ani není povinen odbavit zboží pro vývoz, pokud takové odbavení přichází v úvahu. EXW představuje minimální povinnost pro prodávajícího a k použití tohoto pravidla by mělo docházet pouze po patřičném zvážení.

FOB (uved'te přístav nalodění) = Vyplaceně loď

Pojem "Vyplaceně loď" znamená povinnost prodávajícího dodat zboží na palubu lodi jmenované kupujícím ve sjednaném přístavu nalodění anebo obstarat zboží takto dodané. Jakmile je zboží dodáno na palubu lodi, přechází riziko za ztrátu anebo poškození zboží na kupujícího a kupující nese veškeré náklady od tohoto okamžiku. Tam, kde to přichází v úvahu, požaduje pravidlo FOB, aby prodávající celně odbavil zboží ve vývozu. Prodávající však není povinen celně odbavit zboží v dovozu nebo hradit jakékoliv dovozní clo či provést jakékoliv celní formalities v dovozu.²⁰

¹⁸ Incoterms 2010. [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <https://sites.google.com/site/iccincoterms2010/incoterms-2010>

¹⁹ Incoterms [online]. 2012 [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/incoterms>

²⁰ Incoterms 2010. [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <https://sites.google.com/site/iccincoterms2010/incoterms-2010>

DDP (uved'te místo určení) = S dodáním clo placeno

Pojem "S dodáním clo placeno" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile je zboží k dispozici kupujícímu, které je celně odbavené pro dovoz na příchozím dopravním prostředku a připravené k vykládce ve sjednaném místě určení. Proávající nese veškeré náklady a riziko spojené s dodáním zboží až do místa určení a má povinnost celně odbavit zboží nejen pro vývoz, ale i pro dovoz a uhradit clo jak pro vývoz, tak dovoz včetně provedení příslušných celních odbavení. Pravidlo DDP představuje maximální povinnosti pro prodávajícího.²¹

2.1.2 Freight prepaid / Freight collect

V některých zemích, zejména v asijských státech, se setkáváme s formou platby Freight Prepaid a Freight Collect. Pojmy jsou předchůdcem Incoterms.

Freight Prepaid značí předplacené poplatky z místa vyzvednutí až do místa doručení dle B/L. V praxi je však skutečnost jiná. Častokrát předplacená přeprava nezahrnuje přístavní poplatky THC a vrácení prázdného kontejneru DROP OFF. Z toho vyplývá, že příjemce musí uhradit přístavní poplatky a vrácení prázdného kontejneru.

Způsob placení Freight Collect (doprava nevyplacená) se používá jen v menší míře a to při přepravě zboží z místa nakládky až do místa vykládky. Freight Collect využívá Česká republika zejména při přepravě zboží z přístavního terminálu na překladiště až k příjemci.

2.2 Clo

Clo je jedním z nejstarších finančních nástrojů, který se objevuje již ve starověku. Bývalo původně vybíráno a vyměřováno v momentě přechodu zboží přes geograficky a komerčně významné body (průsmyky, brody), později v momentě přechodu zboží přes celní hranice. Původní význam cla je především fiskální. Teprve s postupným rozvojem mezinárodního obchodu začalo clo plnit některé další funkce.

Významnou se stala také jeho funkce ochranná, kdy s inkasem a vyměřením dovozního cla dochází k navýšení ceny dováženého výrobku na tuzemském trhu, a tím i k jeho cenovému znevýhodnění oproti domácí produkci. Celní opatření mohou tímto způsobem dočasně

²¹ Incoterms 2010. [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z:
<https://sites.google.com/site/iccincoterms2010/incoterms-2010>

chránit vybraná odvětví domácí výroby před zahraniční konkurencí a vytvořit tak časový prostor pro investice do výroby, její restrukturalizaci a inovaci, a tím i ke zvýšení vlastní konkurenční schopnosti domácích výrobců. Domácí výrobci však obvykle při další aplikaci cel povolí ve snaze o kvalitativní změny vlastní produkce a přivyknou měkčímu ekonomickému prostředí. Z tohoto pohledu pak ztrácí aplikace cel svůj ochranný smysl.

Kromě ochranné funkce plní cla i úlohu nástroje regulace komoditní a teritoriální struktury dovozu. Aplikací rozdílných celních sazeb na jednotlivé komodity nebo vůči jednotlivým státům či skupinám států je možné účinně působit na teritoriální a zbožovou strukturu zahraničního obchodu.²²

2.2.1 Celní režimy

Volný oběh – se zbožím, které je propuštěno do toho režimu se může nakládat stejně, jako s tuzemským zbožím. Při propuštění do toho režimu se vybírá clo, spotřební daně i DPH.

Uskladnění v celním skladu – za zboží uskladněné v soukromém nebo veřejném celním skladu se clo ani daně neplatí, musí být ale zajištěn celní dluh.

Pasivní zušlechtovací styk – ten umožňuje, aby tuzemské zboží bylo vyvezeno do zahraničí, kde bude následně zušlechtěno a poté dovezeno zpět. Je částečně nebo i úplně od cla osvobozené, celní úřady jej povolují jen výjimečně. Jedná se o opak aktivního zušlechtovacího styku. Clo se platí z hodnoty přidané v zahraničí.

Aktivní zušlechtovací styk – platí pro to zboží, které bylo do tuzemska dovezené za účelem zušlechtění (tedy např. kompletace, montáže). Poté je vyvezeno opět do další země. Za toto zboží se neplatí ani clo ani daně, nejsou uplatňovány žádné limity či omezení.

Přepřepřování pod celním dohledem – tento režim je povolen pouze státním příslušníkům České republiky. Užívá se při dopravě ze zahraničí, které bude dále upraveno pro domácí trh již v tuzemsku. Přepřepřováním v tuzemsku se změní sazební zařazení zboží. Vzniklé výrobky mohou být propuštěny do režimu volného oběhu a jsou zatíženy clem podle platných celních sazeb.

²² Cla a celní řízení v mezinárodním obchodu | BusinessInfo.cz: Funkce a význam cla. [online]. [cit. 2013-04-03]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/clo-a-celni-rizeni-v-mezinarodnim-obchodu-7677.html>

Dočasné použití – Platí pro zboží zahraničního vlastníka, které bylo do tuzemska dovezeno a setrvalo tam určitou dobu (např. umělecká díla na výstavách). Po jejím uplynutí se v nezměněném stavu vyvezlo ze země pryč. Je úplně nebo je částečně osvobozeno od dovozního cla.

Vývozní režim – zboží, které bylo schváleno do tohoto režimu, může opustit území republiky od okamžiku schválení a ve lhůtě stanovené celním úřadem. Nevybírá se clo ani daně (je to forma podpory vývozu).²³

Tranzitem Společenství se rozumí režim, kterému podléhá zboží dopravované pod celním dohledem příslušných úřadů, od celního úřadu odeslání jednoho členského státu Společenství k jinému celnímu úřadu tohoto nebo jiného členského státu Společenství. Tranzit Společenství se dělí na **vnější a vnitřní tranzit**.²⁴

Dalšími druhy celně schváleného určení jsou **zpětný vývoz zboží, zničení zboží a přenechání zboží ve prospěch státu**.²⁵

2.3 Pojištění

V námořní přepravě lze rozeznávat tři základní druhy pojištění: pojištění zboží/nákladu přepravovaného po moři (Cargo); pojištění námořních lodí dopravujících zboží/náklady; pojištění odpovědnosti provozovatele (vlastníka) lodi – tzv. P&I Insurance (Protection and Indemnity).²⁶

2.3.1 Pojištění nákladu

Pojištění přepravovaného nákladu/zboží se sjednává s pojišťovacími společnostmi. V ČR jde převážně o Českou pojišťovnu. Pojišťovna kryje část svých pojistných rizik na londýnském pojišťovacím trhu, který je v této oblasti přes všechny stávající problémy stále významnější. Pojistné smlouvy jsou uzavírány buď přímo, nebo pomocí prostředníků.

²³ Celní režimy. *Celní režimy* [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: multiedu.tul.cz/~ludmila.kucerovala/multiedu/.../POM_prednaska_7.ppt

²⁴ Tranzit Společenství a společný tranzitní režim. [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/tranzit-spolecenstvi-a-spolecny-tranzitni-rezim.aspx>

²⁵ Celní řízení [online]. 2010 [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d16843v19757-celni-rizeni/>

²⁶ NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-735-7070-X.

V praxi je obvyklé pojišťovat náklad/zboží v námořní dopravě při zahraničně-obchodních operacích na tzv. CIF hodnotu plus 10 %.

Rizika, která je možno pojistit jsou obsažena v tzv. Institute Cargo Clauses, který byl sestaven na londýnském pojišťovacím trhu a jemuž se ostatní pojišťovací trhy zpravidla přizpůsobují.²⁷

Odesílatel i příjemce (pobočky jedné společnosti) zboží v kontejneru TGHU 066748-0 si nepřáli pojistit zboží a to z toho důvodu, že disponují globálním pojištěním přes hlavní společnost.

2.3.2 Odškodnění

V současné době lze v rámci unimodální přepravy zboží vyjít zejména z těchto základních mezinárodních úmluv:

- a) Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, podepsaná v Bruselu dne 25. 8. 1924 (Haagská pravidla) stanovující výši odpovědnosti dopravce na 100,- GBP za jednotku nebo kus, a dále Protokol o změně mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů (Bruselský protokol z 23. 2. 1968 – tzv. Haagsko-visbyská pravidla) – podle těchto pravidel je dopravce odpovědný za vzniklou škodu ve výši 2 SDR za kg nebo 666,67 SDR za kus nebo jednotku nebo za kilogram zásilky
- b) Úmluva OSN o námořní přepravě zboží z roku 1978 (Hamburská pravidla) stanovující odpovědnost dopravce ve výši 835 SDR za kus nebo 2,5 SDR za kilogram zboží nebo jinou přepravní jednotku
- c) Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI) z roku 2001, zakládající odpovědnost dopravce ve výši 2 SDR za kilogram zásilky nebo 666,67 SDR za každé balení nebo jinou nákladovou jednotku, popřípadě 1 500 SDR za kontejner bez uloženého zboží a dále 25 000 SDR za zboží uloženého v kontejneru
- d) Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) z roku 1956, zakládající odpovědnost dopravce ve výši 8,33 SDR za kilogram zboží
- e) Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z roku 1980, včetně Protokolu z roku 1999 (obsahující přílohu CIM – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží), zakládající odpovědnost dopravce ve výši 17 SDR za kilogram zásilky.²⁸

Přehledně můžeme limity odpovědnosti seřadit v této tabulce:

²⁷ NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-735-7070-X.

²⁸ *E-bulletin dopravního práva: Pojištění zásilky versus zákonná odpovědnost dopravce* – [online]. Praha: Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol., 2009 [cit. 2013-04-29].

Tabulka 1: Porovnání limitů odpovědnosti voda - železnice - silnice

MOŘE			VNITROZEMSKÉ VOZNÍ CESTY	SILNICE	ŽELEZNICE
Haagská pravidla	Haagsko- visbyska pravidla	Hamburská pravidla	CMNI	CMR	COTIF/CIM
GBP 100/kus	2 SDR/kg nebo 666.67 SDR/kus	2,5 SDR/kg nebo 835 SDR/kus	666,67 SDR/collo nebo 2 SDR/kg nebo 1500 + 25000 kontejner/obsah	8,33 SDR/kg	17 SDR/kg

Zdroj: Archiv Yusen Logistics (CZECH), s.r.o., ze dne 29. 4. 2013 – vlastní úpravy

2.3.3 Společná havárie

Odborný právní termín „společná havárie“ (anglicky - general average, německy – Havarie - grosse) představuje zvláštní ustanovení námořního práva, týkající se škodní události v námořní či vnitrozemské vodní dopravě, jehož účelem je spravedlivé rozdělení ztrát a nákladů, k nimž došlo ve snaze zachránit loď, posádku, náklad či další hodnoty. Patří sem též další škody, které jsou přímým následkem společné havárie. Princip společné havárie spočívá na „odvěkém“ právu kapitána lodi rozhodnout v případě nebezpečí o úmyslném způsobení škody na lodi, přepravovaném zboží či o vynaložení jiných nákladů, aby se zabránilo škodám větším.²⁹

Ve Spojeném království lze poprvé nalézt termín „General Average“ v rozhodnutí soudce lorda Stowella z roku 1799, ale v té době nebyla společná havárie stále ještě nijak kodifikována. Poprvé v roce 1864 byl na mezinárodním kongresu v Yorku schválen dokument jedenácti pravidel pro řešení společné havárie, který vešel do všeobecného povědomí jako Yorská pravidla. Následně v roce 1877 na konferenci v Antverpách bylo k jedenácti pravidlům z roku 1864 připojeno další a tato se začala nazývat Yorsko-antverpská pravidla. Pravidla byla následně modifikována, jejich poslední změna byla provedena v roce 2004. Yorsko-antverpská pravidla nepředstavují z právního pohledu

²⁹ *E-bulletin dopravního práva: Společná havárie v námořní dopravě* [online]. Praha: Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol., 2011 [cit. 2013-04-29].

žádnou mezinárodně závaznou úmluvu, ale stávají se základem pro smluvní ujednání stran při mezinárodní přepravě, a to jak v případě přepravy námořní, tak i vnitrozemské.

Yorsko-antverpská pravidla ve vydání roku 2004 jsou, stejně jako v minulosti, členěna na pravidla označovaná písmeny a pravidla číselná. Písmenná pravidla představují základní pravidla pro hodnocení společné havárie, zatímco číselná pravidla upravují postup při řešení společné havárie v jednotlivých případech. Písmenných pravidel je celkem sedm (Pravidlo A až G), číselných pravidel je 23, přičemž pravidla I. – XV. vyjmenovávají exemplárně události, které se odškodňují coby společná havárie, popř. jsou z této vyňaty, pravidla XVI. – XXII. upravují proces odškodnění a postup dispašera. Pravidlo XXIII. upravuje dobu pro uplatnění nároků a jejich promlčení.³⁰

³⁰ *E-bulletin dopravního práva: Společná havárie v námořní dopravě* [online]. Praha: Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol., 2011 [cit. 2013-04-29].

3 Rejdaři

Pojem „rejdař“ (námořní dopravce) je zpravidla definován jako „provozovatel nebo majitel lodi (lodí), která (které) mu slouží k výdělku“. Podle německého obchodního práva vzniká rejdařství za podmínky, používá-li více osob společně vlastněné lodě k výdělku námořní dopravou na společný účet.

Pro rozvoj liniové a později v rámci zejména kontejnerové plavby byla vždy charakteristická jeho závislost na vývoji koncentrace a centralizace kapitálu.

V důsledku zvyšujícího se zájmu o námořní přepravy, sílící hustoty námořních spojů v jednotlivých relacích a rostoucí koncentraci kapitálu docházelo již od počátků vývoje liniové dopravy mezi jednotlivými rejdaři k mnohdy velmi ostrému konkurenčnímu boji. Boj býval velmi tvrdý a řada rejdařů jej neustála. Proto si někteří rejdaři zvolili jako formu obrany vzájemné sdružování. To mělo za cíl, místo vzájemné konfrontace jednotlivých rejdařů, prohloubit jejich vzájemnou spolupráci. V řadě případů se však zároveň jednalo o určitou snahu ovládnout námořní trh či alespoň konkrétní, teritoriálně vymezené, části. Za konkrétní formy těchto seskupení jsou považována pool (někdy uváděn jako „Vessel Sharing“ či „Vessel Sharing Agreements“), aliance a konsorcium.³¹

3.1 Gentleman's Agreement

Představuje do značné míry neformální sdružení rejdařů, dobrovolně a do velké míry volně spolupracujících v oblasti přepravních podmínek, slev (rabatů), tarifních sazeb a přírážek (včetně systému a způsobů jejich poskytování). Na případné neplnění vzájemně dohodnutých podmínek se u této nejstarší formy monopolu existující v liniové námořní přepravě nevztahují žádné právní sankce. Jedná se o prvotní integrační stadium sdružení rejdařů, ze kterého se vyvinula námořní konference.³²

3.2 Pool (Vessel Sharing Agreements)

Pool představuje jednu ze tří konkrétních forem seskupení. Je již relativně velmi semknuté a vzájemně provázaně spolupracující společenství námořních liniových rejdařů. Rejdaři spojení v poolu si v rámci společně provozovaných liniových spojů vzájemně poskytují

³¹ NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-735-7070-X.

³² NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-735-7070-X.

nejen lodní prostor na jednotlivých linkách. Na těchto linkách provozují také přepravu na společný účet, společně využívají a obhospodařují kontejnerové terminály a zpravidla také disponují jednotnými parky kontejnerů. Výsledky jejich hospodaření jsou podle společně smluvně daných proporcí (kódu, klíče) přerozdělovány. Někdy jsou uváděny jako tzv. "Money - pools". V poolu sdružení rejdařů mají zpravidla oddělené své marketingové a dílčí cenové strategie. Jsou stále samostatně podnikajícími subjekty. Rejdařské pooly mohou existovat v rámci konferencí (tehdy pool zpravidla sdružuje jen některé rejdaře) i mimo ně. V případě, že poolový rejdař přepraví více zásilek (kontejnerů) nebo dosáhne větších tržeb, než bylo smluveno, jedná se o tzv. Overcarrier. V opačném případě jde o tzv. Undercarrier. V případě, že nemohl v souvislosti se společnou úmluvou dosáhnout předpokládaných zisků, by měl Overcarrier kompenzovat Undercarrier.³³

3.3 Konsorcium

Konsorcium představuje druhou ze tří konkrétních forem seskupení. Jedná se o značně progresivní formu vzájemné integrace, resp. společného podnikání, objevující se původně zejména ve vyspělých státech, ve kterých se tato forma začala rozvíjet zejména v souvislosti s rozvojem námořní kontejnerové přepravy. Konsorcium je forma sdružení do značné míry obdobné poolu. Členové konsorcia jsou smluvně vázáni ohledně většiny svých aktivit: organizace přeprav - společně provozují námořní linky, nákupu a prodeje lodního prostoru, způsobu využívání lodního parku (dosud uvedené aktivity se společně zahrnují do tzv. Joint Marketing), manipulačních činností, organizace práce, ale také ohledně finanční politiky a marketingových otázek včetně přerozdělování zisku, koordinace plavebních řádů (sailingů) atd. Konsorcia jako mnohdy nadnárodní, globálně působící integrační společenství mívají ve společném vlastnictví a tudíž i společně provozují řadu druhů základních prostředků (zejm. manipulační zařízení v přístavech, námořní plavidla, kontejnery, ale dnes velmi často společně provozují i celé kontejnerové terminály). Cílem podnikání v konsorciu je rozložení nutných investičních nákladů za předpokladu zachování vlastní identity jednotlivých rejdařů.³⁴

³³ NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-735-7070-X.

³⁴ tamtéž

Pozn.: Při uplatnění Joint Marketingu má každý rejdař konsorcia přiděleno určité teritorium, v rámci něhož zastupuje všechny konsorciální partnery (jejichž jménem zde jedná výlučně on).³⁵

3.4 Aliance

Aliance představuje třetí ze tří konkrétních forem seskupení. Stejně jako v letecké dopravě se i námořní dopravě velmi často vyskytují alianční seskupení dopravců. Jedná se o nejmodernější formu spolupráce do značné míry obdobnou poolu, reps. konsorciu. Do značné míry představuje Aliance již komplexní formu spolupráce. Obzvlášť charakteristické je její rozsáhlé teritoriální (někdy dokonce celosvětové) působení. Strategie aliance obvykle vychází ze spolupráce na základě vnitřně promyšleného propojení větších menších rejdařů a jejich aktivit, které se vzájemně optimálně doplňují. Východiskem pro spolupráci subjektů sdružených v alianci bývá první etapa jejich spolupráce, která je vysvětlená výše jako "Slot Charters" a z níž se alianční forma zpravidla časem vyvíjí. Rejdaři sdružení v alianci si zachovávají právní samostatnost a částečně rozvíjejí i některé své činnosti. V současnosti existuje na světě v oblasti liniové námořní přepravy přibližně třicet aliancí.

Ve sféře námořní dopravy v dnešním globalizovaném světě vznikají nejen nové formy společného podnikání, ale její starší formy se postupně zdokonalují, přetvářejí se či zanikají. Jednoznačně však stále více roste jejich síla a význam. Velká rejdařská společenství často bývají účastny v několika nadnárodních integračních monopolních seskupeních a jejich vliv a moc nemálo zasahuje i do různých oblastí hmotného obchodu.³⁶

3.5 Námořní konference

Na úvod této podkapitoly je třeba zmínit, že námořní konference byla v EU zakázána, nicméně v ostatních zemích (na ostatních kontinentech) je povolena.

Námořní konference je určitým druhem kartelu liniových společností provozujících pravidelnou dopravu v určité relaci, tj. do předem stanovené oblasti s cílem zajistit pro danou konferenci monopolní postavení nebo do předem stanovených přístavů.

³⁵ NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-735-7070-X.

³⁶ tamtéž

Námořní liniové lodi, konference, společnosti informují o svém servisu v odborných časopisech, tisku, přístavních bulletinech, prostřednictvím svých agentů, především ale vydáváním jízdních/plavebních řádů.

- jméno a typ lodi, její vybavení (tanky, chladiřenské, nosnost jeřábů atd.),
- data odplutí z jednotlivých přístavů s vyznačením data, do kdy nejpozději musí být náklad dodán k nakládce,
- přístavy, do kterých je přijímáno zboží,
- opční (volitelný) přístavy.³⁷

Dne 17. října 2008 vypršela platnost výjimky z evropského antimonopolního zákona, který upravoval, že v námořní liniové dopravě může docházet k dohodám mezi rejdaři a o výši jejich příplatků. Dosavadní praxe byla taková, že většina rejdařů pod hlavičkou tzv. Far East Freight Conference (ve směru Asie – Evropa), TACA a CANCONF ve směru S. Amerika – Evropa atd., aplikovala ve svých cenových kalkulacích shodné palivové, manipulační, měnové, bezpečnostní a jiné poplatky.

Od 18. října 2008 se všechny námořní konference staly v EU nelegální a každý rejdař musí mít svůj vlastní vzorec, podle kterého vypočítá zmíněné příplatky, bez ohledu na své konkurenty. Proto již není možné výši poplatků navzájem „opisovat“.

Změna způsobila ve své počáteční fázi velké komplikace námořním spedicím, které pro své zákazníky hledají nejlevnější cenu na trhu od všech rejdařů. Do té doby porovnávaly pouze výši čistého námořního, nově ale musí zohlednit i rozdíly v dalších poplatcích. Situace se ale postupně uklidňuje. Napomáhá tomu i obecný pokles poptávky po námořní přepravě, který je způsoben celosvětovou ekonomickou krizí. Díky nižší poptávce klesají ceny námořní přepravy a rejdaři často nabízejí tzv. all-in ceny, které jsou pro zákazníky snadněji porovnatelné.³⁸

3.6 Námořní sazby

Námořními sazbami se myslí standardně používané označení pro ceny za přepravu v liniové námořní přepravě, které jsou vyjadřovány v některé světové měně a to zejména v USD.

³⁷ ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Praha, květen, 1995

³⁸ Archiv Yusen Logistics (CZECH), s.r.o. agent NYK LINE ze dne 16. 4. 2013

Sazby a podmínky přeprav liniovými námořními loděmi jsou uvedeny v námořních tarifech, které jsou z pravidla vydávány námořními konferencemi. Námořní tarify mají většinou důvěrný, neveřejný charakter. Jsou však přístupny agentům linek, příp. dalším zde zúčastněným subjektům. Námořní tarify jsou obvykle vydávány formou knih doplňovaných o změny podmínek a sazeb – tzv. Amendments.

Všeobecné přepravní podmínky zpravidla obsahují:

- dopravní cestu platnou pro konkrétní námořní tarif,
- za jakou hmotnostní nebo objemovou jednotku se počítají liniové námořní sazby,
- přírážky různého charakteru,
- postup při zjišťování objemu nebo hmotnosti nákladu/zboží,
- rabaty,
- minimální liniové námořní tarifní sazby,
- údaje o placení tzv. námořního,
- doložky na konosamentech.

3.6.1 Skladba ceny námořního

Dopravné

- Námořní dopravné – OCEAN FREIGHT (OF)

Příplatky

- Palivový příplatek – BUNKER ADJUSTMENT FACTOR (BAF),
- Měnový vyrovnávací faktor - CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR (CAF),
- Bezpečnostní příplatek - CARRIER SECURITY SURCHARGE (CCS),
- Příplatek za nízko-sírou naftu - LOW SULPHUR FUEL SURCHARGE (LSS),
- Poplatek za nadměrnou váhu - HEAVY WEIGHT SURCHARGE (HWS),
- Suezský příplatek – Suez fee,
- Adenský příplatek – Aden fee
- příplatek za nebezpečné zboží (IMO)

Přístavní poplatky

- Manipulační poplatek v přístavu nakládky + vykládky THC – (Terminal Handling Charge)
- poplatek za vystavení přepravních dokumentů (Documentation Fee)
- poplatek za uvolnění kontejneru – Release fee
- bezpečnostní poplatek (ISPS)

Námořní konference poskytují svým přepravním, odesílatelům i nalodovatelům slevy ve formě rabatů, jichž se používá několik:

- Okamžitý rabat tzv. Cash Rabate (9,5 až 10 %), poskytuje se v rámci tzv. konkrétních sazeb těm, kdo mají podepsán kontrakt s konferencí.
- Odložený rabat, tzv. Deferred Rabate, není poskytován srážkou z námořního, uděluje se zpravidla jedenkrát ročně, a to většinou pouze nalodovateli zboží. Pro jeho výplatu je třeba splnit určité podmínky – základní podmínkou je výhradní používání služeb této námořní konference. Výška tohoto rabatu je zpravidla 10%. Nárok se uplatňuje za zvláštních tzv. sabatních formulářích (Forma for Claiming Rabats). Rabat uplatňuje odesílatel/nalodovatel (Shipper) uvedený v B/L. Odložený rabat může někdy uplatňovat nalodovatel i pro kupce přepravovaného nákladu/zboží (ten jen pak obdrží formou slevy v ceně zboží). Rabat je vyplacen odesílateli/nalodovateli bez ohledu na dodací paritu zboží (FOB, CIF atd.) a bez ohledu na to, kdo je plátce přepravného.
- Věrnostní (zvláštní) rabaty, jsou formou akvizičních slev, resp. formou, jíž se projevuje konkurenční boj. Poskytují se většinou nepravidelně, resp. výjimečně – např. pro určitý druh zboží, na určitou relaci, pro určité množství přepravovaného zboží atd.

Svojí podstatou jde jednoznačně o tajné rabaty.³⁹

Námořní sazba pro přepravovaný kontejner se skládá z námořního dopravného, příplatků a poplatků. Příplatky zahrnují palivový příplatek, suezský příplatek a bezpečnostní příplatek. Do poplatků patří tzv. přístavní poplatky, které byly zaplaceny v Hong Kongu a Koperu. Podle dodací podmínky DAP Praha se k sazbě za přepravu kontejneru přidá i dopravné z přístavu na místo určení.

Rabat u přepravovaného kontejneru nelze zjistit, jelikož se jedná o rabat tajný.

³⁹ NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-735-7070-X.

4 Dokumenty

Dokumenty slouží pro importéra / exportéra slouží jako důkaz, že splnil svou povinnost a dodal zboží. Dále se využívají jako podklad pro fakturaci, či jiný způsob platby a v případě akreditivu snižují riziko z nezaplacení a z nedodání zboží. Díky dokumentům je umožněn přesun zboží přes hranice států. Předáním dokumentů přechází i dispoziční právo se zbožím.

Dokumenty můžeme rozdělit na:

- důkazní listiny - nákladní list, potvrzení přepravce o příjmu zboží, celní a obchodní dokumenty,
- legitimační listiny - pojišťovací dokumenty,
- cenné papíry - konosament, skladový list, pojistný certifikát,
- finanční dokumenty - směnka, šek,
- obchodní dokumenty - faktura, dopravní dokumenty, dispoziční dokumenty, balicí list, apod.

Obchodní faktura

Faktura je základním dokumentem. Musí odpovídat předpisům dovážející země, protože slouží jako doklad pro kontrolu dovozu a pro celní řízení. Vystavení faktury je zpravidla v jednom originále a s určitým množstvím kopií (min. pět). Obchodní faktura obsahuje údaje, podle kterých je možno provést kontrolu dodaného zboží a provést úhradu za převzaté zboží. Právoplatná faktura musí být orazítkována a podepsána.⁴⁰

Obchodní faktury byly vystaveny na zboží v kontejneru TGHU 066748-0 pro celní řízení uskutečněné v Novém Městě nad Váhom a v Praze-Uhřetěvesi. Dalšími vystavenými doklady byly balné listy (packing list), certifikáty o původu zboží a další.

4.1 Přepravní dokumenty – mezinárodní nákladní listy

Pro mezinárodní přepravu zboží slouží "unifikované" dokumenty, které z právního hlediska představují smlouvu o dopravě zboží.

⁴⁰ Dokumenty v zahraničním obchodě [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.skolatextilu.cz/moo/index.php?page=19>

4.1.1 Konosament - Bill of Lading

Nejrozšířenějším a zároveň nejvýznamnějším dokladem v námořní dopravě je tzv. konosament (Bill of Lading, zkratka B/L) neboli náložný list. Je však třeba podotknout, že pojem „konosament“ není v naší legislativě používán. Legislativa v ČR používá pojmu „náložní list“.⁴¹

Konosament má zejména v liniové námořní dopravě zcela nezastupitelný význam. Nezastupitelnou úlohu však má i z pohledu dnešních požadavků mezinárodního obchodu jen velmi těžko představitelnou. Do dnešní doby prošel (globalizace světové ekonomiky) dlouhým, poměrně složitým a přitom nadmíru zajímavým vývojem (přitom lze vycházet ze zásady, že „pochopení vývoje je pochopením podstaty“).

Obsah konosamentu:

- jméno loďařské společnosti a jméno lodi,
- číslo dokladu,
- jméno odesílatele,
- druh konosamentu, (na řad, jméno, doručitele),
- přístav nalodění a vyloďení,
- detailní údaje o zboží,
- údaje o množství,
- podpis a razítko loďařské společnosti,
- potvrzení o nalodění,
- počet originálů konosamentu.

Druhy konosamentu podle převoditelnosti

- Konosament na doručitele - loďařská společnost vydá zboží každému, kdo předloží originál konosamentu.
- Konosament na jméno - společnost vydá zboží jen tomu, kdo je jmenovitě uvedený v konosamentu.
- Konosament na řad - osoba, na jejíž řad byl konosament vystaven, jej může převést na další osobu rubopisem. Tento konosament je nejlépe obchodovatelný.⁴²

Sea waybill je nákladní list na rozdíl od náložného listu nemá funkci převoditelného cenného papíru. Má pouze legitimační funkci a potvrzuje uzavření přepravní smlouvy a převzetí zboží k přepravě.

⁴¹ NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-735-7070-X.

⁴² NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-735-7070-X.

Master Sea waybill společnosti Yang Ming Line z přepravy kontejneru TGHU 066748-0 naleznete v příloze č. 6.⁴³

4.1.2 Mezinárodní železniční nákladní list - CIM

Nákladní list "CIM", (je unifikován dle "Mezinárodní smlouvy o přepravě zboží po železnici") je vystavován odesílatelem v pěti vyhotoveních. Každé vyhotovení je číslováno a podle čísel rozdělováno. Odesílateli zůstává duplikát, což je čtvrtá kopie a na něj potvrdí železnice exportérovi datum převzetí zásilky – železničního vozu. Se zásilkou je možná dodatečná změna dispozice po předložení platného duplikátu nákladního listu CIM.⁴⁴

Kontejner TGHU 066748-0 jel z Koperu do Dunajské Stredy na nákladní list CIM.

4.1.3 Mezinárodní železniční nákladní list - SMGS

Nákladní list, je tiskopis známý pod zkratkou SMGS, pro členské státy OSŽD bývalého Sovětského svazu, Čínu, KLDR, Vietnam, Mongolsko, Polsko a další státy střední a jižní Evropy. Je používán především na tzv. širokorozchodných tratích.

4.1.4 Společný nákladní list CIM/SMGS

Tento list se používá mezi západem a východem. Z ČR jsou na tento nákladní list přepravovány ucelené vlaky nap. kontejnery ze závodu ŠKODA AUTO do Kalugy a Nižného Novgorodu v Ruské federaci a železniční stanice Zaščit v Kazachstánu.

4.1.5 Mezinárodní dopravní nákladní list - CMR

Nákladní list "CMR", sloužící pro silniční mezinárodní dopravu, se vystavuje v pěti vyhotoveních. Jedná se o mezinárodně sjednocený tiskopis. Obsah "CMR" je obdobný jako u "CIM" s tím rozdílem, že zde není určený hraniční přechod. Silniční hraniční přechod bývá dohodnut v kontraktu a je nutný pro další speditérská odbavení⁴⁵ viz příloha č. 7.⁴⁶

⁴³ Archiv Yusen Logistics (CZECH), s.r.o. ze dne 22. 4. 2013

⁴⁴ *Dokumenty v zahraničním obchodě* [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.skolatextilu.cz/moo/index.php?page=19>

⁴⁵ tamtéž

⁴⁶ Archiv Yusen Logistics (CZECH), s.r.o. ze dne 22. 4. 2013

Nákladní list CMR byl vystaven pro přepravu kontejneru TGHU 066478-0 z Dunajské Stredy do Nového Města nad Váhom. Při zpětné cestě do Dunajské Stredy bylo již slovenské zboží propuštěno do volného oběhu a české zboží pokračovalo na tranzit T1 do Prahy. V Praze-Uhřetěvsi byl znovu vystaven nákladní list CMR pro přepravu kontejneru do skladu cca 10 km za Prahou. České zboží bylo propuštěno do volného oběhu v Praze-Uhřetěvsi, a proto bylo možné doručovat kontejner jen přes dodací list.

4.2 Celní dokumenty

4.2.1 Osvědčení o původu zboží "EUR"

Osvědčení o původu zboží slouží k úlevám na celních poplatcích při dovozu ze smluvních zemí. V souladu s Asociační dohodou Evropského společenství a ČR se exportérovi vystavuje osvědčení EUR. Formulář "EUR 1" osvědčení o původu zboží – EUR1 se vystavuje nad hodnotu 6 000 EUR. EUR 1 se vystavuje na základě požádání importéra a potvrzují jej celní orgány země původu zboží. O potvrzení je nutno žádat s dostatečným předstihem před uskutečněním vývozu. Celní úřad stanoví potřebnou lhůtu na potvrzení a ověření osvědčení.

V případě, že zásilka obsahuje jen původní zboží a hodnota nepřesahuje hodnotu 6 000 EUR (malá zásilka), se osvědčení přikládá k prohlášení vývozce v přesně formulovaném znění. Formulace se uvádí na fakturu a může nahrazovat i "EUR 1", pokud se jedná o tak zvaného "schváleného vývozce" dle celního zákona.⁴⁷

Existují i další certifikáty jako např. FORM A používaný za účelem preferenčního cla při dovozu z rozvojových zemí.

4.2.2 Jednotný správní doklad - JSD

Pojem JSD, neboli jednotný správní doklad, nahradil dříve používanou zkratku JCD (jednotná celní deklarace). JSD je dokument, díky kterému je zboží propuštěno do celního režimu při dovozu zboží do České republiky nebo při vývozu z EU. JSD je využíván také ve speciálních celních režimech, kdy zboží neopustí hranice ČR, ale je uloženo například do celního skladu nebo svobodného celního pásma. Doklad JSD je předkládán celnímu

⁴⁷ Dokumenty v zahraničním obchodě [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.skolatextilu.cz/moo/index.php?page=19>

úřadu při celním odbavení zboží a při dovozu zboží pak slouží zejména k vyměření daní a jiných poplatků, souvisejících s dovozem zboží do České republiky. Doklad JSD se již dnes po kompletním přechodu na systém e-vývoz při vývozu zboží z EU nevyužívá. Vývoz je realizován elektronicky pomocí elektronické celní deklarace a je možné vytisknout tzv. Vývozní doprovodný doklad (VDD).⁴⁸

České zboží z kontejneru TGHU 066748-0 o hmotnosti 1 562 kg bylo navrženo do volného oběhu a následně, po zaplacení cla, bylo propuštěno do volného oběhu. V příloze č. 8⁴⁹ můžete vidět dispozice k vyplnění JSD pro společnost METRANS.

4.2.3 Vnější tranzit

Vnější tranzit označovaný T1 je režim umožňující přepravu zboží za stanovených podmínek mezi dvěma místy nacházejícími se na celním území Společenství. Vnější tranzit umožňuje přepravu zboží, které není zbožím Společenství, aniž by toto zboží podléhalo dovozním clům a dalším poplatkům nebo obchodně-politickým opatřením.

Z Číny, což je třetí země, jede pod vnějším tranzitem T1 kontejner TGHU 066748-0 z Koperu do Dunajské Stredy a následně do Prahy-Uhřetěves pod tranzitem T1.

4.2.4 Vnitřní tranzit

Vnitřní tranzit T2 je režim umožňující za stanovených podmínek přepravu zboží Společenství mezi dvěma místy nacházejícími se na celním území Společenství přes území státu, který nepatří do celního území Společenství, beze změny jeho celního statusu.⁵⁰

⁴⁸ CZECH INTERNATIONAL - Jednotný správní doklad - JSD [online]. 2008 [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.czechint.cz/cs/jednotny-spravni-doklad-jsd.html>

⁴⁹ Archiv Yusen Logistics (CZECH), s.r.o. ze dne 22. 4. 2013

⁵⁰ Tranzit Společenství a společný tranzitní režim. [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/tranzit-spolecenstvi-a-spolecny-tranzitni-rezim.aspx>

5 Přeprava kontejnerů z/do vnitrozemí České republiky

V kapitole č. 1 kontejnerizace je uvedeno, že přeprava kontejnerů z přístavů do nebo z České republiky probíhá po železnici či silnici. Říční přeprava kontejnerů u nás nezaznamenala větší rozvoj.

Zde si dovoluji poukázat na převahu importů nad exporty z provozu firmy Yusen Logistics (CZECH), s.r.o. V tabulce č. 2 můžete vidět počty TEU v období duben 2012 - březen 2013. V grafu níže můžete jasně vidět, že importy převažují nad exporty.

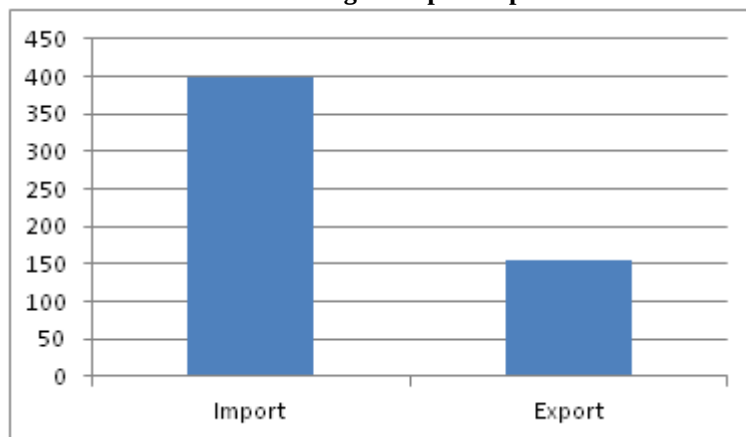
Tabulka 2: Počty TEU import/export

	Import		
	20ft	40ft-DRY	40HC
Kontainer	292	154	58
TEU	292	77	29
Součet TEU	398		

	Export		
	20ft	40ft-DRY	40HC
Kontainer	132	40	8
TEU	132	20	4
Součet TEU	156		

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů společnosti Yusen Logistics (CZECH), s.r.o.

Obrázek 2: graf import/export



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů z tabulky č. 2

Železniční doprava

Česká republika má hustou síť železničních tratí a vlečků (v dnešní době jsou vlečky využívány jen v malém rozsahu) na kterých, provozuje nákladní dopravu několik významných dopravců a operátorů kombinované dopravy s vlastními překladišti jako je např. METRANS, a.s.; ČSKD INTRANS, s.r.o.; ČD Cargo, a.s.; AWT Ostrava, a.s., České přístavy, a.s., Bohemia kombi spol. s r.o.

Ucelený vlak

Ucelený vlak představuje nejvhodnější způsob přepravy pro objemnější zásilky. Je sestaven z vozů přepravujících pouze jeden druh zboží a jede přímo ze stanice odeslání do stanice určení bez jakýchkoli dalších řadicích prací.

Dostatečná velikost zásilky, která ucelený vlak naplní, je jedinou podmínkou pro využití této formy dopravy. Ucelený vlak může být po domluvě sestaven ze skupin vozů od více odesílatelů jednomu příjemci nebo obráceně od jednoho odesílatele více příjemcům.⁵¹

Sledovaný kontejner TGHU 066748-0 jede na uceleném vlaku z Koperu do Dunajské Stredy. Po proclení slovenské části zboží kontejner pokračuje z Dunajské Stredy na terminál Praha-Uhřetěves.

Silniční doprava

Svoz a rozvoz (door to door) „z domu do domu“ kontejnerů je možný silničními návěsovémi soupravami pro přepravu kontejnerů na silničních rámech „chassis“ pro 20 stop, 30 stop, 40 stop a u některých chassis je možné prodloužení na délku 45 stopého kontejneru. Pro zákazníka je přeprava kontejnerů na silničním úseku dražší než vlakem, ale je rychlejší a flexibilnější.

Kontejner THGU 066478-0 z Prahy-Uhřetěves byl doručen na chassis do místa určení zhruba 10 km za Prahou.

⁵¹ *Ucelené vlaky* [online]. 2008 [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.cdcargo.cz/produkty-a-sluzby/preprava-vozovych-zasilek/ucelene-vlaky/-50/>

5.1 Přiblížení plavidel do přístavu

Základním parametrem úspěšného nasazení kontejnerových plavidel v mezinárodním obchodu je schopnost jejich odbavování v terminálech přístavů, které obsluhují veškeré technické vybavení. Přístup lodi do přístavu se skládá z řady kroků a musí být dodržovány principy stanovené pro námořní dopravu v daných přístavech. Pro přístup kontejnerové lodi do přístavu hrají důležitou roli faktory, které ovlivňují veškeré procesy související s odbavením lodi, viz příloha č. 9.⁵²

5.2 Oběhy kontejnerových lodí

Je třeba se zmínit o oběhu kontejnerových lodí mezi přístavy dle dvou odlišných koncepcí, viz příloha č. 10. První z nich je tzv. „Multipřístavní systém“ (MPS) a druhou koncepcí je tzv. „Hub-and-Feeder systém“ (HFS). V případě obsluhy MPS objíždí liniové lodi přístavy v jedné okružní jízdě, přičemž počáteční (mateřské) přístavy mohou být během jedné okružní jízdy navštíveny několikrát. Tento systém v současné době převládá a ve většině případů se jedná se o velkou zaoceánskou kontejnerovou loď s kapacitou přesahující 6 000 TEU. V případě HFS obsluhuje velká kontejnerová dva hlavní přístavy (huby), zatímco menší kontejnerové lodě (feedery) tyto přístavy zásobují. Tento systém vyžaduje několikanásobnou překládku kontejnerů mezi loděmi, což vede k nárůstu nákladů a k prodloužení času přepravy kontejnerů. V současnosti se HFS pro větší kontejnerové lodě příliš nevyužívá, a to především z důvodů omezujících parametrů přístavů. Další rozdíly mezi MPS a HFS zobrazuje příloha č. 10.⁵³

5.3 Evropské přístavy využívané rejdaři v České republice

Liniová forma námořní dopravy zabezpečuje pravidelná spojení mezi určitými přístavy vymezené oblasti, resp. na konkrétních linkách či v daných relacích. Představuje kontejnerové a kusové zboží podle předem vyhlášených tarifů a plavebních řádů – Sailing List HHLA Hamburg viz příloha č. 11.

Českou republiku obklopují ze všech stran čtyři státy (Slovenská republika, Rakousko, Německo, Polsko). Vzhledem ke skutečnosti, že je Česká republika vnitrozemním státem,

⁵² Perner's Contacts: NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÉ LODĚ [online]. 2012 [cit. 2013-04-25]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: pernerscontacts.upce.cz/27_2012/MarekO.pdf

⁵³ tamtéž

musí být zboží dopravováno z přístavu pozemní dopravou. Na výběr máme zhruba mezi 6 většími přístavy. Je-li zvolená dodací podmínka pro nás přínosná tím, že volíme druh pozemní přepravy z/do přístavu, může si exportér vybrat na základě více hledisek přístav. Hlediskem je např. specializace, vzdálenosti a velikosti přístavů. Níže jsou uvedeny přístavy, které jsou z větší části využívány pro import a export v České republice.

Mezi přístavy, z nichž/do kterých se převáží zboží/náklad do/z České, patří německé město Bremerhaven např. terminál NTB (North Sea Terminal Bremerhaven); Hamburg, kde se nacházejí terminály např. HHLA CTA (Container Terminal Altenwerder), HHLA CTB (Container Terminal Burchardkai), HHLA CTT (Container Terminal Tollerort), EUROGATE Container Terminal. Další významný německý přístav je Rotterdam; v Belgii je k dispozici např. přístav Antwerp port.; v Polsku Gdaňsk a na Slovinsku přístav Koper.

Do přístavu Koper byl přepraven kontejner TGHU 066748-0 na lodi EVER ETHIC. Zde byl přeložen z lodi na ucelený vlak společnosti METRANS. Kontejner jel do Dunajské Stredy, odtud byl dále přepravován dle dohodnutého plánu.

5.4 Přeprava kontejnerů z přístavů do překladišť v ČR

Železniční doprava

Terminály v kombinované dopravě jsou v České republice výhradně v majetku soukromých firem, mezi největší majitele a provozovatele terminálu patří: ČSKD INTRANS, METRANS, ČD Cargo, AWT, České přístavy

Vzhledem k tomu, že přeprava kontejneru TGHU 066748-0 probíhala přes překladiště ve Slovenské republice je nutné zmínit terminály METRANSu na Slovensku:

- Terminál Dunajská Streda, přes který byl kontejner přepravován,
- Terminál Košice.

METRANS - Česká republika

- Terminál Praha–Uhřetěves,
- Terminál Plzeň–Nýřany,
- Terminál Česká Třebová,
- Terminál Zlín–Želechovice,
- Terminál Ostrava.

ČSKD INTRANS

- Praha–Žižkov,
- Terminál Brno (společný podnik s ČD Cargo),
- Přerov.
- SKD ŽILINA
- SKD BRATISLAVA

ČD Cargo

- ČD-DUSS Terminál a.s.
(Lovosice)

Advanced World Transport (AWT)

- Ostrava–Paskov

Obrázek 3: Mapa intermodálních terminálů v ČR



Zdroj: <http://www.intermodal-terminals.eu/database> ke dni 28. 4. 2012

Z Dunajské Stredy byl dne 18. března přepraven kontejner TGHU 066748-0 do terminálu společnosti METTRANSu Praha-Uhřetěves, kde proběhlo clenění české části zásilky. Následující den byl kontejner doručen do skladu cca 10 km na kontejnerové silniční soupravě, kde proběhla vykládka českého i slovenského zboží. Vrácení prázdného kontejneru se uskutečnilo na terminál Praha–Uhřetěves.

Vodní doprava

Na území České republiky jsou jedinými splavnými úseky Labsko-vltavská vodní cesta a Baťův kanál na Moravě. Celková délka splavných úseků činí 355 km.

Nákladní plavba v České republice je možná v úseku řeky Labe od města Chvaletice, které leží na 102,2 km, až po státní hranici se Spolkovou republikou Německo. V úseku řeky Vltavy je plavba možná od města Třebenice, ležící na 91,5 km, k soutoku s Labem, včetně

části vodního toku Berounky mezi přístavem Radotín a soutokem řeky Berounky s Vltavou.

V Praze na Vltavě se nacházejí přístavy na Karlíně, v Podolí, Holešovicích, Libni, na Smíchově a Radotíně.⁵⁴

Dalšími významnými přístavy na území ČR jsou Děčín, Ústí nad Labem, Mělník, Kolín či Lovosice.

Manipulační technika v překladištích

Manipulaci s přepravními jednotkami lze dělit na vertikální (zvednutí) a horizontální (pomocí přesunu nebo najetí).

Vertikální překládka bývá používána především u přepravních systémů založených na kontejnerech ISO řady 1 a na výměnných nástavbách. Obvykle vyžaduje tento způsob překládky vybudování překladišť. Překládací mechanismy pro vertikální překládku lze rozčlenit do tří skupin a to na jeřáby; mobilní překládací prostředky a na silniční dopravní prostředky, kterými jsou nakladače a překladače.

Vlastní jednotka je uchopena pomocí speciálních zařízení, kterými je tato činnost prováděna. Speciální zařízení jsou součástí překládacího mechanismu a lze je rozdělit na sprejery, kleštiny, lyžiny (vidlice), ramínka a lanové závěsy.

Horizontální překládka se uplatňuje u různých systému kombinované přepravy, např. u výměnných nástaveb či odvalovacích kontejnerů a to v případě jejich sejmutí/naložení. Samostatné speciální překládací mechanismy pro horizontální překládku se zatím ve větším rozsahu v kombinované dopravě nepoužívají.⁵⁵

⁵⁴ PTÁČEK, Jiří. *Nákladní říční doprava v ČR* [online]. Praha, 2011 [cit. 2013-04-29]. Závěrečná práce. Dopravní fakulta Jana Pernera.

⁵⁵ NOVÁK, Jaroslav. *Kombinovaná přeprava*. Vyd. 1. Pardubice: Institut Jana Pernera, c2006, 292 s., [12] s. příl. ISBN 80-865-3032-9.

Závěr

Cílem absolventské práce bylo seznámit čtenáře s průběhem námořní kontejnerové přepravy, návazností všech procesů spojených s přepravou a pokusit se poukázat na převahu importů nad exporty do České republiky.

Práci jsem rozdělil do pěti kapitol počínaje pojednáním o kontejnerizaci přes dodací podmínky, rejdaře, dokumenty, celní dokumenty až po přepravu kontejneru z/do vnitrozemí České republiky. V praktické části práce jsem se zabýval uskutečněnou přepravou kontejneru TGHU 066748-0 na lodi EVER ETHIC plující z čínského přístavu Hong Kong do přístavu Koper na Slovinsku. Alternativní trasa této přepravy by mohla být po Transsibiřské magistrále, viz příloha č. 12.

Domnívám se, že jsem vystihl podstatu mého tématu a to vzhledem k požadovanému rozsahu. Absolventskou práci jsem zpracovával ve firmě Yusen Logistics (CZECH), s.r.o., kde jsem byl na praxi. V práci jsem využil praktických znalostí zaměstnanců, firemních materiálů a různých dokumentů. Dále jsem čerpal informace z internetových stránek a odborných knih, které jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Dovolil bych si tvrdit, že mi práce na této tématice přinesla mnoho nových a cenných zkušeností. Rád jsem se podílel na spolupráci s firmou Yusen Logistics (CZECH), s.r.o. a i nadále bych chtěl být součástí tohoto týmu. Věřím, že nabyté znalosti a vědomosti ohledně námořní kontejnerové přepravy plně využiji ve své pracovní kariéře.

V závěru bych chtěl poděkovat spolupracovníkům z Yusen logistics, s.r.o. z pobočky na Zličíně za vstřícný přístup k mé odborné praxi. Dále bych chtěl poděkovat Jaroslavovi Müllerovi mému konzultantovi za odborné rady k této absolventské práci a na závěr panu profesorovi Ing. Jaroslavu Novákovi vedoucímu práce za pomoc při psaní této absolventské práce.

Seznam použitých zdrojů

Monografie:

- 1) NOVÁK, Jaroslav. Kombinovaná přeprava. Vyd. 1. Pardubice: Institut Jana Pernera, c2006, 292 s., [12] s. příl. ISBN 80-865-3032-9.
- 2) NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-735-7070-X.
- 3) ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Praha, květen, 1995
- 4) ŠUBERT, Miroslav. Doprava námořní konvenční a kontejnerová. Praha, květen, 1995, s. 56.

Internetové zdroje:

- 1) Celní režimy. *Celní režimy* [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: multiedu.tul.cz/~ludmila.kucerovala/multiedu/.../POM_prednaska_7.ppt
- 2) Celní řízení [online]. 2010 [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d16843v19757-celni-rizeni/>
- 3) Cla a celní řízení v mezinárodním obchodu | BusinessInfo.cz: Funkce a význam cla. [online]. [cit. 2013-04-03]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/clo-a-celni-rizeni-v-mezinarodnim-obchod-7677.html>
- 4) Container ISO codes [online]. 2012 [cit. 2013-04-30]. Dostupné z: http://www.intrans.cz/imechanics/contentfiles/Download/container_ISO_Codes.xls
- 5) *CZECH INTERNATIONAL - Jednotný správní doklad - JSD* [online]. 2008 [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.czechint.cz/cs/jednotny-spravni-doklad-jsd.html>
- 6) *Dokumenty v zahraničním obchodě* [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.skolamodul.cz/moo/index.php?page=19>
- 7) Incoterms 2010. [online]. [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <https://sites.google.com/site/iccincoterms2010/incoterms-2010>
- 8) Kontejnery u nás [online]. [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://www.litomysky.cz/drahy/kontcs.htm>
- 9) Perner's Contacts: NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÉ LODĚ [online]. 2012 [cit. 2013-04-25]. ISSN 1801-674X. Dostupné z: pernerscontacts.upce.cz/27_2012/MarekO.pdf
- 10) Track and Trace [online]. 2012 [cit. 2013-04-23]. Dostupné z: http://www.yangming.com/track_trace/track_trace.html
- 11) Tranzit Společenství a společný tranzitní režim. [online]. [cit. 2013-04-29]. Dostupné z: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/tranzit-spolecenstvi-a-spolecny-tranzitni-rezim.aspx>
- 12) *Ucelené vlaky* [online]. 2008 [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.cdargo.cz/produkty-a-sluzby/preprava-vozovych-zasilek/ucelene-vlaky/-50/>

Firemní materiály:

- 1) Archiv Yusen Logistics (CZECH), s.r.o. agent NYK LINE ze dne 16. 4. 2013
- 2) Archiv Yusen Logistics (CZECH), s.r.o. ze dne 22. 4. 2013

- 3) *E-bulletin dopravního práva: Pojištění zásilky versus zákonná odpovědnost dopravce* – [online]. Praha: Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol., 2009 [cit. 2013-04-29].
- 4) *E-bulletin dopravního práva: Společná havárie v námořní dopravě* [online]. Praha: Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol., 2011 [cit. 2013-04-29].
- 5) PTÁČEK, Jiří. *Nákladní říční doprava v ČR* [online]. Praha, 2011 [cit. 2013-04-29]. Závěrečná práce. Dopravní fakulta Jana Pernera.
- 6) Trans Container: Easy delivery for every cargo. Russia, 2012.

Seznam obrázků a tabulek

Seznam obrázků:

Obrázek 1: kontejnerová loď EVER ETHIC.....	6
Obrázek 2: graf import/export	27
Obrázek 3: Mapa intermodálních terminálů v ČR.....	31

Seznam tabulek:

Tabulka 1: Porovnání limitů odpovědnosti voda - železnice - silnice.....	14
Tabulka 2: Počty TEU Import/Export	27

Seznam příloh

Příloha č. 1: Blokové schéma přepravy kontejneru TGHU 066748-0

Příloha č. 2: Typy kontejnerů

Příloha č. 3: Track and Trace – sledování kontejneru TGHU 066748-0

Příloha č. 4: Třídy kontejnerových lodí, jednotlivé hranice mezi třídami jsou variabilní

Příloha č. 5: Incoterms 2010

Příloha č. 6: Master Sea waybill pro kontejner TGHU 066748-0

Příloha č. 7: CMR dokument

Příloha č. 8: Dispozice k vyplnění JSD

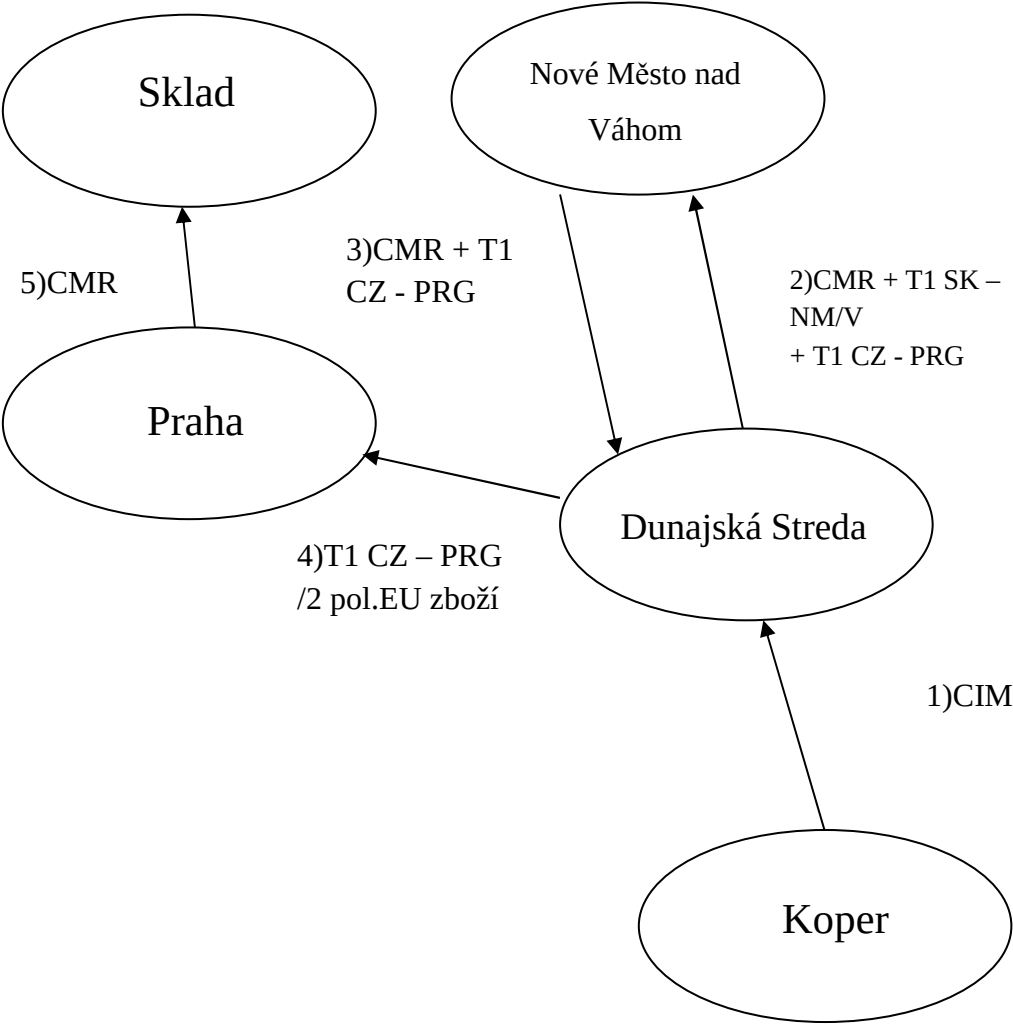
Příloha č. 9: Schéma faktorů pro odbavení lodi v přístavu

Příloha č. 10: Varianty přístupu plavidel k přístavům

Příloha č. 11: Sailing list - HHLA HAMBURG

Příloha č. 12: Trans Container mapa

Příloha č. 1: Blokové schéma přepravy kontejneru TGHU 066748-0



Příloha č. 2: Typy kontejnerů

V závislosti na délce se rozlišuje **pět základních velikostí kontejnerů ISO řady 1**, a to:

- 10stopé (dlouhé cca 10 stop - tj. cca 3 m), označované jako kontejnery ISO 1 D;
- 20stopé (dlouhé cca 20 stop - tj. cca 6 m), označované jako kontejnery ISO 1 C;
- 30stopé (dlouhé cca 30 stop - tj. cca 9 m), označované jako kontejnery ISO 1 B;
- 40stopé (dlouhé cca 40 stop - tj. cca 12 m), označované jako kontejnery ISO 1 A;
- 45stopé (dlouhé cca 45 stop - tj. cca 13,7 m), označované jako kontejnery ISO 1 E.

Informace o třídění, rozměrech a nosnosti kontejnerů ISO řady 1 jsou uvedeny v ČSN ISO 668.

Označení kontejneru ISO řady 1	J m e n o v i t á - v n ě j š í					
	d ě l k a		š í ř k a		v ý š k a	
	mm	stop	mm	stop	mm	stop + palců
1 EEE	13.716	45	2.438	8	2.896	9 ft 6 in
1 EE					2.591	8 ft 6 in
1 AAA	12.192	40	2.438	8	2.896	9 ft 6 in
1 AA					2.591	8 ft 6 in
1 A					2.438	8 ft
1 AX					<2.438	<8 ft
1 BBB	9.125	30 (29,11)	2.438	8	2.896	9 ft 6 in
1 BB					2.591	8 ft 6 in
1 B					2.438	8 ft
1 BX					<2.438	<8 ft
1 CC	6.058	20 (19,11)	2.438	8	2.591	8 ft 6 in
1 C					2.438	8 ft
1 CX					<2.438	<8 ft
1 D	2.991	10 (9,90)	2.438	8	2.438	8 ft
1 DX					<2.438	<8 ft

New ISO	L x W x H in feet	Feet mark	*	Description of container	Old ISO
20G0	20 x 8 x 8	20'	-	general container	2000
20G1	20 x 8 x 8	20'	-	general container with ventilation holes	2010
20H1	20 x 8 x 8	20'	-	port hole reefer container	2040
20T0	20 x 8 x 8	20'	-	tank container	2070
22G0	20 x 8 x 8,5	20'	20'GC	general container	2200
22G1	20 x 8 x 8,5	20'	-	general container with ventilation holes	2210
22V0	20 x 8 x 8,5	20'	-	highly ventilated container	2213
22R0	20 x 8 x 8,5	20'	20'RF	integral reefer container	2230
22R1	20 x 8 x 8,5	20'	-	integral reefer/heated container	2232
22H2	20 x 8 x 8,5	20'	-	thermal insulated external container	2242
22U0	20 x 8 x 8,5	20'	20'OT	open top container	2250
22U1	20 x 8 x 8,5	20'	20'OT	open top container - removable top	2251
22P1	20 x 8 x 8,5	20'	20'FLAT	flat rack with fixed ends	2261
22P2	20 x 8 x 8,5	20'	-	flat with fixed corner posts only	2262
22P3	20 x 8 x 8,5	20'	-	flat with collapsible ends	2263
22P5	20 x 8 x 8,5	20'	-	open sided container	2265
22T0	20 x 8 x 8,5	20'	20'TC	tank container - non dangerous liquid	2270
22T5	20 x 8 x 8,5	20'	20'TC	tank container	2275
22B0	20 x 8 x 8,5	20'	20'BULK	dry bulk container	2280
25G0	20 x 8 x 9,5	20'	20'HC	general high cube container (9,6)	2500
25R1	20 x 8 x 9,5	20'	20'HCR F	integral high cube reefer container (9,6)	2532
28U1	20 x 8 x 4	20'	-	half height open top container	2650
26T0	20 x 8 x 4	20'	-	half height tank container	2670
28P0	20 x 8 x 4	20'	-	platform flat	2960
42G0	40 x 8 x 8,5	40'	40'GC	general container	4300
42G1	40 x 8 x 8,5	40'	-	general container with ventilation holes	4310
42V0	40 x 8 x 8,5	40'	-	highly ventilated container	4313
42R0	40 x 8 x 8,5	40'	40'RF	integral reefer container	4330
42U1	40 x 8 x 8,5	40'	40'OT	open top container	4350
42U1	40 x 8 x 8,5	40'	40'OT	open top container with removable top parts	4351
42P1	40 x 8 x 8,5	40'	40'FLAT	flat rack with fixed ends	4361
42P2	40 x 8 x 8,5	40'	-	flat with corners posts only	4362
42P3	40 x 8 x 8,5	40'	-	flat with collapsible ends	4363
42P5	40 x 8 x 8,5	40'	-	open sided container	4365
42B0	40 x 8 x 8,5	40'	40'BULK	dry bulk container	4380
45G0	40 x 8 x 9,5	40'	40'HC	general container high cube (9,6)	4500
45R1	40 x 8 x 9,5	40'	40'HCR F	integral reefer container high cube (9,6)	4532
48U1	40 x 8 x 4	40'	-	half height open top container	4650
48P0	40 x 8 x 2	40'	-	platform flat	4960

Příloha č. 3: Track and Trace – sledování kontejneru TGHU 066748-0

»Home »Agent Login »Site Map »[简体版本](#)

Schedule	Booking	B/L Process	
Vessel Tracking	Track & Trace	Tariff	

Result of Tracking by B/L No.

B/L No. : **M300083863** (Seaway Bill) [Tracking Report Subscription](#)

Basic Information

Receipt	Loading	Discharge	Delivery
HONG KONG, Hong Kong	HONGKONG, Hong Kong	KOPER, Slovenia	KOPER, Slovenia

Vessel Voy No.: **EVER ETHIC - 0288-091W (05W,UAM305W)**
On Board Date:**2013/02/10**
No. of Containers: **1 unit (1 * 20')**
Service Requirement: **Port terminal - Port terminal**

No. of Packages:**389 CT**
Gross Cargo Weight:**3900 KGS**
Measurement:**28.92 CBM**

Routing Schedule

Routing =>	HONGKONG	KOPER	
ETD/ETA	2013/02/11 05:15 (Actual)	2013/03/10 10:40 (Actual)	

Container(s) with Latest Event

Container No.	Size	Type	Seal No.	MoveType	Date/Time	Latest Event	Place
TGHU0667480	20'	DC - Dry cargo container	YMLG102755	FCL/FCL	2013/03/19 13:39	Empty Returned	PRAGUE (PRAGUE METRANS)

Note :This tracking result is for reference only. For more details, please contact our [local office](#).

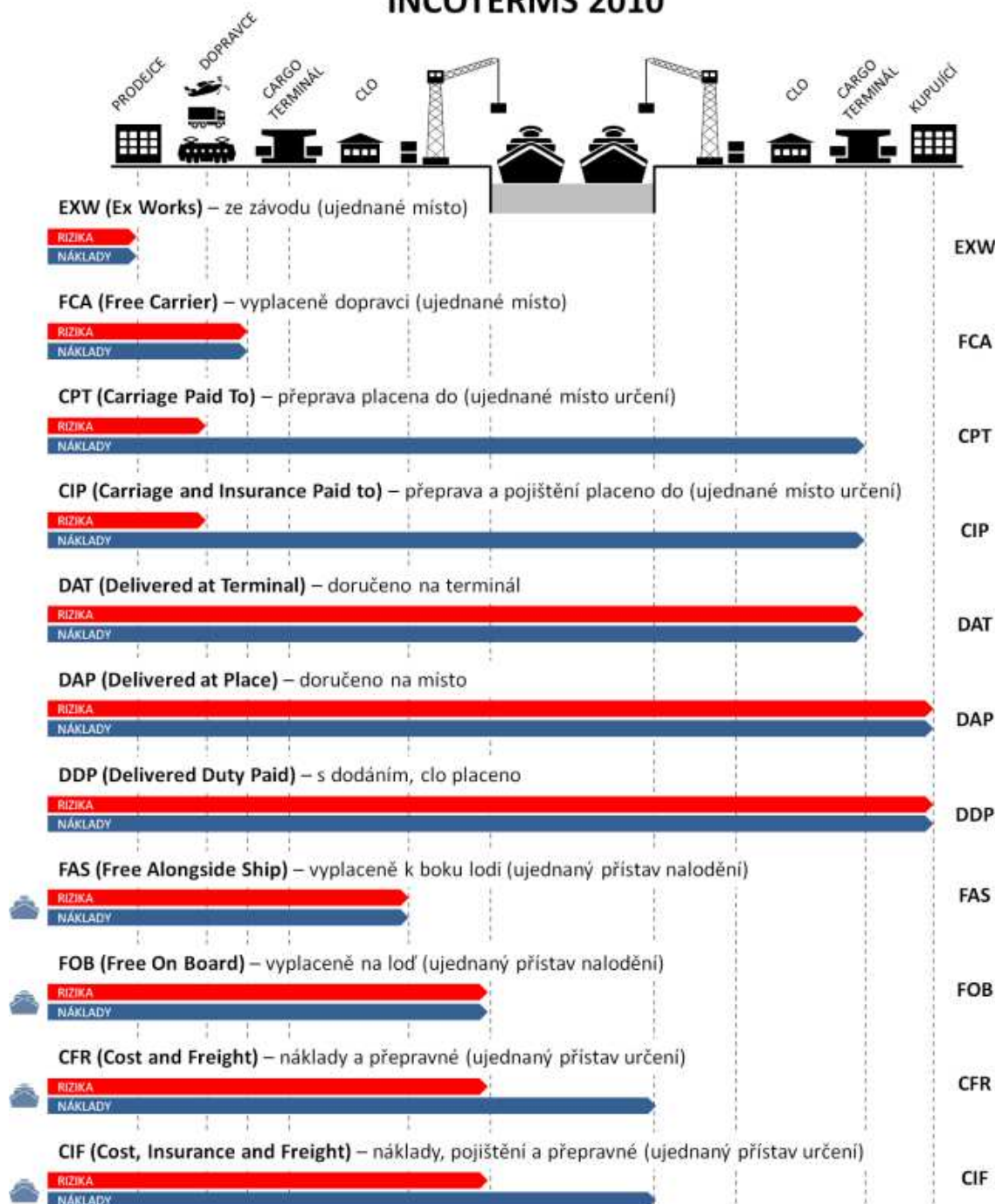
YANG MING MARINE TRANSPORT CORP.
Copyright © Yang Ming All rights reserved.

Příloha č. 4: Třídy kontejnerových lodí, jednotlivé hranice mezi třídami jsou variabilní

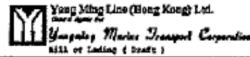
Boční pohled	Příčný řez	Generace	Kategorie/Třída	Délka	Šířka	Změna délky	Změna šíře	Ponor	Kapacita	Počet lodí - 2011 (dle kapacity)
				(m)	(m)	(%)	(%)	(m)	(TEU)	
		1. (1956-1970)	Přestavěná nákladní loď	135	20	50%	63%	< 9	500	252
		2. (1970-1980)	Komorová kontejnerová loď	215	28	80%	88%	< 10	1 000-2 500	1 312
		3. (1980-1988)	Panamax	250-290	32	100%	100%	11-12	3 000-4 000	330
		4. (1988-1999)	Post Panamax	275-305	40	107%	125%	11-13	4 000-6 000	776
		5. (1999-2005)	Post Panamax Plus	335	43	124%	134%	13-14	6 000-9 200	395
		6. (2006-)	New Panamax	397	56	147%	175%	15,5	11 000-15 500	119
		7. (2013-)	Triple-E (Maersk)	400	59	148%	184%	14,5	18 000	0

Příloha č. 5: Incoterms 2010

INCOTERMS 2010



Příloha č. 6: Master Sea waybill pro kontejner TGHU 066748-0



Shipper: YUSEN LOGISTICS (HONG KONG) LTD LEVEL 31, TOWER 1, KOWLOON COMMERCE CENTRE, 51 KWAI CHONG ROAD, KWAI CHUNG, NT. HONG KONG T: 852 22659888 F: 852 23752878	WAYBILL Export References:	B/L No: YMLDM300083863
Consignee: YUSEN LOGISTICS (CZECH) S.R.O. ZLICIN BUSINESS PARK NA RADOSTI 420, CZ-15521 PRAHA 5-ZLICIN, CZECH REPUBLIC TEL: +420 255 775 328 FAX: +420 255 755 399 Notify Party: SAME AS CONSIGNEE	Forwarding Agent References:	ALSO NOTIFY:

Pre-carried By: Vessel Voy No: EVER ETNIC V- 0288-091W Port Of Discharge: KOPER, SLOVENIA MKS & NOS/CONTAINER: PKGS: 1 CTNR	Place of Receipt: HONG KONG Port of Loading: HONG KONG Place of Delivery: KOPER, SLOVENIA DESCRIPTION OF GOODS: SHIPPER'S LOAD AND COUNT. S.T.C : 389 CARTONS	Onward Inland Routing: PORT TERMINAL Delivery Status: NORMAL/PORT TERMINAL MEASUREMENT: 28.920 CBM 3900.000 KGS
BOSSINI SHIPMENT PO: 40347944 CE BOSSINI SHIPMENT PO: 40397173 CE	HAPPY WIND SHIELD SUN SHADE 76169990 HAPPY DIGITAL LED WATCH 91021200 POLO SHIRTS 61051010 T-SHIRTS 61099010 PANTS 61034210 PULLOVERS 61102010 WOVEN JACKETS 62033290 WOVEN BELTS 42033010 BACKPACKS 42021210 CAPS 65050090 JEANS 62034210 CARDIGANS 61102010	FREIGHT PREPAID

TGHU0667480 20'DC FCL/FCL YMLG102755 389 CARTONS 3900.000KG 28.920CBM
Place and Date Of Issue: HONG KONG FEB/10/2013
On Board Date: FEB/10/2013
B/L No: YMLDM300083863

Rate Of Exchange:
Number of original BI(s): 1

P. S. Method of payment:
For U.S. Dollar - Please pay by Bank Draft with payee of "Yang Ming Line (Hong Kong) Ltd."
For H.K. Dollar - Please pay by Cash or by Cheque with payee of "Yang Ming Line (Hong Kong) Ltd."

1

Exemplář pro odesílatele
Exemplar für Absender

1

Odesílatel (jméno, adresa, země)
Absender (Name, Adresse, Land)

2

Příjemce (jméno, adresa, země)
Empfänger (Name, Adresse, Land)

3

Místo vykládky zboží
Ausladeort des Gutes

4

Místo a datum naložení zboží
Einladeort des Gutes und Datum

5

Příložené doklady
Beiliegende Dokumente

6

Signo a číslo
Zeichen und Nr.

7

Podčet kusů
Anzahl der Stücke

8

Embaláž
Art der Verpackung

9

Číslo zboží
Bezeichnung des Gutes

10

Statistické číslo
(statistische Nr.)

11

Hr. hmot. v kg
Belastung in kg

12

Objem m³
Länge in m³

13

Pokyny odesílatele (celní a jiné formalty)
Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)

14

Oslovení
Nominierung

15

Pokyny ohledně placení dopravného
Anweisungen über die Frachtberechnung

16

Dopravce (jméno, adresa, země)
Frachtführer (Name, Adresse, Land)

17

Další dopravce (jméno, adresa, země)
Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)

18

Výhody a poznámky dopravce
Vorteile und Bemerkungen des Frachtführers

19

Podpis a razítko odesílatele
Unterschrift und Stempel des Absenders

20

Zvláštní ujednání
Besondere Vereinbarungen

21

Výtisk v / Ausfertigung in

22

Podpis a razítko dopravce
Unterschrift und Stempel des Frachtführers

23

Podpis a razítko příjemce
Unterschrift und Stempel des Empfängers

24

Zboží obdrženo
Gut empfangen

25

SPZ vozidla / taháče
přívěs / návěs

26

Užitečné zatížení
nützliche Ladung

27

Číslo DZW
28 Číslo strany

29

Hraníci přehledy

30

Veliké průvodní doklady
Großtransitdokumente empfangen

31

Různé

MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č.
INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Ty 3103546

Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě
v mezinárodní silniční dopravě (CMR)

Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den
Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im
Internationalen Strassgüterverkehr (CMR)

1 - 15 a 21 + 22

Střední část musí být vyplněna
Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen

1 - 15 a 21 + 22

Střední část musí být vyplněna
Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen

CMR

Podpis a razítko odesílatele
Unterschrift und Stempel des Absenders

Podpis a razítko dopravce
Unterschrift und Stempel des Frachtführers

Podpis a razítko příjemce
Unterschrift und Stempel des Empfängers

Potržené předání celního tranzitního dokladu
Grosstransitdokument empfangen

Příloha č. 8: Dispozice k vyplnění JSD



METRANS a.s.

Podlešská 926, CZ 104 00 PRAHA 10 - Uhřetěves, Czech Republic

Dispozice k vyplňování JSD

Zahraniční odesílatel :

Příjemce:

Kontakt:

Číslo kontejneru: TGHU 066478-0

Počet nákladových ks : 225 kartonů

Číslo faktury: 23520+23520-1

Měna : USD

Cena zboží:

Dodací podmínka : DAP xxxx, Praha Západ

Cena za dopravu:

PON Z :

PON EU: xxx CZK

PON T: xxx CZK

(u podmínek DDU, DDP, CIF, CPT uveďte, prosíme, tuzemský úsek DE hranice/CZ - nutné pro odst. 46 JSD)

Položka cel. sazeb.:	český popis-název	KS	Hodnota ve faktur.měně	Čistá hmot. kg:
	Viz faktury a PL v příloze			

Celková hrubá hmotnost : 2 338,00 kg

Preference ANO/NE :

NE

Form A číslo : ne

Další přiložené doklady :

faktura + PL

Kontakt: M. Zeman

Podpis

Razítko:

Yusen Logistics (Czech) s.r.o.

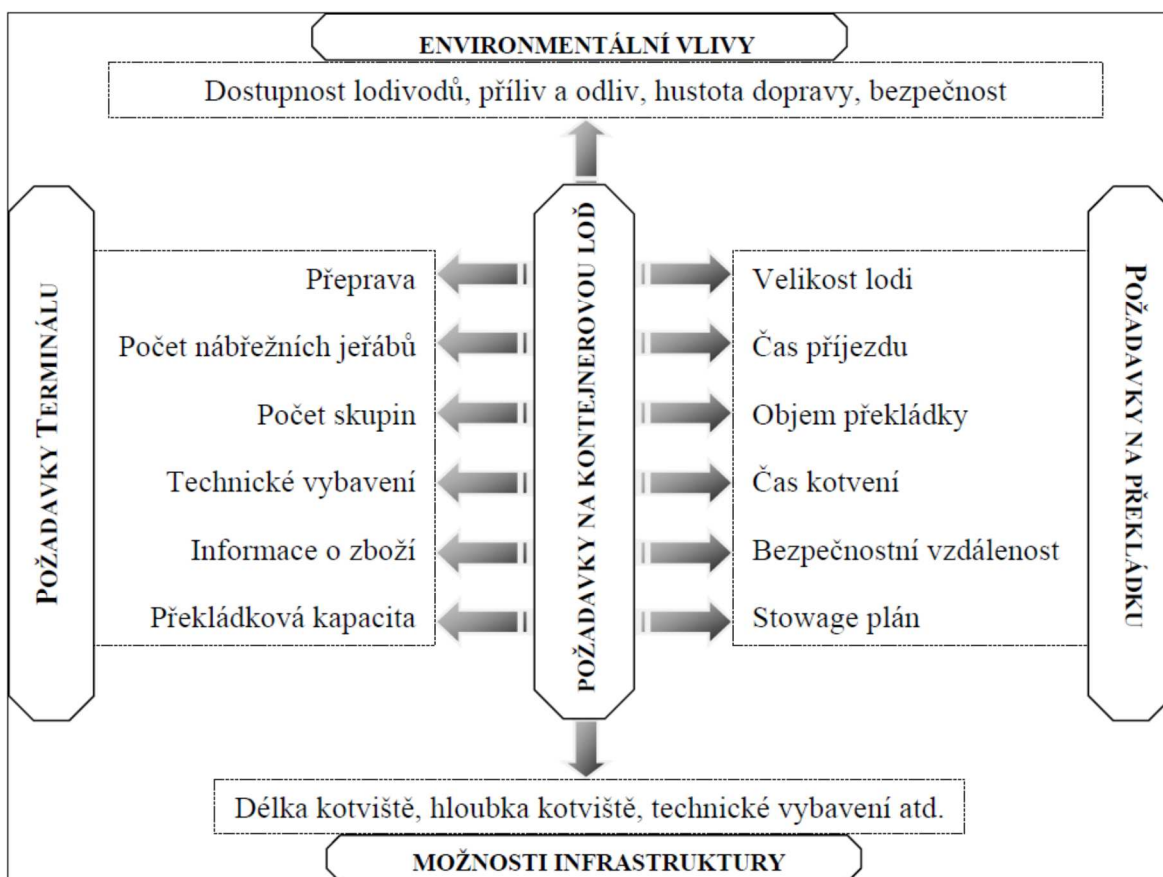
Na Dlouhém 82

251 01 Říčany - Jablovka

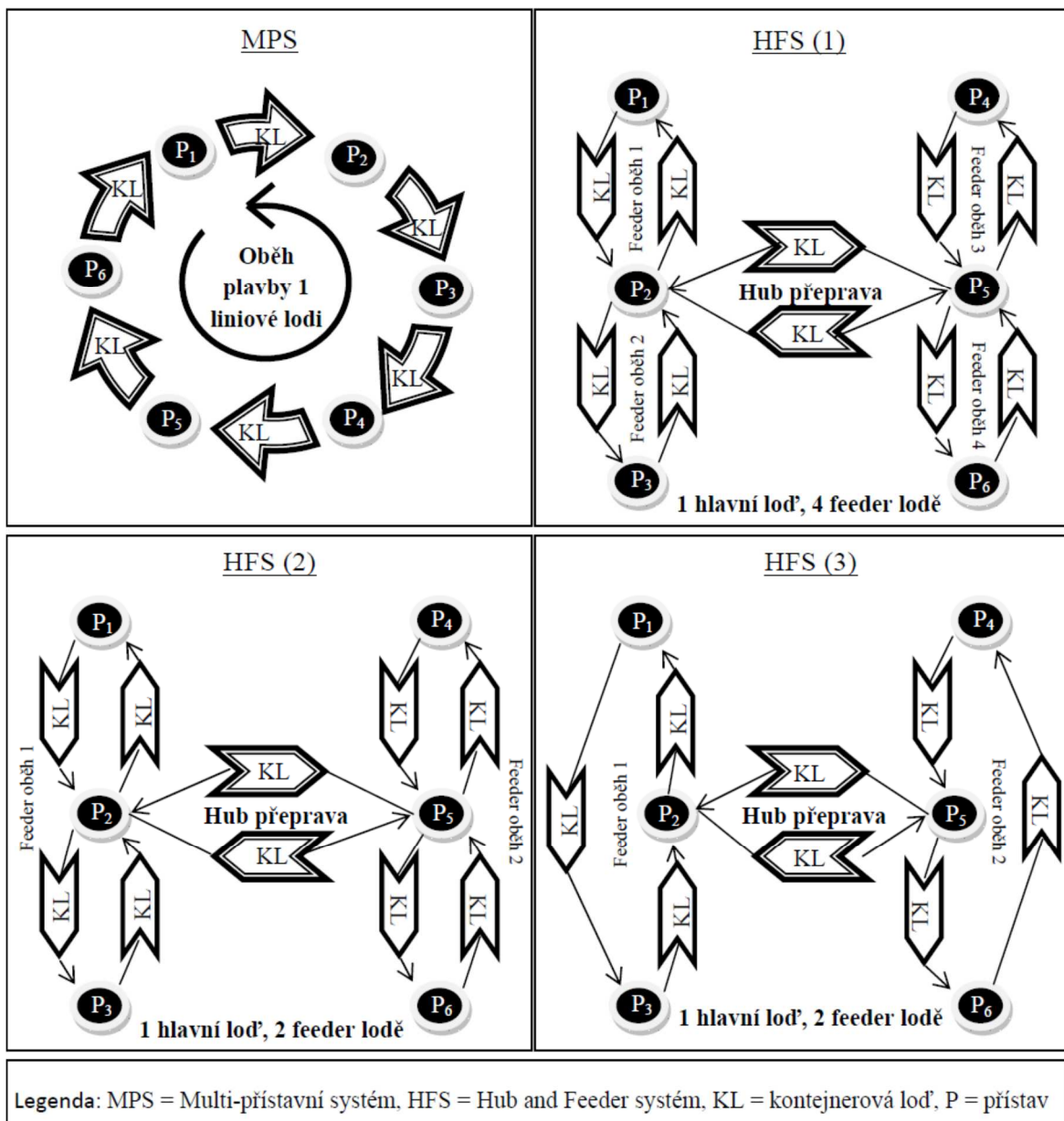
Czech Republic

IČO : 28500329 DIČ: CZ28500329

Příloha č. 9: Schéma faktorů pro odbavení lodi v přístavu



Příloha č. 10: Varianty přístupu plavidel k přístavům



VESSEL OPERATIONS: SAILING LIST

create excel

results: 716													
arrival (scheduled)	arrival	terminal	callsign	vessel name	import voyage	export voyage	start of discharge	end of discharge	start of loading	end of loading	departure (scheduled)	departure	type of vessel
2013-04-10 03:02	2013-04-10 03:45	CTB	D5DM7	CHARLOTTA B	EF435R	EF436R	2013-04-10 04:15	2013-04-10 19:55	2013-04-10 06:50	2013-04-10 22:00	2013-04-10 22:00	2013-04-10 22:30	seagoing vessel
2013-04-10 04:00	2013-04-10 04:00	CTA	V2JA8	NORTH EXPRESS	303570	303570	2013-04-10 04:20	2013-04-10 07:55	2013-04-10 04:30	2013-04-10 08:20	2013-04-10 08:00	2013-04-10 08:30	feeder
2013-04-10 06:30	2013-04-10 07:05	CTA	C4RJ2	TRANS ANUND	303547	303547	2013-04-10 08:40	2013-04-10 11:35	2013-04-10 08:45	2013-04-10 13:55	2013-04-10 17:00	2013-04-10 17:00	feeder
2013-04-10 07:00	2013-04-10 07:15	CTA	CB21	UMFUHREN CB21	303588		2013-04-10 07:25	2013-04-10 09:15			2013-04-10 11:00	2013-04-10 09:20	barge
2013-04-10 07:00	2013-04-10 06:45	CTA	8PJT	ECL CHALLENGER	303493	303493	2013-04-10 07:05	2013-04-10 09:45	2013-04-10 09:50	2013-04-10 11:00	2013-04-10 11:30	2013-04-10 11:30	feeder
2013-04-10 07:00	2013-04-10 06:50	CTB	KDBR	KAHN DBR	303589				2013-04-10 07:30	2013-04-10 08:50	2013-04-10 09:00	2013-04-10 08:50	barge
2013-04-10 07:00	2013-04-10 06:50	CTB	V2DW9	WARNOV VAQUITA	020W14		2013-04-10 07:25	2013-04-10 10:05	2013-04-10 10:05	2013-04-10 10:50	2013-04-10 13:00	2013-04-10 13:00	seagoing vessel
2013-04-10 08:30	2013-04-10 09:05	CTA	V2AR8	LAURA ANN		042N			2013-04-10 09:10	2013-04-10 18:15	2013-04-10 18:30	2013-04-10 19:00	feeder
2013-04-10 09:00	2013-04-10 09:10	CTA	LAUK	KAHN LAUK	303643		2013-04-10 09:20	2013-04-10 09:55			2013-04-10 10:00	2013-04-10 10:00	barge
2013-04-10 09:30	2013-04-10 09:30	CTB	V2JA8	NORTH EXPRESS	303571	303571	2013-04-10 14:05	2013-04-10 16:25	2013-04-10 15:00	2013-04-10 18:45	2013-04-10 19:00	2013-04-10 19:00	feeder
2013-04-10 10:30	2013-04-10 10:10	CTB	V2OP5	HERMI KEEPE	303579	303579	2013-04-10 11:30	2013-04-10 13:40	2013-04-10 13:40	2013-04-10 17:30	2013-04-10 17:30	2013-04-10 18:00	feeder
2013-04-10 10:30	2013-04-10 10:30	CTB	D1OD	DORNBUSCH	303594		2013-04-10 12:00	2013-04-10 14:05			2013-04-10 14:30	2013-04-10 14:30	feeder
2013-04-10 11:30	2013-04-10 11:00	CTB	KDBR	KAHN DBR	303638		2013-04-10 11:30	2013-04-10 12:00			2013-04-10 12:30	2013-04-10 12:00	barge
2013-04-10 12:00	2013-04-10 12:20	CTA	WDD4207	NATIONAL GLORY	303572	303572	2013-04-10 12:35	2013-04-10 17:20	2013-04-10 13:35	2013-04-10 18:00	2013-04-10 20:30	2013-04-10 20:30	feeder
2013-04-10 12:30	2013-04-10 12:00	CTB	8PJT	ECL CHALLENGER	303494	303494	2013-04-10 15:00	2013-04-10 17:05	2013-04-10 15:50	2013-04-10 21:00	2013-04-10 21:00	2013-04-10 21:00	feeder
2013-04-10 14:30	2013-04-10 14:30	CTB	V2OC4	CERES	303569				2013-04-10 15:00	2013-04-10 18:50	2013-04-10 19:30	2013-04-10 19:15	feeder
2013-04-10 15:00	2013-04-10 15:00	CTT	D1OD	DORNBUSCH	3598	3598	2013-04-10 15:30	2013-04-10 15:50	2013-04-10 15:50	2013-04-10 16:30	2013-04-10 18:00	2013-04-10 17:50	feeder
2013-04-10 15:00	2013-04-10 15:00	CTT	LAUK	KAHN LAUK	3646	3646	2013-04-10 15:25	2013-04-10 16:20			2013-04-10 17:00	2013-04-10 17:00	barge
2013-04-10 16:00	2013-04-10 17:00	CTA	DBR	KAHN DBR	303591		2013-04-10 17:45	2013-04-10 18:25	2013-04-10 18:30	2013-04-10 20:20	2013-04-10 21:00	2013-04-10 20:30	barge
2013-04-10 16:00	2013-04-10 17:00	CTA	V2OT6	Hanse Confidence	1302E	1302W	2013-04-10 17:10	2013-04-10 17:15	2013-04-10 17:10	2013-04-10 23:25	2013-04-10 23:30	2013-04-10 23:40	feeder
2013-04-10 16:30	2013-04-10 17:30	CTB	2FXW4	CONMAR GULF	3F018R	3F019R	2013-04-10 17:55	2013-04-11 10:20	2013-04-10 22:00	2013-04-11 14:30	2013-04-11 14:30	2013-04-11 14:40	seagoing vessel
2013-04-10 18:00	2013-04-10 18:35	CTT	V2OP5	HERMI KEEPE	099	099	2013-04-10 19:05	2013-04-10 19:55	2013-04-10 18:55	2013-04-10 21:35	2013-04-10 22:00	2013-04-10 22:00	feeder
2013-04-10 18:00	2013-04-10 19:45	CTA	9V9373	APL CHONGGING	007W10	007E15	2013-04-10 19:55	2013-04-12 05:50	2013-04-11 00:10	2013-04-12 09:15	2013-04-12 11:00	2013-04-12 12:45	seagoing vessel
2013-04-10 19:00	2013-04-10 18:30	CTB	D5BG6	CMA CGM WAGNER	EP946W	EP961E	2013-04-10 23:10	2013-04-11 17:35	2013-04-10 23:10	2013-04-11 00:45	2013-04-12 01:00	2013-04-12 01:00	seagoing vessel
2013-04-10 19:00	2013-04-10 19:10	CTB	9HA2983	MALK AL ASHTAR	FL932W	FL953E	2013-04-10 19:30	2013-04-11 20:55	2013-04-11 00:40	2013-04-12 06:30	2013-04-12 07:30	2013-04-12 07:50	seagoing vessel
2013-04-10 20:00	2013-04-10 20:55	CTT	V2GD2	CONMAR AVENUE	010	010	2013-04-10 21:05	2013-04-10 21:30	2013-04-10 21:30	2013-04-10 22:20	2013-04-10 22:30	2013-04-10 22:30	feeder
2013-04-10 21:02	2013-04-10 22:00	CTB	D5CO5	TONGAN	ES427R	ES428R	2013-04-10 22:00	2013-04-12 05:55	2013-04-11 23:35	2013-04-12 06:30	2013-04-12 08:00	2013-04-12 08:00	seagoing vessel
2013-04-10 22:00	2013-04-10 22:40	CTB	ELYX3	CAP TRAFALGAR	3207N	3215S	2013-04-10 23:10	2013-04-11 21:30	2013-04-11 02:25	2013-04-11 22:30	2013-04-11 22:00	2013-04-11 23:00	seagoing vessel
2013-04-10 22:30	2013-04-10 22:20	CTA	3FW07	NYK ALTAR	013W09	013E14	2013-04-10 23:00	2013-04-12 06:10	2013-04-11 02:10	2013-04-11 08:20	2013-04-12 10:30	2013-04-12 12:20	seagoing vessel
2013-04-10 23:00	2013-04-10 23:00	CTB	V2GD2	CONMAR AVENUE	303580	303580	2013-04-10 23:10	2013-04-11 10:40	2013-04-10 23:30	2013-04-11 14:15	2013-04-11 14:30	2013-04-11 14:30	feeder
2013-04-10 23:30	2013-04-11 00:10	CTA	D5DM7	CHARLOTTA B	EF435R	EF436R	2013-04-11 00:15	2013-04-11 06:00	2013-04-11 06:00	2013-04-11 11:10	2013-04-11 11:00	2013-04-11 11:20	feeder
2013-04-11 02:30	2013-04-11 04:10	CTA	V2OP5	HERMI KEEPE	303583	303583	2013-04-11 05:45	2013-04-11 08:50	2013-04-11 05:45	2013-04-11 05:45	2013-04-11 09:00	2013-04-11 09:00	feeder

