

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

Masná 18, 110 00 Praha 1

OBOR VZDĚLÁNÍ

Provoz a ekonomika dopravy

ZAMĚŘENÍ

Zasílatelství a logistika

MATURITNÍ PRÁCE

Přeprava vozových zásilek po Hedvábné stezce z Číny do ČR

TŘÍDA: **DZ4**

ŠKOLNÍ ROK: **2024/2025**

David Mašek

Shrnutí

Ve své maturitní práci jsem se zabýval postupem zasilatele ve společnosti ČD Cargo Logistics, a.s. při zprostředkování importu celokontejnerové zásilky z Číny do České republiky.

Jednalo se o poměrně atypickou přepravu přípojného food traileru z výrobního závodu ve Quindau. Tento případ byl poměrně atypický hlavně kvůli problémům s nakládkou přívěsu do kontejneru, který se musel dokonce upravit tak, aby bylo možné přívěs bezpečně naložit a upevnit. Problematická byla také vykládka z přepravní jednotky, protože food trailer musel být kvůli převyšujícím rozměrům přepravován v rozloženém stavu.

Dále jsem v práci z hlediska ceny a doby přepravy porovnal možnost přepravy prostřednictvím železničního spojené Hedvábné stezky a přepravu prostřednictvím námořní dopravy, jak skrze Suezský průplav, tak trasu kolem Mysu dobré naděje a Afriky.

Obsah

Úvod

1	Profil společnosti	2
2	World Jaguar Logistics Inc.	3
3	Bahnoperator GmbH	4
3.1	Další partneři ČDCL a jejich produkty	4
4	Význam Hedvábné stezky v dopravě	6
4.1	Iniciativa Nové Hedvábné stezky	6
4.1.1	Jižní trasa Hedvábné stezky	7
4.1.2	Severní trasa Hedvábné stezky	7
4.1.3	Nový Middle Corridor	9
5	Import FCL zásilky z Číny	11
5.1	Poptávka	11
5.1.1	Cenová nabídka a volba dopravce	12
5.2	Incoterms	12
5.3	Nakládka, způsob ložení a zajištění	13
5.4	Trasování	16
5.4.1	Strategické terminály	17
5.4.1.1	Terminál Xi'an	17
5.4.1.2	Terminál Khorgos	18
5.4.1.3	Terminál Malaszewice	19
5.4.1.4	Terminál Praha-Uhřetěves	19
5.5	Vykládka	21
6	Technologie přepravy	23
6.1	Použitý železniční vůz	23
6.2	Normální a široký rozchod	24
6.3	Nový podej a přepis NL SMGS na NL CIM	24

7	Alternativní řešení – námořní přeprava	26
7.1	Porovnání doby přepravy	26
7.2	Porovnání ceny	27
7.2.1	East Bound a West Bound	28

Závěr

Zdroje

Seznam příloh

Přílohy

Seznam obrázků

Obrázek 1: Logo ČD Cargo Logistics, a.s.	2
Obrázek 2: Logo World Jaguar Logistics, Inc.	3
Obrázek 3: Logo Bahnoperator GmbH	4
Obrázek 4: Mapa tras Hedvábné stezky.....	8
Obrázek 5: Mapa Middle Corridorů	10
Obrázek 6: 40 ft HC Kontejner – vnější pohled	14
Obrázek 7: 40 ft HC kontejner – vnitřní pohled	15
Obrázek 8: Terminál Xi'an	17
Obrázek 9: Poloha terminálu Khorgos	18
Obrázek 10: Terminál Metrans Praha-Uhřetěves.....	20
Obrázek 11: Mapa terminálu Metrans a skladu A1	21
Obrázek 12: Sklad společnosti A1	22
Obrázek 13: Typový list vozu Sggmrs	23
Obrázek 14: Územní platnost úmluvy COTIF.....	25

Seznam tabulek

Tabulka 1: Rozměry 40 ft HC kontejneru	14
Tabulka 2: Porovnání doby přepravy železnice/moře.....	27
Tabulka 3: Porovnání ceny za přepravu železnice/moře	27

Seznam zkratk

—	BRI – One Belt, One Road Initiative (Iniciativa Nové Hedvábné stezky)
—	COC (Carrier's own container) – kontejner ve vlastnictví dopravce/operátora
—	Cy-Cy – přeprava Container Yard-to-Container Yard, z terminálu/přístavu do terminálu/přístavu
—	Do-Do – přeprava Door-to-Door, ode dveří ke dveřím
—	FCL (Full Container Load) – celokontejnerová zásilka

- Ft – Feet (stopy), jednotka délky
- HC – High Cube (kontejner přesahující standardní výšku 2 438 mm)
- JPP – Jednotný právní předpis (přípojek úmluvy COTF)
- KD – Kombinovaná doprava
- LCL (Lower than a Container Load) – konsolidovaná kontejnerová zásilka
- NHM – Harmonizovaná nomenklatura zboží
- NL – Nákladní list
- SOC (Shipper's own container) – kontejner ve vlastnictví odesílatele
- THC (Terminal Handling Charges) – Manipulační poplatky na terminálu
- USD – Americký dolar

Úvod

Téma přeprav FCL zásilek z Číny jsem si vybral proto, že problematika importu zboží ze zemí v Asii, primárně tedy z Číny, je v současné době velmi aktuálním tématem. Vzhledem k tomu, že Evropa je silně terciálně zaměřena, tedy produkuje hlavně služby, proudí do ní obrovské objemy spotřebního zboží, oblečení, elektroniky, technických zařízení apod. Jednou z hlavních tepen těchto přeprav je síť cest známá jako Hedvábná stezka.

Právě po Hedvábné stezce – její Jižní trase – byla přepravována zásilka pro příjemce v České republice, která je předmětem této práce. Jednalo se o poměrně atypickou kontejnerovou zásilku, jejíž obsahem byl přípojný food trailer pro přípravu a prodej rychlého občerstvení, vyrobený společností sídlící v čínském Quindau.

V této práci postupně popíši postup zasilatele ve společnosti ČD Cargo Logistics, a.s. při zprostředkování tohoto typu přepravy, jakožto i další technické záležitosti týkající se například ložných operací, zajištění zboží v kontejneru a technologie dopravy.

V neposlední řadě také porovnám přepravu prostřednictvím železniční dopravy s alternativním řešením přepravy po moři, a to z hlediska délky dodacích lhůt a ceny za přepravu.

1 Profil společnosti

Svoji odbornou praxi jsem absolvoval ve společnosti ČD Cargo Logistics, a.s., která je dceřinou společností největšího nákladního dopravce ČD Cargo, a.s. a součástí skupiny ČD Cargo Group. Do této skupiny dceřiných společností dále patří například Bohemia Kombi, ČD DUSS, Terminál Brno a zahraniční dceřiné společnosti v sousedních státech, jako jsou ČD Cargo Poland, Slovakia, Germany a Adria.

Společnost ČD Cargo Logistics, a.s. působí pod tímto názvem od 30. ledna 2019. Před tímto datem byla krátce zapsána v obchodním rejstříku pod názvem ČD Logistic, a.s. (červen až prosinec 2007), a následně vystupovala v letech 2007 až 2019 jako ČD Logistics, a.s.



Obrázek 1: Logo ČD Cargo Logistics, a.s.¹

ČD Cargo, a.s. je od roku 2018 jediným vlastníkem, respektive akcionářem, společnosti ČD Cargo Logistics, a.s., což znamená, že drží 100 % jejího podílu.

Sídlo společnosti se nachází v Opletalově ulici č.p. 1284/37, 110 00 Praha 1 – Nové Město, přímo naproti budově Hlavního nádraží v Praze.

Předmětem podnikání společnosti jsou komplexní logistické a zasilatelské služby s hlavním zaměřením na železniční přepravy. ČD Cargo Logistics, a.s. je také schopna zprostředkovat silniční, námořní i leteckou přepravu zboží.

¹ Logo ČD Cargo Logistics, a.s. Online. Dostupné z: https://www.cdcargo.cz/cs/home/-/asset_publisher/9UCZA9soM9d6/content/zmeny-ve-spolecnosti-cd-logistics?inheritRedirect=false. [cit. 2025-01-21].

2 World Jaguar Logistics Inc.

Společnost World Jaguar Logistics Inc. je jedním ze zahraničních partnerů společnosti ČD Cargo Logistics, a.s., který tuto konkrétní přepravu zabezpečoval.



Obrázek 2: Logo World Jaguar Logistics, Inc.²

Společnost poskytuje logistické služby na základě mezinárodně uznávaných licencí, včetně NVOCC schváleného čínským ministerstvem dopravy, licence třídy "A" pro leteckou přepravu a mezinárodního expresního povolení. Dále je držitelem certifikací ISO9001, AEO a CMMI. Jedná se tak o jednoho z nejspolehlivějších partnerů ČD Cargo Logistics, a.s. na asijském trhu.

V posledních dvaceti letech World Jaguar rozšířil svou působnost i mimo Čínu, disponuje pobočkami např. v Los Angeles, New Yorku nebo Chicagu. Dnes je tak společnost schopna zprostředkovat přepravy po celém světě.

Vyjma logistických a spedičních služeb poskytuje World Jaguar i služby spojené se skladováním a pronájmem skladových prostor, připojištěním zásilek, celní deklarací, odbornou pomocí při zahraničním e-commerce obchodě, nebo třeba konsolidací sběrné LCL zásilky.

² Logo World Jaguar Logistics, Inc. Online. Dostupné z: https://www.worldjaguar.com/en/e_index.html. [cit. 2025-02-11].

3 Bahnoperator GmbH

Bahnoperator je dopravce, kterého World Jaguar Logistics oslovil pro provedení této konkrétní přepravy. Jedná se o německou společnost specializující se na intermodální železniční přepravu mezi Asií a Evropou a naopak.



Obrázek 3: Logo Bahnoperator GmbH³

Společnost kromě přeprav FCL zásilek mezi Evropou a Asií, výhradně tedy Čínou, nabízí i železniční přepravy v rámci západní Evropy a konsolidace a přepravy sběrných LCL zásilek v rámci mezinárodní železniční dopravy.

Samotnou přepravu food traileru z Xi'anu do Prahy-Uhřetěvesi prováděla dceřiná společnost Bahnoperator Polska, která rozšiřuje nabídku mateřské firmy o služby v regionech střední a východní Evropy.

3.1 Další partneři ČDCL a jejich produkty

World Jaguar Logistics není samozřejmě jediným partnerem ČD Cargo Logistics pro přepravu z/do Asie.

MTL Shipping Agency poskytuje službu *Euro Fast*, která garantuje dodání zásilky do 22 dnů od převzetí loženého kontejneru od odesilatele. Vyjma standardních železničních přeprav umožňuje MTL i přepravy rychle zkazitelného zboží z Asie.

Německá společnost **InterRail** také provozuje pravidelné blokové vlaky pro intermodální přepravy z Asie, nicméně pro tuto přepravu bylo jejich logistické řešení poměrně nevýhodné, jelikož ložený

³ Logo Bahnoperator GmbH. Online. Dostupné z: <https://bahnoperator.com/>. [cit. 2025-02-13].

kontejner by se musel přepravit na terminál v Zhengzhou (přepravy ze Xi'anu bohužel neprovozuje) a teprve odtud by byl přepraven do Malaszewicz.

Obdobné služby nabízí i dopravci **RTSB Group** a **CNTrans**, se kterými ČD Cargo Logistics také spolupracuje.

O něco zajímavější je pak společnost **ZIH (Zhengzhou International Hub Development and Construction Co., Ltd.)**. Kromě toho, že na jejich webové stránky je téměř nemožné se dostat, pokud nezádáte přímo tento odkaz: <https://zxdc.zzguojilugang.com/client/> , se jedná o čínskou státní logistickou a developerskou firmu provozující silniční, železniční, leteckou i námořní dopravu, mezi jejíž hlavní produkty patří tzv. Zhengzhou-Europe Block Train, který je jeden z nejrozsáhlejších a nejspolehlivějších produktů pro přepravy po Hedvábné stezce. Dále ZIH vlastní a provozuje přístav pro dovoz hotových automobilů v Zhengzhou, suchý přístav Zhengzhou a společné distribuční centrum Zhengzhou.

ZIH plánuje v roce 2025 dokončit a uvést do provozu projekt Zhengzhou International Logistics Hub, který má zahrnovat multimodální chladírenská zařízení a bude se specializovat na přepravy rychle zkazitelných kontejnerizovaných zásilek. Cílem je dosáhnout 1 600 jízd vlaků s rychle zkazitelným zbožím mezi Zhengzhou a Evropou ročně.⁴

⁴ ZHENGZHOU INTERNATIONAL HUB DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION CO., LTD. *Zhengzhou International Logistics Hub Project*. Online PDF. Dostupné z: https://www.aiib.org/en/projects/details/2020/_download/china/Zhengzhou-International-Hub-Logistics-Project-Due-Diligence-Report-on-the-Relocation-of-Resettlement_English.pdf?utm_source=chatgpt.com. [cit. 2025-02-13].

4 Význam Hedvábné stezky v dopravě

Hedvábná stezka, známá v angličtině jako *Silk Road* či *Silk Way*, představovala rozsáhlou síť obchodních cest spojujících celý Euroasijský kontinent. Na rozdíl od často mylného přesvědčení, že šlo o jedinou trasu, tvořilo tuto stezku mnoho pozemních i námořních tras.

Síť Hedvábné stezky byla obchodníky využívána od cca roku 130 př.n.l., kdy vládci dynastie Chan navázali obchodní styky s Evropou, až do roku 1453 n.l., ve kterém Osmanská říše ukončila obchodní spojení s evropskými zeměmi, což vedlo k postupnému úpadku Hedvábné stezky.

Po Hedvábné stezce cestoval i jeden z nejznámějších objevitelů, Marco Polo, jehož pouť trvala více než 30 let. Navštívil prostřednictvím této sítě místa v Asii, kam Evropané do té doby nevtrhli. Po návratu domů sepsal své cestopisy a rozšířil povědomí a této síti tras i Asii jako takové.

Hedvábná stezka byla z historického hlediska jeden z nejdůležitějších toků nejen zboží, ale i informací, kultury, náboženství v tehdejší světě.

Z Číny se do Evropy dostal střelný prach, který naprosto proměnil charakter válčení v Evropě i mimo ni, koně dovezení do Číny přispěli k upevnění moci a síly Mongolské říše a mnoho dalších komodit, jako například papír, hedvábí nebo kompas, které se stalo klíčovými inovacemi a zásadně ovlivnily vývoj civilizací a změnil chod celého světa.

Na druhou stranu novodobé poznatky poukazují na to, že morová epidemie v polovině 13. století, která se zapříčinila o absolutní zpustošení Evropy a nevídaný úbytek obyvatelstva, se pravděpodobně do Evropy dostala právě z Číny prostřednictvím Hedvábné stezky.

V současnosti se po některých trasách sítě samozřejmě dále zboží přepravuje, značně tomu napomohla iniciativa Nové Hedvábné stezky, započatá Čínskou vládou v roce 2013.

4.1 Iniciativa Nové Hedvábné stezky

Tato iniciativa, známá jako One Belt, One Road Initiative (BRI), je rozsáhlý projekt, který od svého zahájení v roce 2013 usiluje o propojení Asie a Evropy prostřednictvím rozsáhlé infrastruktury. Kromě toho zahrnuje i investice do Afriky, Oceánie a Latinské Ameriky. Cílem je nejen podporovat ekonomický rozvoj, ale i ještě více rozšířit čínský vliv v mezinárodním obchodě. Někteří kritici vidí tuto iniciativu jako nástroj pro politickou a vojenskou expanzi Číny.

4.1.1 Jižní trasa Hedvábné stezky

Jižní trasa Hedvábné stezky byla po staletí klíčovým obchodním spojem mezi východem a západem. V dnešní době i přes modernizaci infrastruktury a použití nových technologií tato historická trasa stále slouží jako významná infrastrukturní část pro přepravy mezi Asií a Evropou, a to nejen v rámci iniciativy Nové Hedvábné stezky. V původní podobě vedla trasa z čínského města Xi'an přes Střední Asii, Persii a následně na Blízký východ.

V současnosti se Jižní trasa modernizuje a stále více se zaměřuje na rozvoj železniční infrastruktury. Trasa mezi Xi'anem a Baku, a následně do mnohých evropských destinací, hraje klíčovou roli v rámci iniciativy Nové Hedvábné stezky. Zvláštní pozornost si zaslouží i rozvoj přístavních a logistických center v oblasti Kaspického moře, jako je např. Aktau., které dnes slouží i jako důležitý bod pro nový Middle Corridor.

Prostřednictvím Jižní trasy byla přepravována tato konkrétní zásilka. Pro tuto přepravu nejdůležitější body jsem detailně rozepsal v kapitole 5.4.1. Strategické terminály.

4.1.2 Severní trasa Hedvábné stezky

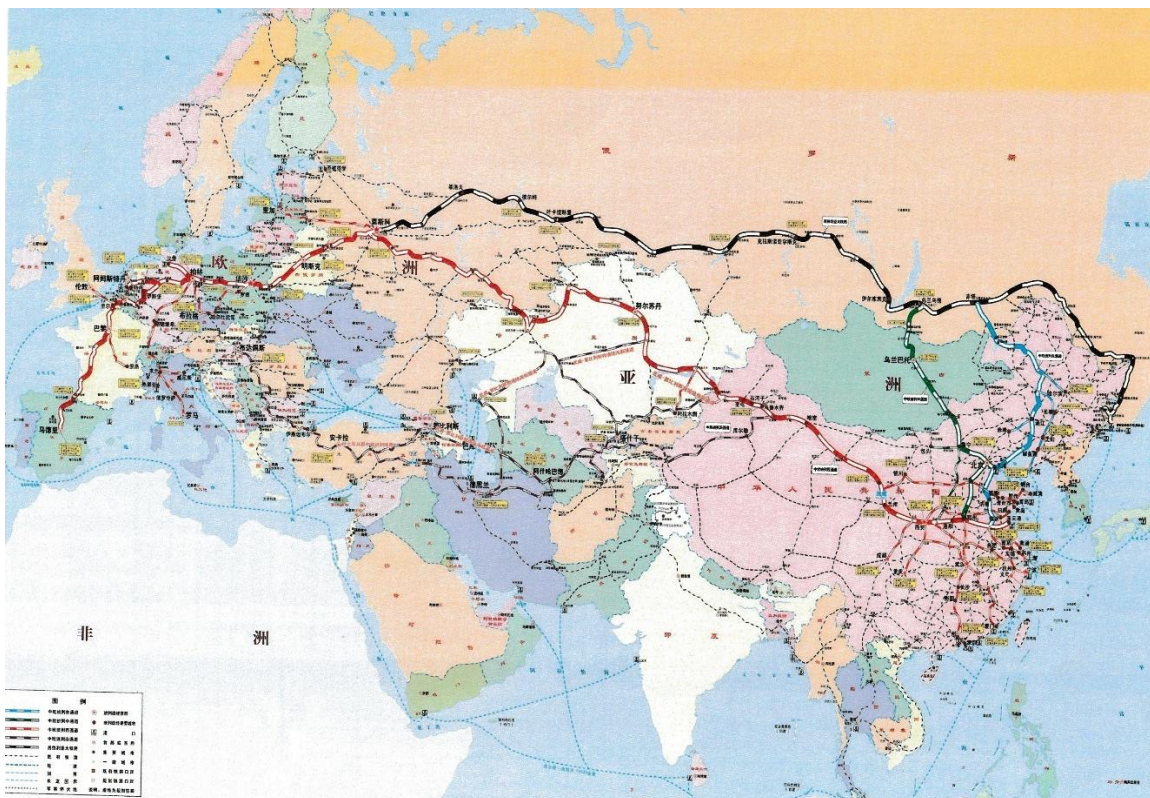
Severní trasa Hedvábné stezky, která převážně vede přes území Ruské federace, v současnosti není z pochopitelných důvodů považována za preferovanou variantu. Spojení čínské železniční sítě s Transsibiřskou magistrálou zajišťuje tzv. Manžuliinský most, jehož název odkazuje na město Manžuli, ležící na pohraničním přechodu mezi Čínou a Ruskem. Na tomto přechodovém bodě mezi Manžuli a Zabaikalskem dochází k překládce kontejnerů, přičemž jsou umístěny na železniční vozy s širším rozchodem kolejí.

Důležitými body na Severní trase Hedvábné stezky jsou:

- Xi'an, Čína: velmi často výchozí bod přepravy,
- Lanzhou, Čína: Důležité logistické centrum v provincii Kan-su,
- Ürümqi, Čína: Hlavní město Ujgurské autonomní oblasti Sin-ťiang,
- Alashankou, Čína/Kazachstán: Hranice mezi Čínou a Kazachstánem,
- Dostyk, Kazachstán: Významný hraniční přechod,
- Astana (Nur-Sultan), Kazachstán: Hlavní město Kazachstánu,
- Petropavlovsk, Kazachstán: Hraniční město na severu Kazachstánu,

- Jekatěrinburg, Rusko: Významné průmyslové město na Urale,
- Moskva, Rusko: Hlavní město Ruska, klíčový uzel na trase,
- Smolensk, Rusko: Důležité logistické centrum blízko evropské části Ruska,
- Minsk, Bělorusko: Hlavní město Běloruska,
- Brest, Bělorusko/Polsko: Hraniční přechod mezi Běloruskem a Polskem,
- Varšava, Polsko: Hlavní město Polska,
- Poznaň, Polsko: Další významný uzel na trase,
- Duisburg, Německo: Jeden z konečných uzlů trasy v Evropě, velké logistické centrum.

Severní spojka zahrnuje spojuje východní Čínu s Evropou přes Rusko a Bělorusko.



Obrázek 4: Mapa tras Hedvábné stezky⁵

⁵ Propagační materiály spol. Tiedada

4.1.3 Nový Middle Corridor

V průběhu minulého roku byla jako reakce na aktuální geopolitické události zavedena nová trasa v rámci iniciativy Nové Hedvábné stezky, známá jako „Middle Corridor“, což lze volně přeložit jako Střední koridor nebo Střední trasa. Tento koridor představuje alternativní řešení problémů způsobených válečným konfliktem na Ukrajině.

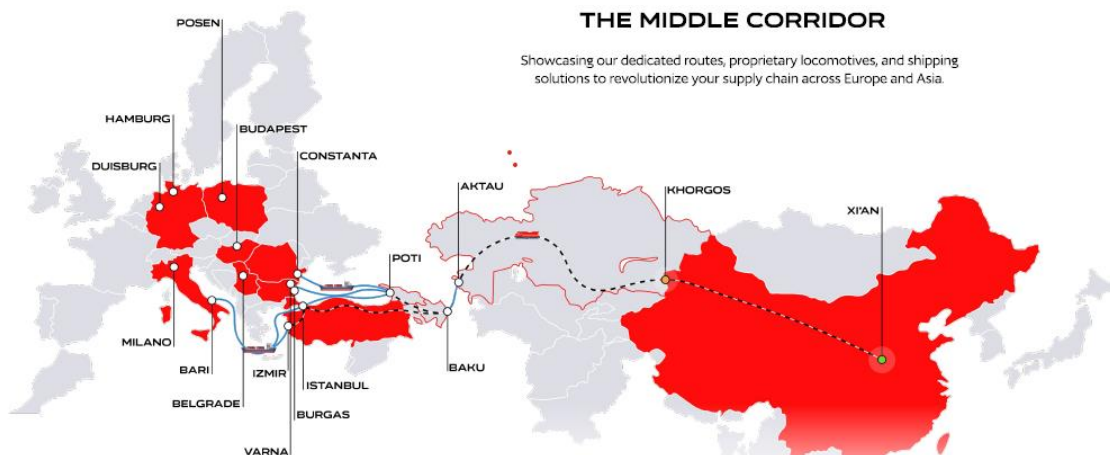
Middle Corridor je odpovědí na omezení, kterým čelí dopravci a přepravci při průjezdu přes území Ruské federace. Mnoho z nich se vyhýbá této trase nejen kvůli riziku ztráty nebo poškození zboží v důsledku probíhajícího konfliktu, ale také z důvodu sankcí uvalených na zboží přepravované přes ruské území. Navíc ruská vláda nedávno zveřejnila aktualizovaný sankční list, který vedle produktů automobilového průmyslu neočekávaně zahrnuje také běžné spotřební zboží a textilie.

Současně válečný konflikt na Blízkém východě významně narušil námořní přepravu přes Suezský průplav. Tyto problémy přetrvávají a nadále negativně ovlivňují jak ceny přepravy, tak dodací lhůty.

Middle Corridor nabízí řešení těchto překážek prostřednictvím alternativní trasy vedoucí z Číny po historické trase Hedvábné stezky (Jižní trase) až do města Aktau v Kazachstánu. Odtud je zboží přeloženo na lodě a přepraveno do města Baku v Ázerbájdžánu.

Z Baku existují dvě hlavní přepravní možnosti:

1. Směr Gruzie a Černomoří: Z Baku je zboží přepraveno do přístavu Poti v Gruzii a následně lodí do přístavů Burgas (Bulharsko) nebo Konstanta (Rumunsko), odkud pokračuje železniční dopravou do evropských destinací.
2. Směr Turecko a Středozeří: Z Baku je zboží přepravováno železnicí do tureckých měst Istanbul nebo Izmir. Odtud pokračuje námořní dopravou do italského přístavu Bari, kde je znovu naloženo na železnici pro konečnou distribuci v Evropě.



Obrázek 5: Mapa Middle Corridoru⁶

Middle Corridor tak naprosto perfektně řeší problém s tranzitem přes ruské území, nicméně jednou ze zásadních nevýhod využití této trasy je značně vyšší cena v porovnání s dvěma předchozími trasami. Ta může být o cca 2 000 až 3 000 USD vyšší. Samozřejmě záleží na typu kontejneru, výchozí a cílové destinaci a nabídce konkrétního dopravce.

Další problém, který je spíše momentálního charakteru, se objevil koncem ledna letošního roku, kdy povětrnostní podmínky a neklidné vody Kaspického moře, které leží mezi dvěma hlavními spojovacími body trasy, městy Aktau a Baku, prodloužili dodací lhůty při využití Middle Corridoru na až 50 dní.

⁶ Propagační materiály spol. Bahnoperator

5 Import FCL zásilky z Číny

Tato kapitola se zaměřuje na proces importu celokontejnerové zásilky z čínského města Qindao do České republiky. Společnost ČD Cargo Logistics, a.s. v rámci tohoto procesu zajišťuje vyřízení poptávky, výběr vhodného typu kontejneru a volbu dopravce. V tomto případě byla přeprava realizována prostřednictvím partnerské společnosti World Jaguar Logistics, která následně oslovila konkrétního dopravce. ČD Cargo Logistics dále zprostředkovává předložení cenové nabídky poskytnuté dopravcem a po celou dobu přepravy zajišťuje komunikaci mezi partnerem, dopravcem a zákazníkem.

5.1 Poptávka

Poptávku na přepravu podal podnikatel (fyzická osoba) se sídlem v České republice. Předmětem přepravy byl přívěs pro rychlé občerstvení (food trailer) o hmotnosti cca 600 kg a hodnotě přibližně 6 000 USD, vyrobený společností Qingdao World Food Trailer Technology CO., LTD ve městě Qindao.

Tento typ zboží spadá do harmonizované nomenklatury pod kód 8716400000 – „ostatní přívěsy a návěsy.“

Zákazník požadoval cenovou nabídku pro dvě přepravní varianty: železniční přepravu po Hedvábné stezce a alternativní přepravu po moři. S ohledem na prioritu kratší dodací lhůty nakonec zvolil železniční přepravu.

Původním záměrem příjemce bylo přepravit přívěs formou LCL zásilky v rámci konsolidace s dalšími zásilkami od různých odesílatelů. Vzhledem k rozměrům a hodnotě zboží bylo však zvoleno bezpečnější a efektivnější řešení v podobě samostatné FCL zásilky.

Specifickým požadavkem zákazníka bylo připojištění zásilky s garancí minimální náhrady ve výši 30 000 USD v případě jakéhokoliv poškození. Tento požadavek samozřejmě nebylo možné splnit, proto bylo zvoleno standardní pojištění ve výši 110 % hodnoty zásilky, které zahrnovalo klauzuli A (Against All-Risks), pokrývající veškerá rizika bez výjimek.

Součástí požadavků bylo také zajištění celního odbavení, které realizoval partner ČD Cargo Logistics, a.s. – World Jaguar Logistics, Inc.

Původně zákazník požadoval přepravu s dodáním na konečnou adresu (Do-Do), avšak vzhledem k nemožnosti manipulace s kontejnerem či jeho obsahem na místě určení byla nakonec zvolena varianta vykládky a převzetí přívěsu na terminálu společnosti Metrans v Praze-Uhřetěvesi.

Společnost Metrans však odmítla manipulaci se zbožím v rozloženém stavu, v jakém byl food trailer přepravován. Z tohoto důvodu byla nakonec vykládka realizována ve skladu společnosti A-1, který se nachází v blízkosti terminálu Praha-Uhřetěves.

5.1.1 Cenová nabídka a volba dopravce

ČD Cargo Logistics oslovila své čínské partnery s poptávkou na přepravu, přičemž společnost World Jaguar Logistics nabídla nejvýhodnější kombinaci ceny a logistického řešení.

Celkové náklady na přepravu ze strany World Jaguar Logistics činily 9 280 USD a zahrnovaly:

- pronájem ISO kontejneru,
- silniční přepravu kontejneru od odesilatele na terminál v Xi'anu,
- terminálové poplatky (THC),
- vystavení a zajištění přepravní dokumentace (NL SMGS),
- dodatečné služby, jako například on-line sledování pohybu kontejneru během přepravy.

Naopak do ceny nebyly zahrnuty náklady na:

- vystavení celního dokladu T1,
- připojištění zásilky,
- případné mimořádné výdaje, například na celní kontrolu, skladné, stojné apod.

World Jaguar Logistics zajistila přepravu ve spolupráci se společností Bahnoperator, respektive její dceřinou společností Bahnoperator Polska, která realizovala fyzickou přepravu zásilky.

5.2 Incoterms

Kupní smlouva mezi kupujícím v České republice a prodávajícím v Číně stanovila dodací podmínku v souladu s pravidly INCOTERMS 2020 – FCA Xi'an.

Odesílatel zajistil naložení food traileru do přepravního kontejneru a následně jej předal partnerovi World Jaguar Logistics, který kontejner přepravil vlastním silničním dopravním prostředkem na

terminál v Xi'anu. Od tohoto okamžiku přešla veškerá rizika a náklady spojené s přepravou až do cílové destinace na příjemce.

5.3 Nakládka, způsob ložení a zajištění

Po porovnání vnitřních rozměrů a průchodnosti dveří se skutečnými rozměry food traileru byl pro přepravu zvolen standardizovaný 40 ft HC ISO kontejner, jehož pronájem u rejdaře zajistil partner World Jaguar Logistics za poplatek přibližně 2 000 USD. Přepravní kontejner měl přidělené číslo IOUU5200330.

Kontejner byl nejprve přistaven na terminál v Xi'anu, odkud jej World Jaguar Logistics přepravil silničním dopravním prostředkem do výrobního závodu odesilatele na adrese:

— 227 Jiaobang Liren and Technology Incubation Base, No. 69 Haier Avenue, Jiulong Street, Jiaozhou, Qingdao City, ShanDong, China.

Pronájem kontejneru se hradí pouze v případě, kdy se jedná o tzv. COC (Carrier's Own Container), což byl právě tento případ. Naopak pokud by byl použit SOC (Shipper's Own Container), tedy kontejner ve vlastnictví odesilatele, poplatek za pronájem by se samozřejmě neúčtoval.

Rozměry přepravovaného food traileru byly:

- délka: 4 000 mm
- šířka: 2 200 mm
- **výška: 2 600 mm**

Vnitřní rozměry 40 ft HC kontejneru		
Výška (Height)	Šířka (Width)	Délka (Length)
2 700 mm	2 350 mm	12 032 mm

Rozměry průchodu dveřmi 40 ft HC kontejneru	
Výška (Height)	Šířka (Width)
2 597 mm	2 340 mm

Tabulka 1: Rozměry 40 ft HC kontejneru

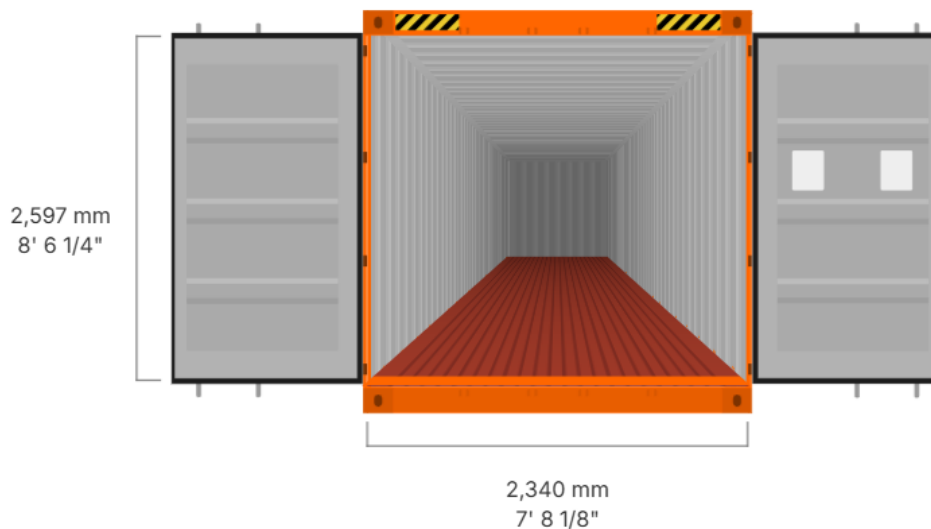
Hlavním problémem byla výška food traileru přesahující maximální vnitřní výšku kontejneru, a hlavně průchodnost dveří (výška).

Aby bylo možné přívěs bezpečně naložit, bylo nutné demontovat všechny odnímatelné části, včetně osy, ojnicích prvků a kol. Po této úpravě se food trailer vešel do standardizovaného 40 ft HC kontejneru.



Obrázek 6: 40 ft HC Kontejner – vnější pohled⁷

⁷ HAPAG-LLOYD. 40' Standard High Cube. Online. Dostupné z: <https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information/cargo-fleet/container/40-standard-high-cube.html>. [cit. 2025-02-17].



Obrázek 7: 40 ft HC kontejner – vnitřní pohled⁸

Odesílatel musel navíc upravit podlahu kontejneru, aby umožnil bezpečné naložení přívěsu.

Pro tento účel byla vytvořena ocelová konstrukce s kolejnicovým systémem, po kterém se přívěs do kontejneru posouval. Na míru byla rovněž vyrobena malá transportní kolečka, která byla dočasně připevněna k podvozku přívěsu.

Odmontované části, včetně osy a kol, byly v kontejneru speciálně zajištěny k podlaze, aby nedošlo k jejich pohybu během přepravy. Samotný food trailer byl upevněn ocelovými lany k rohovým prvkům kontejneru a současně zajištěn ze spodní strany k připevněné kolejnicové konstrukci.

Po dokončení nakládky byl kontejner zajištěn plombou a následně přepraven na terminál v Xi'anu, kde jej World Jaguar Logistics vyložit z nákladního vozidla a nechal dočasně uskladnit.

Před uskladněním provedla celní správa namátkovou kontrolu a kontejner byl znovu otevřen. Při inspekci bylo zjištěno, že food trailer nebyl dostatečně upevněn, což představovalo riziko pro další manipulaci a přepravu. S největší pravděpodobností se upevnění porušilo při silniční přepravě kontejneru na terminál.

⁸ HAPAG-LLOYD. 40' Standard High Cube. Online. Dostupné z: <https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information/cargo-fleet/container/40-standard-high-cube.html>. [cit. 2025-02-17].

Obsluha terminálu v Xi'anu proto zajistila dodatečné upevnění přívěsu, aby splňoval bezpečnostní standardy. Náklady spojené s touto úpravou byly příjemci vyúčtovány jako tzv. „reinforcement cost“ ve výši 68 USD.

Po dodatečném upevnění zboží a zavření kontejneru byla umístěna nová plomba, která byla zapsána do přepravní dokumentace.

Veškerá fotodokumentace k nakládce je obsažená v přílohách č. 1 až č. 12.

5.4 Trasování

Přeprava byla realizována po Jižním koridoru, historické trase Hedvábné stezky.

V Xi'anu, výchozím bodě celé přepravy, byl na zásilku vystaven NL SMGS. Kontejner byl následně naložen na vlak společnosti Bahnoperator, který opustil terminál v Xi'anu 2. února 2024.

Dalším bodem přepravy byl hraniční přechod Korghos-Altynkol (terminál Khorgos) kde došlo k překládce na vozy širokého rozchodu (1520 mm). Po překročení hranic pokračoval vlak směrem na terminál v polských Maleszewicích, kde opět proběhla překládka, tentokrát ale opačně – z vozů širokého rozchodu na vozy rozchodu normálního. V tomto bodě byl zároveň vystaven celní doklad T-1 k celému vlaku.

Pokud by přeprava skončila v Maleszewicích a příjemce by si kontejner vyzvedával na terminálu a dále jej přepravoval např. silniční dopravou, byl by pro tuto zásilku vystaven samostatný celní doklad T-. Dále by se vystavil druhý doklad na celý vlak, a to již po odečtení vyloženého kontejneru.

Posledním bodem přepravy před vykládkou byl terminál Metransu v Praze-Uhřetěvesi, kde byl kontejner po vykládce z vlaku přepraven do skladu společnosti A-1, který se nachází v těsné blízkosti terminálu.

Je důležité zdůraznit, že dopravce Bahnoperator zvládl celou přepravu velmi rychle a profesionálně, bez jakýchkoliv komplikací, i vzhledem k probíhajícím přípravám na oslavy Čínského nového roku. Kontejner byl k vyzvednutí v Praze-Uhřetěvesi již 27. února 2024, tedy přesně 25 dní od odeslání z terminálu v Xi'anu.

5.4.1 Strategické terminály

Jižní trasa Hedvábné stezky zahrnuje řadu klíčových terminálů a logistických uzlů. Následující terminály, které zde popisují, byly vybrány na základě jejich konkrétního významu pro realizaci této přepravy.

5.4.1.1 Terminál Xi'an

Terminál v Xi'anu je z historického hlediska jakýmsi „startovním bodem“ přeprav po Hedvábné stezce. V současnosti se jedná o moderní logistické centrum propojující prostřednictvím této trasy Asii a Evropu, přičemž se jedná o jeden z nejvíce frekventovaných terminálů celé Hedvábné stezky.

Terminál disponuje rozsáhlou infrastrukturou a vybavením, které zahrnuje moderní překladiště, které je schopno odbavit přes 66 000 TEU jednotek ročně, skladovací plochy a uzavřené sklady uzpůsobené pro širokou škálu produktů, administrativní budovy, z toho jednu vyčleněnou celníkům.



Obrázek 8: Terminál Xi'an⁹

Jedná se o největší vnitrozemský terminál v Číně a na jeho provozu se kromě Číny podílí od začátku roku 2024 i Kazachstán. Terminály, které plní obdobnou funkci na svých vlastních železničních uzlech, a které jsou objemově srovnatelné se Xi'anem jsou např. terminály Yiwu, Chengdu, Wuhan a Zhengzhou.

⁹ Terminál Xi'an. ITL GROUP. Online. Dostupné z: <https://www.xaitlgroup.com/>. [cit. 2025-02-11].

5.4.1.2 Terminál Khorgos

Terminál Khorgos se nachází na čínsko-kazachstánské hranici a je jedním z nejdůležitějších uzlů pro přepravy po Hedvábné stezce. Jedná se o multimodální terminál, který je klíčový pro import a export kontejnerových zásilek v rámci železniční přepravy mezi Asií a Evropou.



Obrázek 9: Poloha terminálu Khorgos¹⁰

Tento terminál je zároveň jedním z klíčových projektů iniciativy Nové Hedvábné stezky. Byl otevřen v roce 2014 a provádí se zde překládka kontejnerů z vozů normálního rozchodu na vozy rozchodu širokého. Terminál je vybaven moderními technologiemi a zařízeními, které umožňují rychlou a efektivní manipulaci s kontejnery. To zahrnuje automatizované systémy pro nakládání a vykládání, skladovací kapacity a překladiště.

Do budoucna je v plánu v rámci terminálu vybudovat i letiště, což by značně zvýšilo význam už tak důležitého terminálu, jakým Khorgos je.

¹⁰ SOUTH CHINA MORNING POST. *Khorgos: the biggest dry port in the world*. Online. Dostupné z: <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>. [cit. 2025-02-11].

5.4.1.3 Terminál Malaszewice

Tento polský terminál je pro železniční import do Evropy nesmírně důležitý. Dochází zde totiž k překládce zboží z vozů širokého rozchodu na vozy normálního rozchodu. Nachází se na hranici mezi Polskem a Běloruskem na hraničním přechodu Terespol-Brest.

Polsko je zároveň první vstupní zemí na území Evropské unie, proto se v tomto terminálu vytváří celní doklad T1, který slouží pro zboží se statutem unie, tedy už propuštěného do režimu 40 00 – volný oběh.

5.4.1.4 Terminál Praha-Uhřetěves

Terminál Metrans v Praze-Uhřetěvsi je jedním z nejvýznamnějších intermodálních překladišť v České republice a hraje klíčovou roli v logistice kontejnerové dopravy. Nachází se na strategické poloze na hlavní železniční trati spojující Prahu s dalšími evropskými centry a je důležitým uzlem pro přepravu zboží mezi Evropou a Asií.

Metrans, dceřiná společnost německého koncernu HHLA, provozuje tento terminál s cílem optimalizovat a urychlit překládku kontejnerů mezi železniční a silniční dopravou. Terminál je vybaven moderními technologiemi, včetně automatizovaných jeřábů, rozsáhlých skladovacích kapacit a pokročilých IT systémů pro sledování pohybu kontejnerů.

Díky své kapacitě, čítající kolem 420 000 metrů čtverečních, ze kterých je cca 270 000 metrů čtverečních vyčleněno jen pro manipulaci, deponii a skladování námořních kontejnerů, a technologickému vybavení umožňuje terminál Metrans v Praze-Uhřetěvsi efektivní manipulaci s kontejnerizovaným zbožím směřujícím nejen do České republiky, ale i do dalších evropských destinací. Hraje důležitou roli v rámci evropského železničního koridoru a umožňuje propojení mezi námořními přístavy, jako jsou Hamburg, Rotterdam či Koper, a vnitrozemskými oblastmi.

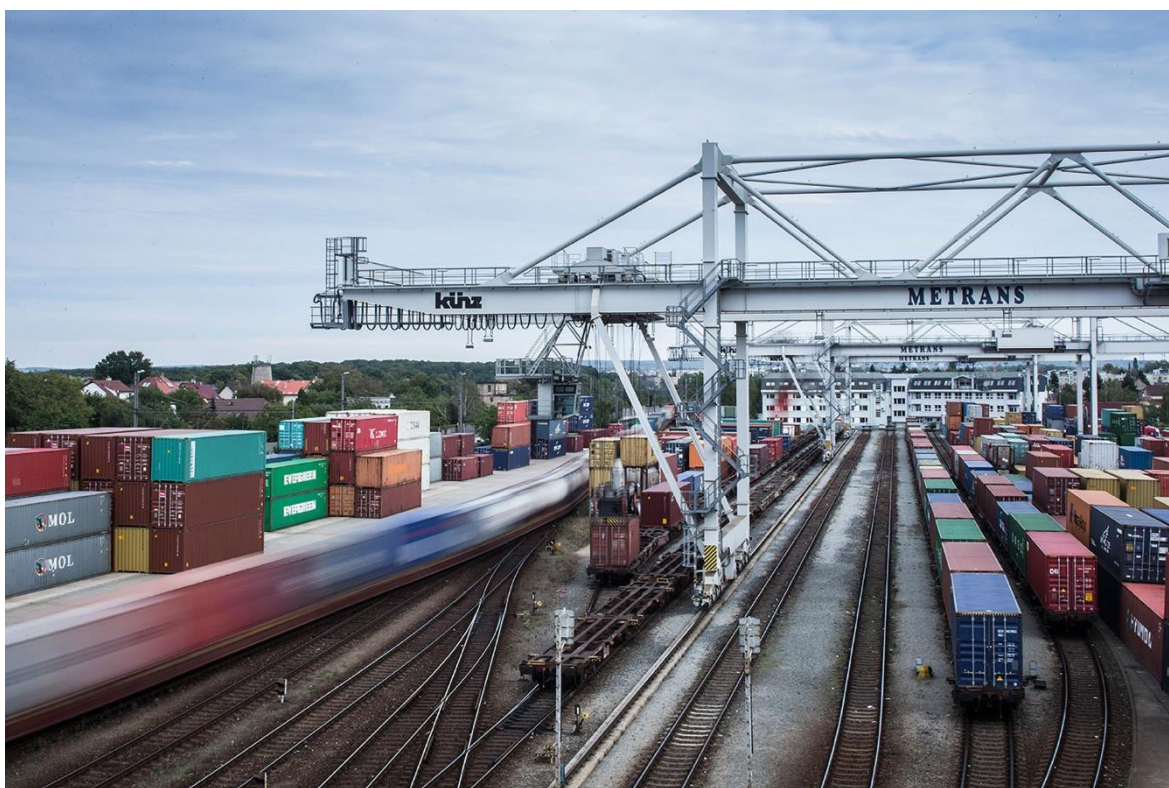
Význam terminálu dále roste v souvislosti s rozvojem železničního spojení mezi Evropou a Čínou v rámci iniciativy Nové hedvábné stezky. Metrans zde operuje vlaky spojující asijské průmyslové oblasti s evropským trhem, čímž podporuje ekologičtější a efektivnější přepravní řešení oproti námořní nebo letecké dopravě.

Zajímavostí terminálu v Praze-Uhřetěvsi je to, že terminál má rozdělené koleje, při ložných operacích se tak vlak musí rozdělit a přistavit na dvě manipulační koleje najednou. Terminál

disponuje celkem sedmi 600 metrů dlouhými tratěmi, šesti 350 metrů dlouhými tratěmi, a dvěma 550 metrů dlouhými tratěmi.

Celkově lze říci, že terminál Metrans v Praze-Uhřetěvesi je klíčovým logistickým centrem pro kontejnerovou dopravu a významným článkem v evropské železniční síti, který přispívá k rozvoji mezinárodního obchodu a zlepšení plynulosti přepravy mezi kontinenty.

Pro tento konkrétní případ to byl v podstatě koncový bod přepravy, pokud pomineme posun kontejneru do skladu A1. Zároveň by to byl koncový bod i pro alternativní řešení přepravy prostřednictvím námořní dopravy.

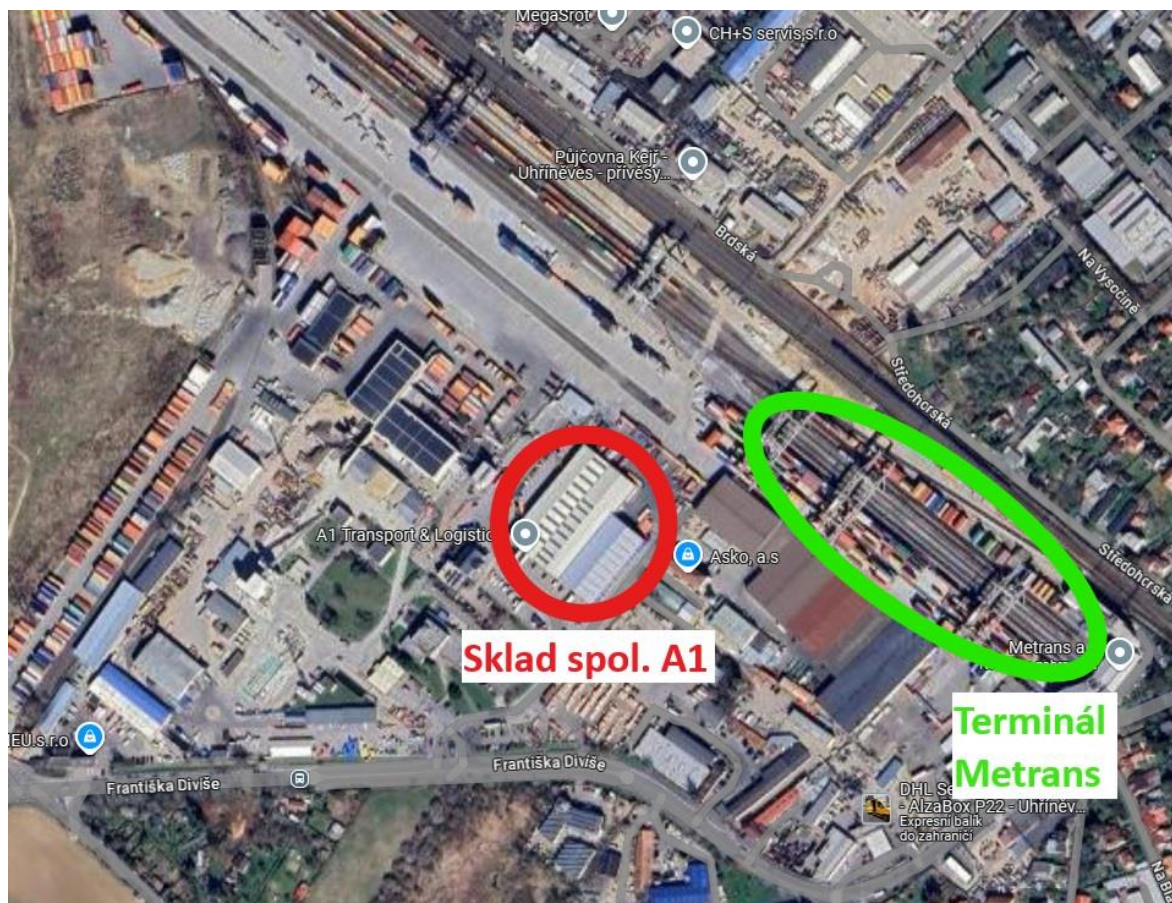


Obrázek 10: Terminál Metrans Praha-Uhřetěves¹¹

¹¹ Terminál Metrans Praha-Uhřetěves. METRANS. Online. Dostupné z: <https://metrans.eu/solutions/metrans-terminal-deport-solutions/hub-prague-cz/>. [cit. 2025-02-12].

5.5 Vykládka

Jak již bylo zmíněno, přestože železniční přeprava končila na terminálu Praha-Uhřetěves, samotná vykládka probíhala ve skladu společnosti A1. Kontejner byl silničním dopravním prostředkem přepraven do skladu této společnosti, kde proběhla jeho vykládka.



Obrázek 11: Mapa terminálu Metrans a skladu A1¹²

Pro tuto manipulaci byla použita vyrobená kolejnicová konstrukce v kontejneru. Food trailer byl poté v rozloženém stavu dočasně uskladněn. Po provedení vykládky byl společností A1 kontejner vrácen zpět na terminál Metrans.

¹² GOOGLE MAPS. Online. Dostupné z: <https://maps.google.com/>. [cit. 2025-02-17].

Příjemce si na terminál přivedl vlastní automechaniky, kteří food trailer zkompletovali, a následně si zboží odvezl do své provozovny, konkrétně na adresu Houska a Douda s.r.o., Pasířství, Pražská 71, Buštěhrad 273 43, Česká republika.

Z důvodu neprovedené registrace a technické kontroly nemohl být food trailer bez dalšího zásahu uveden na pozemní komunikace, příjemce si tak pro přepravu food traileru na svou adresu zajistil odtahovou službu. Do toho už ale ČD Cargo Logistics nijak nezasahovala.

Společnost A1 si za uvedené služby účtovala poplatek 800 USD.



Obrázek 12: Sklad společnosti A1¹³

¹³ A1 – TRANSPORT & LOGISTIC, S.R.O. *Sklad A1 – Uhřetěves*. Online. Dostupné z: <https://www.info-praha.cz/a1tl/index.html>. [cit. 2025-02-18].

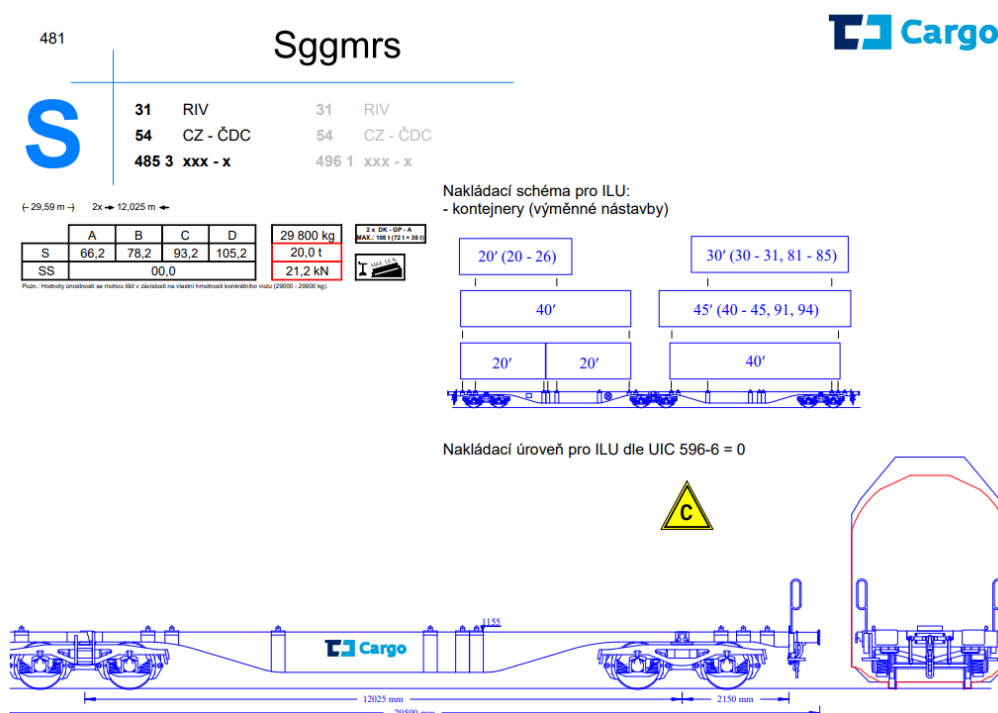
6 Technologie přepravy

Technologie přepravy, zahrnující výběr železničního vozu a přepis nákladního listu, spadá primárně do kompetence dopravce. Nicméně stručně popíši, jaký typ vozu byl použit, jaké jsou rozdíly mezi širokým a normálním rozchodem kolejí na trase Hedvábné stezky a proč se právní normy v Evropě a zemích bývalého Sovětského svazu liší.

6.1 Použitý železniční vůz

Doprovce k přepravě poskytl standardní 90 ft intermodální vůz se šesti nápravami se značením Sggmrs. Jedná se o standardizovaný vůz určený pro přepravu námořních ISO kontejnerů.

Na terminálu v Xi'anu byl kontejner naložen na železniční vůz pomocí portálového jeřábu a následně upevněn otočnými zámkami, které se zachytily do rohových prvků kontejneru.



Obrázek 13: Typový list vozu Sggmrs¹⁴

¹⁴ Typový list vozu Sggmrs. Online. Dostupné z: <https://www.cdcargo.cz/katalog-nakladnich-vozu>. [cit. 2025-01-21].

Uvedený obrázek je pouze ilustrativní a pochází z vozového katalogu ČD Cargo, a.s. Bahnoperator samozřejmě použil svůj vlastní model.

6.2 Normální a široký rozchod

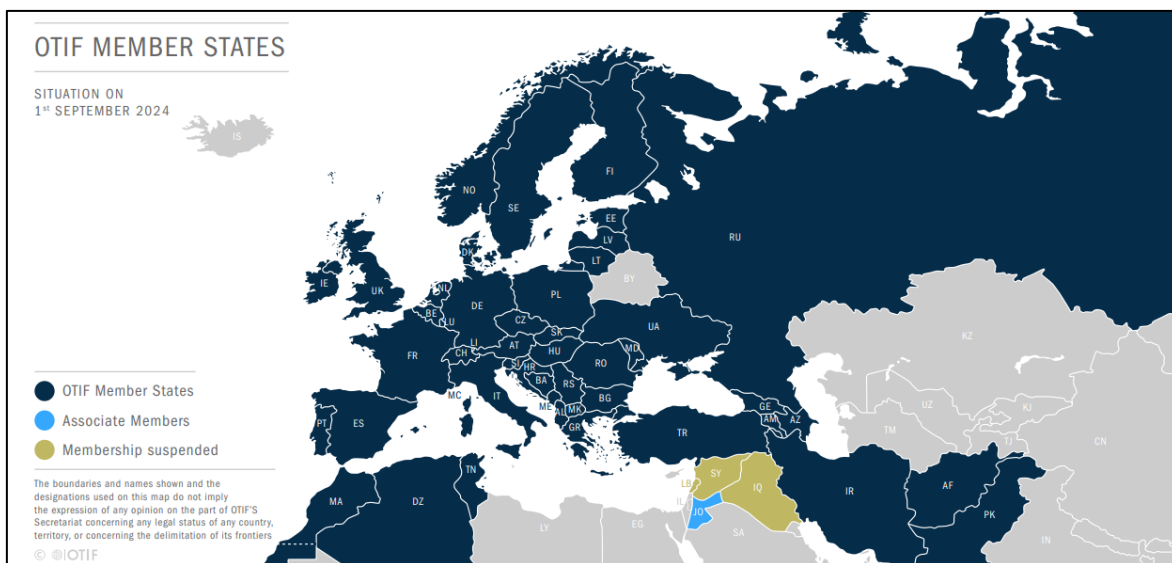
Na trase Hedvábné stezky se střídají železniční tratě s různým rozchodem kolejí, což významně ovlivňuje průběh přepravy. Zatímco většina evropských železnic využívá standardizovaný normální rozchod 1 435 mm, v postsovětských zemích, včetně Ruska, Běloruska, Kazachstánu a Mongolska, se používá široký rozchod 1 520 mm. Tento rozdíl vznikl historicky – ruská železniční síť byla na počátku budována s širším rozchodem, aby byla méně kompatibilní s evropskými tratěmi a snížilo se riziko invaze po železnici. Další důvod spočíval v přizpůsobení širším vozům, které umožňovaly vyšší přepravní kapacitu.

Z praktického hlediska tento rozdíl znamená, že při přepravě z Číny do Evropy musí dojít ke změně podvozků železničních vozů, nebo k překládce kontejnerů na vozy odpovídajícího rozchodu. K tomu dochází na překladištích, jako je hraniční přechod mezi Čínou a Kazachstánem nebo mezi Běloruskem a Polskem. Tento proces vyžaduje čas a logistickou koordinaci, což může ovlivnit celkovou dobu přepravy.

6.3 Nový podej a přepis NL SMGS na NL CIM

Při železničních přepravách mezi Asií a Evropou dochází k významným právním rozdílům v důsledku rozdílných mezinárodních předpisů upravujících provoz železniční dopravy. Hlavními právními rámci jsou Úmluva o mezinárodní železniční přepravě COTIF, jejíž součástí je příloha JPP CIM, který upravuje mezinárodní přepravu zboží, a Dohoda o mezinárodní železniční nákladní přepravě SMGS.

CIM je právní rámec používaný v signatárních zemích úmluvy COTIF, jinak nazývaných společenství OTIF. Společenství je mezinárodní nevládní organizace, která právně zastřešuje mezinárodní železniční přepravu v rámci OTIF a snaží se sjednotit a zjednodušit právní předpisy např. právě při přepravách do/ze zemí bývalého Sovětského svazu.



Obrázek 14: Územní platnost úmluvy COTIF¹⁵

Naopak SMGS je právní systém používaný v zemích bývalého Sovětského svazu, Číně, Mongolsku a dalších asijských státech. Tento systém je spravován Organizací pro spolupráci železnic (OSJD) a má odlišné principy odpovědnosti dopravce a dokumentace. Hlavní rozdíl spočívá v tom, že přeprava podle SMGS vyžaduje specifický nákladní list SMGS, který není plně kompatibilní s dokumentací CIM. To způsobuje administrativní komplikace při přechodu z jednoho právního rámce do druhého.

Tyto dva systémy se historicky vyvinuly odděleně a stále existují vedle sebe, což vede k nutnosti překládky zboží nebo změny dopravních dokumentů při přechodu z jednoho režimu do druhého.

Vzhledem k již uvedeným rozdílům mezi právními úpravami v rámci železniční dopravy mezi Evropou a zeměmi bývalého Sovětského svazu, je nutno provádět tzv. nový podej a přepis NL.

ČD Cargo Logistics, a.s. v podstatě nikdy přepis nákladních listů SMGS neprovádí, u tohoto konkrétního obchodního případu vše zajistil World Jaguar Logistics ve spolupráci s dopravcem Bahnoperator.

NL CIM tak nebyl k dispozici, pravděpodobně byl uschován u jednoho z uvedených partnerů, takže jsem sám provedl přepis dokumentu z NL SMGS (viz. příloha č. 13) na NL CIM (viz. příloha č. 14).

¹⁵ Územní platnost úmluvy COTIF. OTIF. Online. Dostupné z: https://otif.org/en/?page_id=51. [cit. 2025-02-12].

7 Alternativní řešení – námořní přeprava

Jak bylo již zmíněno, alternativním řešením pro import je námořní doprava.

Suezský průplav, který představuje klíčovou dopravní tepnu globálního obchodu, propojující Středozemní a Rudé moře, v současné době čelí značným bezpečnostním hrozbám, které mají dopad na globální námořní dopravu. Mezi hlavní rizika patří útoky jemenských povstalců, kteří působí v oblasti Rudého moře a ohrožují bezpečnost plavidel směřujících do průplavu. Tyto útoky, často prováděné za použití bezpilotních dronů a dalších moderních technologií, vedly k narušení plynulosti dopravy a nárůstu přepravních nákladů.

V reakci na rostoucí bezpečnostní hrozby se mnoho rejdařů rozhodlo změnit své trasy. Místo tradičního průjezdu Suezským průplavem volí delší alternativu, která vede kolem Mysu Dobré naděje na jižním pobřeží Afriky. Tato trasa, přestože zajišťuje vyšší úroveň bezpečnosti, prodlužuje dobu přepravy a zvyšuje náklady na palivo a provoz lodí. Například přeprava z Číny do severoevropských přístavů, jako jsou Hamburk, Bremerhaven či Gdaňsk, se tímto způsobem prodlužuje o minimálně 15 dnů. Tento časový posun má přímý dopad na dodavatelské řetězce a na ceny zboží na globálních trzích.

7.1 Porovnání doby přepravy

Před nutností obeplouvání Mysu Dobré naděje činil čas přepravy (hovoříme samozřejmě o transit time CY-CY) pro lodě plující z Číny do severoevropských přístavů přibližně 36 až 42 dnů. Tento časový rámec samozřejmě závisí na typu komodity, typu kontejneru, konkrétních destinacích a možnostech rejdaře. Vzhledem k výše zmíněným komplikacím a bezpečnostním rizikům se v současnosti tento čas výrazně prodloužil na 50 až 55 dnů.

Naopak, přeprava po jižní trase Hedvábné stezky, jak tomu bylo v tomto konkrétním případě, trvala přesně 25 dní, i přestože došlo k pětidennímu zpoždění. Původně měl být kontejner vypraven z Xi'anu již 27. ledna 2024, avšak kvůli nedostatku pracovníků na terminálu před začátkem oslav Nového čínského roku došlo k posunu tohoto data.

Kontejner opustil terminál v Xi'anu 2. února 2024 a na terminál v Praze-Uhřetěvesi dorazil 27. února 2024.

Tento způsob přepravy standardně představuje poloviční dobu přepravy (neplatí pro Middle Corridor) ve srovnání s využitím námořní dopravy.

Porovnání doby přepravy u různých alternativ přepravy			
Hedvábná stezka (jižní trasa)	Middle Corridor	Námořní doprava (průplav Suezem)	Námořní přeprava aktuálně (Mys dobré naděje)
Cca 20–25 dnů	Cca 25–35 dnů	Cca 36–45 dnů	Cca 50–55 dnů

Tabulka 2: Porovnání doby přepravy železnice/moře

7.2 Porovnání ceny

Podle původních požadavků zákazníka poptávala společnost ČD Cargo Logistics, a.s. také cenu za import prostřednictvím námořní dopravy u rejdaře COSCO. Tento rejdař je schopen zajistit přepravu kompletní přepravu včetně následné vnitrozemské železniční přepravy z přístavu Hamburk na terminál Praha-Uhřetěves, a to ve spolupráci se společností Metrans. Cena za tuto přepravu na terminál u společnosti Metrans činí přibližně 840 USD.

Cena přepravy CY-CY (Ocean Freight) z přístavu Qindao na terminál Praha-Uhřetěves by činila přibližně 6 470 USD. V uvedené ceně je započten i poplatek za pronájem kontejneru, veškeré terminálové a přístavní poplatky a cena za přepravu na terminál Metrans.

Porovnání ceny za přepravu	
<u>Železniční přeprava po Hedvábné stezce</u> Qindao – Xi'an – Praha-Uhřetěves	<u>Námořní přeprava</u> Qindao – Hamburk – Praha-Uhřetěves
9 280 USD + 800 USD manipulace v A1	6 470 USD + 800 USD manipulace v A1

Tabulka 3: Porovnání ceny za přepravu železnice/moře

Pokud porovnáme cenu přepravy po železnici a po moři, rozdíl činí 2 810 USD. V obou případech by bylo samozřejmě nutné zaplatit poplatek ve výši 800 USD společnosti A1 za manipulaci a využití jejich skladových prostor pro vykládku a kompletaci food traileru.

7.2.1 East Bound a West Bound

Dalším zajímavým aspektem, který stojí za zmínku, jsou orientační ceny kontejnerů pro přepravy ve směru East Bound a West Bound.

East Bound označuje přepravu směřující na východ, tedy z Evropy do Asie. Tento směr je méně běžný a výrazně levnější. Důvodem nižších cen je především nižší poptávka po exportech z Evropy do Asie. Mezi hlavní exportní komodity v tomto směru obchodu patří například dřeviny. Důležitým faktorem snižujícím cenu je také to, že díky masivnímu exportu z Číny by v případě, že by se kontejnery nevracely zpět, mohlo dojít k nedostatku kontejnerů na asijském trhu. Aby byla „zpětná přeprava“ kontejnerů pro čínské rejdaře výhodná, musí být kontejnery alespoň částečně vytíženy (loženy), což znamená, že ceny pro East Bound přepravy jsou sníženy. Tento krok pomáhá zajistit návrat kontejnerů a zaručuje rejdařům a operátorům v Číně to, že pro ně tyto přepravy nebudou prodělečné.

Naopak West Bound přepravy, tedy ty směřující z Asie do Evropy, jsou častější a představují hlavní směr importu. Ceny za pronájem kontejnerů pro tento směr bývají značně vyšší.

Obecně lze říci, že ceny za pronájem kontejnerů pro East Bound přepravy jsou přibližně o 50 % nižší než pro West Bound. V některých případech mohou být ceny dokonce třetinové nebo čtvrtinové v porovnání s West Bound kontejnery.

Závěr

Cílem této práce bylo popsat proces přepravy celokontejnerové zásilky z Číny do České republiky prostřednictvím železničního spojení Hedvábné stezky a poskytnout přehled o rozdílech mezi železniční a námořní dopravou v rámci importu takovéto zásilky.

Přeprava po Hedvábné stezce je již etablovaným a efektivním systémem, avšak stále existují výzvy a oblasti, kde je možné dosáhnout zlepšení. Mezi hlavní faktory ovlivňující efektivitu této trasy patří kapacita terminálů, rozdílné rozchody kolejí, administrativní náročnost celních procedur a geopolitická rizika. Také rostoucí náklady a konkurence ve formě námořní dopravy mohou ovlivnit její atraktivitu pro přepravce.

Jedním z možných vylepšení, které by mohlo přispět ke zjednodušení procesů je dle mého širší využívání kombinovaných nákladních listů CIM/SMGS. Tento systém je relevantní především pro přepravy procházející Ruskou federací a dalšími státy s odlišnými právními režimy železniční přepravy. Přestože je Ruská federace signatářem úmluvy COTIF, neaplikuje všechny její části, což činí využívání kombinovaných nákladních listů přínosným především pro tranzit přes postsovětské země, jako jsou Rusko, Bělorusko a Kazachstán.

Vzhledem k současné geopolitické situaci a obchodním restrikcím mezi Ruskem a některými západními zeměmi je sice snaha hledat alternativní trasy, například přes Kaspické moře (Middle Corridor), nicméně železniční přeprava přes Rusko zůstává významnou součástí nákladní dopravy mezi Čínou a Evropou.

V případě Číny je implementace kombinovaných nákladních listů složitější. Standardní praxí je používání nákladního listu CIM pro evropskou část přepravy a SMGS pro asijskou část. Ačkoliv teoreticky by bylo možné tento nástroj využít i zde, v praxi se k tomu přistupuje jen výjimečně, zejména kvůli administrativním odlišnostem a právním nesrovnalostem mezi systémy.

Optimalizace přepravních procesů na trase Hedvábné stezky by tedy neměla být zaměřena pouze na implementaci CIM/SMGS, ale i na širší digitalizaci dokumentace, zlepšení infrastruktury klíčových terminálů, zefektivnění překládky mezi různými rozchody kolejí a zkrácení celkových tranzitních časů.

Zdroje

Odborné praxe a konzultace maturitní práce

Webové stránky

- BAHNOPERATOR GMBH. Online. Dostupné z: <https://bahnoperator.com/>. [cit. 2025-02-13].
- *China's Massive Belt and Road Initiative*. Online. Council on Foreign Relations. Dostupné z: <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative>. [cit. 2025-01-21].
- INTERRAIL. Online. Dostupné z: <https://www.interrail.ag/>. [cit. 2025-02-13].
- LOMY A TĚŽBA.CZ. *Železnice – jak vznikl rozchod kolejí 1435 mm?* Online. Dostupné z: https://www.lomyatezba.cz/2018/2018-1/item/848-zeleznice-jak-vznikl-rozchod-koleji-1435-mm-?utm_source=chatgpt.com. [cit. 2025-02-18].
- MÉDIUM.CZ. *Rozchod železničních kolejí*. Online. Dostupné z: <https://medium.seznam.cz/clanek/hanak-rozchod-zeleznicnich-koleji-59658>. [cit. 2025-02-18].
- METRANS, A.S. *HUB Prague*. Online. Dostupné z: <https://metrans.eu/solutions/metrans-terminal-deport-solutions/hub-prague-cz/>. [cit. 2025-02-12].
- MTL SHIPPING AGENCY. Online. Dostupné z: <https://bahnoperator.com/>. [cit. 2025-02-13].
- RTSB GROUP. Online. Dostupné z: <https://rtsb.group/>. [cit. 2025-02-13].
- SHENZHEN CNTRANS INTERNATIONAL LOGISTICS CO., LTD. Online. Dostupné z: <http://en.cntrans.com/>. [cit. 2025-02-13].
- THE ASTANA TIMES. *President Tokayev Launches Xi'an Logistics Terminal, Marking Milestone in Kazakh-China Cooperation*. Online. 2024. Dostupné z: <https://astanatimes.com/2024/02/president-tokayev-launches-xian-logistics-terminal-marking-milestone-in-kazakh-china-cooperation/>. [cit. 2025-02-11].
- *The Silk Road*. Online. National Geographic. Dostupné z: <https://education.nationalgeographic.org/resource/silk-road/>. [cit. 2025-01-21].

- ZHENGZHOU INTERNATIONAL HUB DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION CO., LTD.
Online. Dostupné z: <https://zxdc.zzguojilugang.com/client/>. [cit. 2025-02-13].

Zdroje obrázků

- *Viz poznámky pod čarou*

Zdroje tabulek a grafů

- *Vlastní tvorba*

Zdroje příloh

- *Přílohy byly poskytnuty společností ČD Cargo Logistics, a.s. nebo odesilatelem zásilky*

Seznam příloh

Příloha 1: Food trailer

Příloha 2: Food trailer

Příloha 3: Food trailer zabalen do ochranné fólie

Příloha 4: Kolejnicová konstrukce pro nakládku food traileru

Příloha 5: Přivařená kolečka pro posun na kolejnicích

Příloha 6: Vnitřek food traileru

Příloha 7: Nakládka food traileru do kontejneru

Příloha 8: Posun food traileru po kolejnicové konstrukci

Příloha 9: Připevnění odmontovaných kol k podlaze kontejneru

Příloha 10: Připevnění osy k podlaze kontejneru

Příloha 11: připevnění chladících boxů k podlaze kontejneru

Příloha 12: Ložený kontejner před zaplombováním

Příloha 13: Nákladní List SMGS

Příloha 14: Nákladní list CIM

Přílohy



Příloha 1: Food trailer



Příloha 2: Food trailer



Příloha 3: Food trailer zabalen do ochranné fólie



Příloha 4: Kolejnicová konstrukce pro nakládku food traileru



Příloha 5: Přivařená kolečka pro posun na kolejnicích



Příloha 6: Vnitřek food traileru



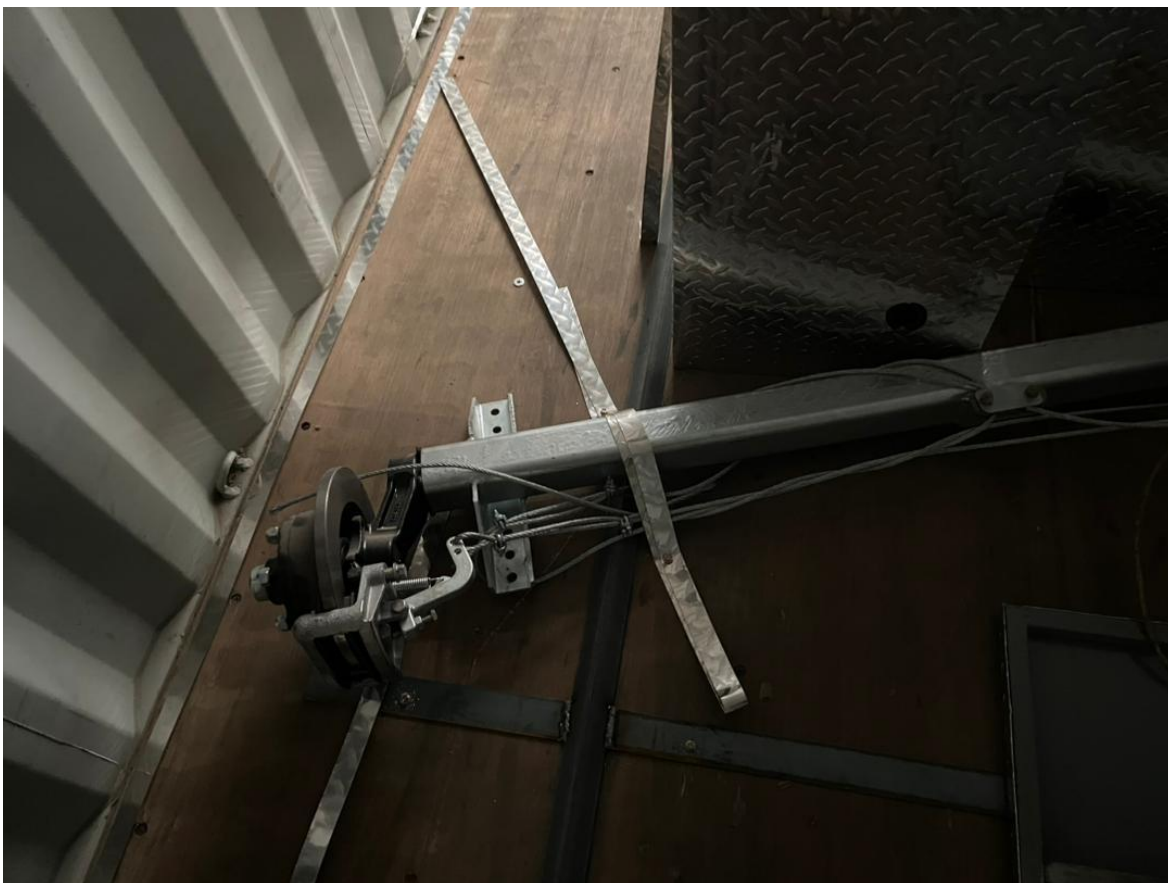
Příloha 7: Nakládka food traileru do kontejneru



Příloha 8: Posun food traileru po kolejnicové konstrukci



Příloha 9: Připevnění odmontovaných kol k podlaze kontejneru



Příloha 10: Připevnění osy k podlaze kontejneru



Příloha 11: připevnění chladících boxů k podlaze kontejneru



Příloha 12: Ložený kontejner před zaplombováním

4 运单副本 — Дубликат накладной
(给发货人) — (для отправителя)

跨欧亚

29 批号—Отправка №
33387980

2 发站—Станция отправления

384500

1 发货人—Отправитель

2 发站—Станция отправления

384500

3 收货人—Получатель

4 收货人—Получатель

5 到站—Станция назначения

040600

6 国境口岸站—Пограничные станции переходов

7 车辆—Вагон

8 车辆—Вагон

9 车辆—Вагон

10 车辆—Вагон

11 车辆—Вагон

12 车辆—Вагон

13 货物重量
Масса груза

14 件数
К-во мест

15 货物名称—Наименование груза

16 包装种类
Род упаковки

17 件数
К-во мест

18 重量 (公斤)
Масса (в кг)

19 封印—Пломбы

20 由何方装车—Погружено

21 确定重量的方法
Способ определения массы

22 承运人—Перевозчик

23 运送费用的支付—Уплата провозных платежей

24 发货人附带的文件—Документы, приложенные отправителем

25 与承运人无关的信息, 供货合同号码

26 缔结运输合同的日期
Дата заключения договора перевозки

27 到达日期—Дата прибытия

28 办理海关和其他行政手续的记录

Příloha 13: Nákladní List SMGS

Příprava zboží podléhá v případě speciálního ujednání právním předpisům CIM, které jsou se použitelné přepravní podmínky dopravce. Příprava jednotných vozů podléhá s výhradou speciálního ujednání právním předpisům CUV. Dále platí příslušné smluvní podmínky speciálního dopravního podniku.		30 Nákladní list CIM Frachtbrief CIM ☒		vozový list CUV Wagenbrief CUV ☐		40 41 42 43 44 45 46 47	
1 Odesílatel (jméno, adresa) Absender (Name, Anschrift) PKP Cargo Terminale Polska 4, 21-540 Malaszewicze Polsko Čís DPH MWSL-Nr.		2 3 E mail: konteinerowy@pkpcargoterminal.com Tel. (+48) 785 863 185 Fax		7 Prohlášení odesílatele Erklärung des Absenders		8 Reference odesílatele - Absender Referenz	
4 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Anschrift, Land) Metrans, a.s. - Terminál Praha-Uhrňíněves Podlešská 926 104 000 Praha 10 - Uhrňíněves Česká republika MWSL-Nr. ID:		5 6 Fax		9 Přílohy - Beilagen			
10 Místo dodání Ablieferungsdorf Metrans, a.s. - Praha-Uhrňíněves Evidenční č. stanice: 549568		11 12 Země - Land Česká republika		16 Převezí Übernahme Měsíc - den - hodina Monat - Tag - Stunde Místo - Ort		18 Vůz čís. - Wagen nr. 19 Trať Strecke kým - durch	
13 Obchodní podmínky - Kommerzielle Bedingungen		14		20 Placení přepravného - Zahlung der Kosten Vyplaceno dovozně - Franko Fracht včetně - einschließlich až do - bis FCA Incoterms		26 Dobírka - Nachname Wert des Gutes Měna 27 Zájem na dodání Interesse an der Lieferung Měna 28 Dobírka - Nachname Měna 48 Přezkoumání Überprüfung Kým - durch	
21 Označení zboží Bezeichnung des Gutes Food Trailer HS: 8716400000		22 Mimořádná zásilka Aussergewöhnliche Sendung ano ja ☐		23 RID ano ja ☐		24 Kód NHM NHM Code 8716400000 25 Hmotnost Masse 1160 3550 4710 kgs 99 Celní záznamy Zollamtliche Vermerke	
70 Trať - Strecke 71 72 73 74 75 76 77 78		79 Poplatky Gebühren		49 Výplatní kódy Frankaturcode 50 Směrovací cesty - Leitungswege		51 Celní řízení - Zollbehandlung Terminal handling due to a contract #040 from 28.07.2022 52 Výplatní účet Frankaturrechnung ano ja ☐ 53 Dobírková průvodka č. Nachnahmebegleitschein Nr. 54 Komerční zápis č. Tatbestandsaufnahme Nr. 55 Prodloužení dodací lhůty - Lieferfristverlängerung Kód - Code od - von do - bis místo - Ort	
56 Záznamy dopravce - Erklärungen des Beförderers		57 Ostatní dopravci - Andere Beförderer Jméno, adresa - Name, Anschrift		60 Dáno k dispozici Bereitgestellt Měsíc - den - hodina Montag - Tag - Stunde		62 Identifikace zásilky Sendungs- Identifikation Podnik - Unternehmen Podací č. - Versand Nr.	
58 a) Smluvní dopravce - Vertraglicher Beförderer Podpis - Unterschrift b) Zjednodušený tranzitní režim Vereinfachtes Eisenbahnversandverfahren ano ja ☐ Kód hlavního povinného Code Hauptverpflichteter		59 Datum příjezdu - Ankunftsdatum Dodací č. - Empfangs-Nr. Prvopis Original 1 (příjemce)		61 Potvrzení příjemce při odběru Empfangsbescheinigung Datum, podpis - Datum, Unterschrift		29 Místo a datum vystavení Ort und Datum der Ausstellung	

Příloha 14: Nákladní list CIM