

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Vliv zrušení námořních konferencí na servis  
a cenovou hladinu rejdařů

Michaela Bartošová

Bakalářská práce

2013

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michaela Bartošová**  
Osobní číslo: **D10022**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Vliv zrušení námořních konferencí na servis a cenovou hladinu rejdářů**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Organizace námořní dopravy a legislativa EU
2. Analýza současného stavu
3. Návrhy opatření související s námořní dopravou

Závěr

UPA054764



Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucího  
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:  
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jiří Čáp, Ph.D.  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: 30. listopadu 2012

Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2013

prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2012

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 22. 5. 2013

Michaela Bartošová

#### Poděkování:

Na tomto místě bych chtěla poděkovat Ing. Jiřímu Čápovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a připomínky, které mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce. Dále bych ráda poděkovala Ing. Radku Dudovi za poskytnuté materiály, statistiky a odborné konzultace, které byly nezbytné pro vypracování analytické části této práce.

## ANOTACE

Práce se zaměřuje především na problematiku trhu námořní kontejnerové přepravy. Dává si za úkol najít, popsat a zanalyzovat dopady rozhodnutí Evropské komise o zrušení blokové výjimky pro námořní liniové konference ze soutěžního práva EU, a jejich vliv na cenovou hladinu rejdařů a poskytovaný servis.

## KLÍČOVÁ SLOVA

liniové konference, námořní přeprava, námořní rejdaři, servis, cenová hladina

## TITTLE

The Influence of termination of Liner conferences on service and price level of shipowners.

## ANNOTATION

The thesis is focused primarily on issues of container shipping marketplace. It has a task of find, describe and analyze the Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law, and their influence on the price level of shipowners and offered service.

## KEYWORDS

liner conferences, maritime transport, ocean carriers, service, price level

## Obsah

Úvod .....	9
<b>1 Organizace námořní dopravy a legislativa EU .....</b>	<b>10</b>
1.1 Námořní doprava liniová, konosament.....	12
1.1.1 Konosament.....	12
1.1.2 Námořní nákladní list.....	13
1.2 Námořní doprava trampová, Charter Party .....	13
1.2.1 Charter Party (C/P).....	14
1.3 Námořní přístavy.....	14
1.4 Zajištění námořní dopravy.....	17
1.4.1 Subjekty na námořním přepravním trhu .....	18
1.4.2 Instituce v námořní přepravě.....	19
1.5 Užší formy spolupráce v námořní dopravě .....	21
1.6 Legislativa EU .....	23
<b>2 Analýza současného stavu .....</b>	<b>26</b>
2.1 Námořní liniové konference .....	26
2.2 Vznik liniových konferencí .....	27
2.3 Analýza legislativního zajištění liniových konferencí .....	29
2.4 Bílá kniha 2004.....	31
2.5 Proces zrušení nařízení (EHS) č. 4056/86 .....	33
2.6 Současný stav na námořním přepravním trhu .....	35
2.6.1 Námořní dálnice.....	36
2.7 Očekávané dopady zrušení liniových konferencí.....	38
2.8 Reálné dopady zrušení liniových konferencí .....	39
2.8.1 Cenová hladina.....	39
2.8.2 Servis a kvalita služeb.....	43
<b>3 Návrhy opatření související s námořní dopravou .....</b>	<b>46</b>
3.1 Vytyčení konkrétních návrhů .....	46
3.1.1 Snížení přepravních kapacit zastavením objednávek.....	47

3.1.2 Snížení přepravních kapacit odstavováním starších lodí .....	48
3.1.3 Návrh na vytvoření určité formy konference .....	51
3.1.4 Termínovaná burza.....	52
3.1.5 Ekologické návrhy .....	53
<b>Závěr .....</b>	<b>56</b>
<b>POUŽITÁ LITERATURA .....</b>	<b>57</b>
<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>59</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>60</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>61</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>62</b>

## Úvod

Tato bakalářská práce pojednává o dopravním odvětví, které konstantně přináší do mezinárodního obchodu vysoké objemy přeprav a s tím související finanční prostředky. Námořní doprava je dynamický a stále expandující druh dopravy a lze považovat znalost této problematiky, z hlediska budoucího vývoje, za přínos k profesnímu životu. Zejména námořní kontejnerová přeprava má celosvětový význam z důvodu zapojení do řetězce kombinované dopravy. Práce je především zaměřena na klíčové momenty na námořním přepravním trhu. Jeho fungování za působení globální ekonomické krize, která silně zasáhla mezinárodní obchod, výkyvy v nabídce a poptávce po lodním prostoru, a především dopady rozhodnutí Evropské komise o zrušení blokové výjimky pro námořní liniové konference ze soutěžního práva EU.

V roce 2008 Evropská komise rozhodla o zrušení blokové výjimky pro námořní liniové konference, a tím vznikla vysoká nestabilita přepravních tarifů, jejichž interval měnící se cenové úrovně se rychle zkracuje. To způsobuje problémy jak na straně nabídky lodního prostoru (rejdařské společnosti), které nyní nemohou dlouhodoběji plánovat své rozpočty, tak i na straně poptávky, kde nemohou předpovídat své budoucí podnikatelské aktivity. Zrušení námořních konferencí nepochybně přineslo snížení cen přepravních tarifů, což uvítali hlavně na straně poptávky, avšak pouze krátkodobě. Nyní se námořní přepravní trh musí vyrovnat s negativními dopady na kvalitu přepravních služeb, spolehlivost přeprav, intervaly linek i dopad na ekologický aspekt dopravy.

V rámci uvedení čtenáře do složité problematiky fungování námořní dopravy je tato práce rozdělena na 3 části. Teoretická část prezentuje celkové zajištění, jak smluvní tak i bezpečnostní. Druhá část je analytická, kde se snažím zastihnout veškeré aspekty působící na námořní kontejnerový trh a následky jejich vlivu. V poslední části jsou uvedeny autorovi návrhy na zlepšení pozice rejdařů, a na eliminaci klíčových problémů.

Jako hlavní cíle práce jsem si stanovila popsat dopady zrušení blokové výjimky pro námořní liniové konference na služby poskytované rejdaři a na jejich finanční situaci. Dále také vysledovat budoucí vývoj a trendy v tomto segmentu dopravy, a na těchto poznatcích založit návrhy spojené s touto problematikou. Získané poznatky bych ráda porovnávala a vyvodila závěry o přínosu zrušení liniových konferencí.

# 1 Organizace námořní dopravy a legislativa EU

Historie námořní přepravy sahá hluboko do minulosti, od zámořských objevů v 15. století, přes první nákladní lodě na kusové zásilky, až po nejnovější moderní kontejnerové lodě. Spolu s pozemní přepravou je námořní přeprava lidí a nákladu nejstarším způsobem přemísťování. Vývoj v tomto odvětví se stále zrychluje a každým rokem se objevují nové technologie a modernizace, které pomáhají zefektivnit přepravu, ale také více chránit životní prostředí. *„Na rozvoj dopravy zboží měli vždy významný vliv jak politická situace, tak i rozvoj lidského poznání a schopností. V jakémkoliv období byla však dálková doprava zboží nejen zdrojem podnikání pro účastníky tohoto odvětví, ale zároveň i motorem pozitivního propojování kultur, a tím i rozvoje lidské civilizace obecně.“* [1, str. 10]

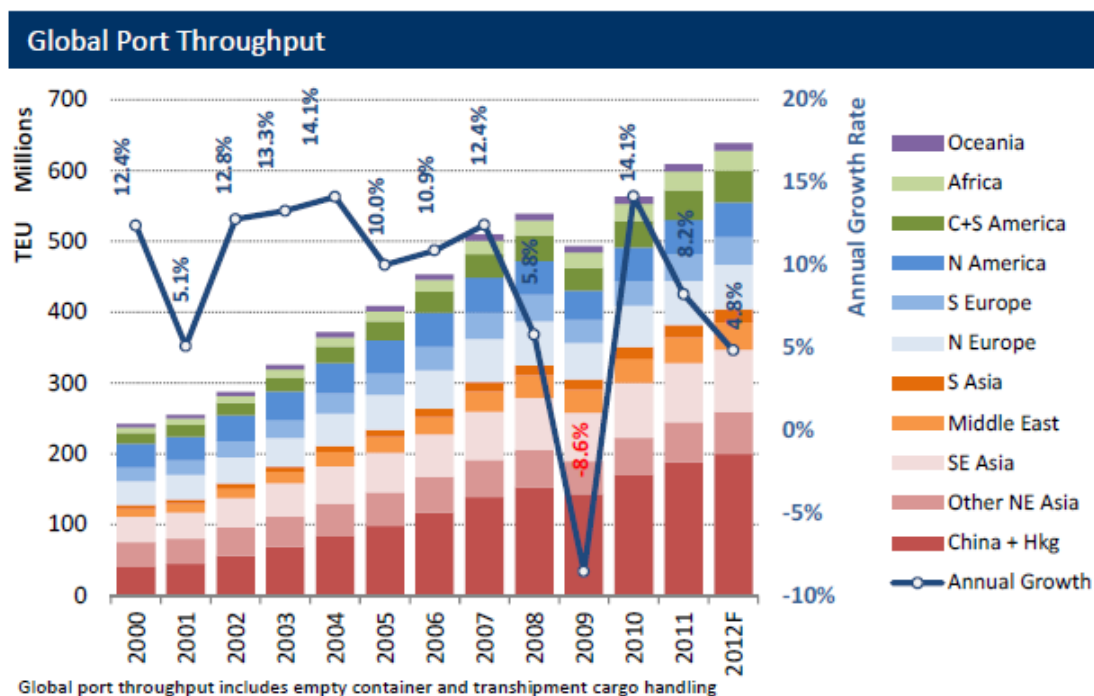
Koncepce námořní přepravy před druhou světovou válkou byla převážně trampová, tedy přeprava podle potřeby bez jakéhokoliv řádu. S druhou polovinou 20. století se začala dynamicky rozšiřovat liniová přeprava a s tím pevně stanovené časy přepravy a trasy. Nejvýznamnějším krokem v námořní dopravě byla bezpochyby kontejnerizace, která se začala rozvíjet v roce 1956. Průkopníkem byl Malcom McLean, který začal aplikovat kontejnery ve své firmě Sea-Land, z důvodu jejich výhodnosti a jednoduchosti manipulace. [2]

S růstem celosvětové potřeby přepravy zboží, globalizace a integrace se množství přepraveného zboží po moři a oceánu od roku 1960 mnohonásobně znásobilo, podle GIA (Global Industry Analysts) se vlivem zvýšení objemu a frekvence přepravy, novým technologiím v přístavech a na lodích, zvýší počet přepravených TEU<sup>1</sup> po moři do roku 2017 na 731 milionů TEU. [3] V současné době je námořní obchod dostupný pro 99 % světové populace.

---

<sup>1</sup> TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) - ekvivalent jednoho dvacetistopého kontejneru

Obrázek č. 1: Celkový objem přepravených TEU mezi lety 2000 a 2012



Zdroj: Axs Alphaliner

Největší objemy zboží cestují po liniích, které spojují velká průmyslová centra, hlavní obslužné přístavy a aglomerace. Nejčastěji přepravované zboží jsou suroviny jako ropa, sypané materiály, součástky a také ruda. Prvenství však drží kontejnerová přeprava, která je vhodná téměř pro všechny typy zboží. Je cenově úsporná, vyžaduje minimum manipulace (zpravidla pouze naložení a vyložení, popřípadě přeložení na jiný dopravní prostředek), ale také vzhledem k extrémním podmínkám na moři je i bezpečnější a spolehlivější. Námořní kontejnery jsou univerzálně použitelné pro transport a také pro skladování. Dnešní moderní kontejnery jsou vyrobeny z lehkých, ale pevných materiálů, a tak je manipulace s nimi ještě snadnější. Téměř všechny přístavy jsou nyní schopny nepřetržitě přijímat nákladní lodě a odbavovat náklad ve dne v noci. K tomu vypomáhá vospělá technologie, která zahrnuje vysoko-objemové jeřáby, inteligentní systémy a také dobře proškolený personál. „Z hlediska obchodního (komerčního) a provozního zařazení plavidel – někdy též podle tzv. „způsobu zaměstnání“ dělíme námořní dopravu na liniovou (pravidelnou – podle plavebních řádů) a trampovou (svobodnou, toulavou, nepravidelnou apod.)“ [4, str. 23]

## 1.1 Námořní doprava liniová, konosament

Liniová doprava funguje na základě plavebního řádu (Sailing list), ve kterém jsou uvedeny předem vyhlášené tarify a plavební řády. Linioví dopravci jsou tedy vázáni přesnými časy přepravy a pravidelně obsluhují určité přístavy ve vymezené oblasti. Jedná se o konvenční nebo kontejnerovou přepravu kusových zásilek podle předem stanovených přepravních sazeb a jízdnicích řádů. *„Kvalita takové služby se hodnotí podle úrovně pravidelnosti, rychlosti, technického vybavení lodi a spolehlivosti odjezdů, které jsou publikovány v jízdnicím řádu.“* [5, str. 261]

Vzhledem k velikosti, objemu, hmotnosti zásilky či hodnoty zboží se určuje cena přepravy. Ceny jsou dány tarifem, ke kterému je dále přičtena částka za manipulaci, jako je naložení, vyložení anebo i případné skladování. Uzavření dopravní/přepravní smlouvy a převzetí zboží (zásilky) je potvrzeno vydáním konosamentu. K uzavření smlouvy také dochází knihováním lodního prostoru a vystavením knihovacího listu (Booking Note).

### 1.1.1 Konosament

Konosament (Bill of Lading – B/L) je nejrozšířenějším dokumentem o uzavření přepravní smlouvy v námořní přepravě zboží. V České legislativě je veden jako náložní list. Nejvýznamnější roli hraje v liniové dopravě, ale je možné se s ním setkat i u trampové. Konosament prošel dlouhým vývojem od vzniku, již v době římského impéria, přes zavádění nových položek, až k přesnému definování všech jeho částí a rozšíření jeho pravomocí a funkcí tak, jak sílící mezinárodní obchod vyžadoval. Dnešní mezinárodní obchod by se bez tohoto dokumentu již neobešel.

Mezi historicky první funkci konosamentu patří jeho role potvrzení o převzetí zboží (Shipped on Board nebo Received for Shipment), ve kterém kapitán lodi nebo agent dopravce potvrzují převzetí zboží (zásilky) na loď, a zavazují se k přepravě zboží (zásilky) z místa odeslání do místa určení za úplatu (přepravné). Zboží musí být doručeno ve stavu a množství, jaké je uvedeno v konosamentu. V případě nesrovnalostí je kapitán lodi či agent dopravce povinen tuto informaci zanést do konosamentu, aby se později vyvaroval problémům při předání zboží. Konosament dále plní funkci obchodovatelného a cenného papíru, jelikož zastává hodnotu zboží, na něž byl vystaven a právo vlastníka dokladu disponovat s tímto zbožím. Funkce obchodovatelnosti vychází z převoditelnosti konosamentu vystaveného na doručitele nebo na řad. *„Nárok a vydání zboží vzniká pouze proti předložení originálu*

*konosamentu, avšak dopravce má povinnost plnění aniž by měl za povinnost zkoumat materiální legitimaci subjektu překládajícího konosament, zejména pokud se týká pravosti podpisu či dokonce okolností, na jakém právním základě příslušný doručitel předkládaný konosament nabyt.*“ [4, str. 73]

Na rozdíl od Charter Party není konosament smlouvou jako takovou, ale pouze důkazem o ní. Konosament jako důkaz o dopravní/přepravní smlouvě je tedy další důležitou funkcí, jelikož je často jediný a hlavní důkaz o smlouvě uzavřené mezi dopravcem a odesílatelem. *„Při uzavření smlouvy v liniové dopravě se má za to, nalod'ovatel přihlášením zboží akceptoval a dal souhlas k uskutečnění dopravy za standardních konosamentních podmínek příslušného liniového dopravce.“* [4, str. 73] Dále se konosament může výjimečně vyskytovat v trampové dopravě, kde je jinak hlavním dokumentem Charter Party. Zde má funkci pouze jako potvrzení o nalodění zboží, ale není důkazem o uzavření dopravní/přepravní smlouvy.

### **1.1.2 Námořní nákladní list**

Další přepravní doklad využívaný v liniové přepravě je námořní nákladní list (Sea Waybill). Nákladní list je využíván méně nežli konosament, využití nachází v přepravě menších méně hodnotných zásilek, či u zásilek přepravovaných na kratší vzdálenost. V těchto přepravách je využíván z důvodu, že námořní nákladní list není převoditelný cenný papír a má pouze legitimační funkci, funkci potvrzení o převzetí zboží k přepravě a o uzavření přepravní smlouvy.

## **1.2 Námořní doprava trampová, Charter Party**

*„Tyto přepravy jsou obvyklé u hromadných celolodních zásilek, kde je plavidlo najato v okamžiku připravenosti zásilky v místě (přístavu) původu a přepraveno do místa (přístavu) určení. V případě opakované cesty (např. v době sklizní sezónních komodit) může taková přeprava nabývat pravidelnosti, ovšem ani tehdy se ve své podstatě nestává liniovou.“* [1, str. 11]

Obecně je trampová doprava nejčastěji používána pro přepravu hromadných substrátů (celolodních) jako je uhlí, ropa, dřevo nebo cement. Rejdaři zde nejsou jedinými vlastníky lodí, často jsou jimi i nadnárodní společnosti specializované na těžbu a dovoz těchto surovin (např. Shell). Tento druh dopravy nemá na rozdíl od liniové přesně stanovený řád, co se týče

trasy, času či jednotného tarifu a programu plavby. Dopravci tedy operují dle náhlých potřeb zákazníka.

Další odlišností od liniové dopravy je, že se do ceny přepravného nezapočítává manipulace se zbožím. Cenu udává momentální stav na trhu, jelikož toto odvětví je výrazně ovlivněno vnějšími vlivy, je cena stanovena individuálně případ od případu. Trampová přeprava se podle způsobu provozu dělí na cestovní a na časovou. Obsahově jsou tyto přepravy podobné českému právu ustanovením Smlouvy o nájmu lodí (upraveno v zákoně §630 obchodního zákoníku) a Smlouvy o provozu lodí (upravuje zákon § 638 obchodního zákoníku). Hlavním rozdílem mezi těmito smlouvami je v tom, že v cestovním charteru se námořní dopravce zavazuje dát k dispozici loď na jednu nebo více plaveb za předem sjednanou úplatu, zatímco v časovém charteru je loď poskytnuta chartererovi na určitou dobu. Doprava je potvrzena smlouvou Charter a dokládá se dokumentem Charter party.

### **1.2.1 Charter Party (C/P)**

Charter Party (dále C/P) je dokumentem potvrzujícím existenci charterové smlouvy a potvrzuje konkrétní podmínky sjednané mezi námořním dopravcem, který se za úplatu (přepravné) zavazuje přepravit zboží, nebo k tomu účelu poskytnout loď, a nájemcem (charterer), který se zavazuje dostát s tím spojených finančních závazků. V rámci zjednodušení a urychlení uzavírání smluv mezinárodní instituce Chamber of Shipping of Great Britain a BIMCO začali vydávat předtištěné formuláře pro individuální typy smluv a přepravované komodity.<sup>2</sup> Z hlediska zaměstnání lodí, stejně jako trampové přepravy, rozlišujeme formuláře C/P na cestu (Trip/Voyage Charter) nebo na čas (Time Charter). Doložkami C/P na cestu jsou předmět přepravy (hmotnost, množství), výše přepravného, doba a místo nakládky a vykládky, případně sankce za zdržení a poškození zásilky. Doložkami C/P na čas se uvádí dále popis lodí (rychlost, spotřeba, klasifikace apod.), způsob platby přepravného a doba nájmu.

### **1.3 Námořní přístavy**

Námořní přístavy jsou jedním z nejdůležitějších článků v námořním přepravním řetězci, hned po samotných lodích. S rozvíjející se paroplavbou se podoba dávných přístavů začala radikálně měnit. Přístavy dříve byly situovány v zálivech a v ústích řek, kde se poté s rozvíjejícím zámořským obchodem a výrobou stále větších lodí, muselo začít s pracným

---

<sup>2</sup> V současnosti BIMCO vydává Charter Party na cestu – 40 formulářů, na čas – 9, konosamenty – 32

prohlubováním dna. Později se přístavy začaly stavět na méně chráněných místech, avšak s lepší přístupností, a s ohledem na nově vzniklé obchodní trasy. Stavělo se poblíž obchodních a průmyslových center tak, aby následná přeprava a manipulace s nákladem byla co nejnižší. S rostoucími rozměry lodí (tankery, kontejnerové lodě, bulkcarrieri atd.) byla potřeba stavět větší přístavy, které by byly schopny pojmout lodě s větším ponorem. Navíc tyto přístavy byly budovány v těsné blízkosti měst a jejich center, což znemožňovalo jejich rozšiřování v budoucnosti. Z tohoto důvodu se začaly stavět větší přístavy poblíž starších ve vnitrozemí tak, aby mohly být tyto lodě obslouženy. Hlavními přístavy tohoto typu v Evropě jsou Bremen (vnitrozemí) a Bremerhaven (ústní řeky Vesery).

**Tabulka č. 1: 20 největších přístavů světa dle přepravených TEU**

Pořadí 2010	Pořadí 2009	Přístav	Země	mil TEU	Nárůst
1	2	Shanghai	Čína	29,07	16 %
2	1	Singapore	Singapore	28,43	10 %
3	3	Hong Kong	Čína	23,53	12 %
4	4	Shenzhen	Čína	22,51	23 %
5	5	Busan	J Korea	14,21	19 %
6	6	L Angeles/L Beach	USA	14,10	19 %
7	9	Ningbo	Čína	13,14	25 %
8	7	Guangzhou	Čína	12,55	12 %
9	10	Qingdao	Čína	12,01	17 %
10	8	Dubai	SAE	11,60	4 %
11	11	Rotterdam	Holandsko	11,14	14 %
12	12	Tianjin	Čína	10,08	16 %
13	13	Kaohsiung	Taiwan	9,18	7 %
14	14	Port Klang	Malajsie	8,87	21 %
15	15	Antwerp	Belgie	8,47	16 %
16	16	Hamburg	Německo	7,94	13 %
17	17	Tanjung Pelepas	Malajsie	6,53	8 %
18	18	Xiamen	Čína	5,82	24 %
19	20	Dalian	Čína	5,24	15 %
20	19	Laem Chabang	Thajsko	5,19	12%

Zdroj: <http://www.schenker.cz> (vlastní zpracování)

Moderní přístavy jsou vybaveny speciálními technologiemi na odbavení všech typů nákladů. Zařízení jako jsou věžovitá sila pro překládku obilí, portálové jeřáby a drapáky na sypký materiál a rudu, v neposlední řadě mostové jeřáby na vykládku a nakládku

kontejnerových lodí. Překládka se provádí buď přímo na návěsy nákladních automobilů a na železniční vagóny nebo se přemístí pomocí vidlicových nakladačů na vyhrazené prostranství v areálu přístavu, kde jsou po určitou dobu skladovány. Speciální případem je překládka tankerů, pro které jsou v přístavech stavěna speciální mola ve větší vzdálenosti od pevniny, kde jsou následně bezpečně přečerpány do cisteren.

S rostoucím počtem lodí přijíždějících do přístavů dochází k prodlevám z důvodu obsazenosti přístavních hran. Proto se začaly vyvíjet nové technologie překládky kontejnerů přímo na širém moři. Jednou z technologií je takzvaný Mid-stream, který se nyní využívá v přístavu Hong Kong. *„Mid-stream je anglický pojem pro nakládku a vykládku lodí ukotvených na širém moři. Kontejnerová loď je ukotvena na určeném místě v akvatoriu přístavu a pomocí menších lodí je její náklad překládán k nábrežním hranám přístavu, kde je následovně překládán na nákladní automobily nebo naopak.“* [6, str. 370] Další novou technologií je mobilní přístav, představený korejským vědeckotechnickým institutem KAIST. *„Ten představuje plavidlo, které je vybaveno portálovým jeřábem a stabilizačním zařízením pro zabezpečení bezpečné překládky kontejnerů z kontejnerové lodi na mobilní přístav. Skládací portálový jeřáb pak může bezpečně vykládat nebo nakládat kontejnery a stabilizační systém vyrovná pohyb způsobený vlnami nebo poryvy větru. Díky tomuto stabilizačnímu systému je možno přesně překládat kontejnery mezi jednotlivými plavidly (velká kontejnerová loď, mobilní přístav).“* [6, str. 371]

Mimo obslužné činnosti jako je zabezpečení pohybu v přístavu, ukotvení, zajištění nakládky a vykládky nebo skladování, poskytují přístavy i další důležité služby. Mezi ně patří celní odbavení, potravinové a jiné zásobování, zdravotní péče, personální služby zejména výměna posádek, tankování pohonných hmot, olejů a vody, opravy a technické prohlídky plavidel.

**Tabulka č. 2: Uživatelé přístavů**

<b>Organizace v přístavech</b>	
<p><b>Přístavní organizace</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Přístavní autority</li> <li>• Soukromí majitelé</li> <li>• Přístavní operátoři</li> </ul>	<p><b>Uživatelé přístavů</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Námořní linky</li> <li>• Dopravci</li> <li>• Silniční dopravci</li> <li>• Příjemci zboží</li> <li>• Pasažéři</li> </ul>
<p><b>Zajišťovatelé služeb</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Speditéři</li> <li>• Agenti</li> <li>• Provozovatelé vlečných lodí</li> <li>• Dodavatelé</li> <li>• Skladovací společnosti</li> <li>• Inspekce</li> </ul>	<p><b>Vládní organizace</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Celní správa</li> <li>• Policie</li> <li>• Pohraniční stráž</li> <li>• Námořní organizace</li> <li>• Správa životního prostředí</li> </ul>

Zdroj: přednáška Transportation 2 v rámci LLP Erasmus (vlastní zpracování)

## 1.4 Zajištění námořní dopravy

Po moři se přepravuje více než polovina objemu zboží ve světovém obchodě (okolo 70 %). Toto obchodování se realizuje na mezinárodní úrovni, a tak je potřeba adekvátní smluvní zajištění. Regulaci námořní dopravy na základě různých pravidel, vyhlášek a dokumentů zajišťují mezinárodní instituce tak, aby byly přesně dány povinnosti subjektů na trhu námořních přeprav. „Podmínky provozování námořní přepravy, náležitosti a obsah přepravní smlouvy stejně jako dokumentů osvědčujících jejich existenci jsou kodifikovány v následujících mezinárodních ujednáních:“ [7, str. 151]

- *Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů* (haagská pravidla) z roku 1924
- *Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů* (haagsko-visbyjská pravidla) z roku 1968
- *Úmluva OSN o námořní přepravě zboží* (hamburská pravidla) z roku 1978

### 1.4.1 Subjekty na námořním přepravním trhu

Jako každý trh, tak i námořní přeprava má své účastníky a subjekty, se kterými je nutné se seznámit. Jsou zde činné především tyto subjekty:

*Rejdař (dopravce, pronajímatel)* – jedná se o vlastníka, spoluvlastníka či provozovatele lodi, s jejíž pomocí zajišťuje liniovou nebo trampovou námořní přepravu na vlastní jméno, účet i riziko.

*Charterer (nájemce)* – nájemce lodního prostoru či celé lodi za účelem přepravy vlastního zboží. Smlouva o provozu nebo nájmu lodi uzavřená mezi ním a rejdařem se nazývá Charter Party.

*Broker (lodní dohodce)* – jedná se o zprostředkovatele dojednávajícího obchody svým jménem na cizí účet, jehož úlohou je urychlit a zefektivnit nájem lodi a definovat optimální podmínky, za kterých bude loď pronajata. V trampové přepravě zastává důležitou funkci zprostředkování kontraktu a následné uzavření smlouvy mezi rejdařem a nájemcem lodi. Může pracovat jak pro rejdaře, tak i pro nájemce lodi. Úkolem brokera je tedy sladit zájmy mezi nájemci lodí a rejdaři. Z důvodu mnoha druhů přepravovaného zboží a jejich individualit je nezbytná specializace brokerů pouze na určité komodity či přepravní směry. Tak je každý dobře vybaven přesnými a aktuálními informacemi o námořních přepravách. Za tyto služby dostává provizi (brokerage), která obvykle činí 1,25 % z hrubých příjmů rejdaře.

*Zasilatel (přístavní zasilatel)* – stejně jako broker jedná svým jménem na cizí účet, nejčastěji na účet vlastníka nákladu. Zasilatel zajišťuje nakládku/vykládku, dále má také na starost balení zboží, skladování, kontakt s agenty rejdařů, pojišťovny a správou přístavů.

*Štauer (ukladatel)* – provádí veškeré manipulační činnosti spojené s nakládkou zboží na palubu a následné umístění na lodi (tzv. štauování). V dnešní době tuto činnost zastává vyspělá výpočetní technika.

*Knihovací agent (booking agent)* – u liniových přeprav provádí zejména shromažďování a knihování lodního prostoru. Dále pak vykonává akvizice pro rejdaře, případně vyřizuje reklamace, vystavuje jízdní řády či konosamenty a inkasuje námořné. V trampových přepravách vystupuje podobně jako broker a přebírá tak jeho úkoly.

*Klárovací agent* – zajišťuje především celní, veterinární, zdravotní či hygienické služby v přístavech. „V liniových námořních přepravách si rejdař vybírá klárovacího agenta

sám, avšak u trampových přeprav záleží na jeho dohodě s chartererem. Za tuto činnost je sjednávána smluvní odměna obvykle formou měsíční pevné částky a úhrady skutečných výloh na provoz lodi, resp. náklady na konkrétní takto poskytované služby.“ [8]

*Protecting agent* – působí převážně v trampových přepravách, kde pomáhá hájit zájmy rejdaře v případech, že loď obsluhuje agent vybraný chartererem. [8]

### 1.4.2 Instituce v námořní přepravě

Růst objemu přepravovaného zboží po moři vytváří nový prostor pro společnosti vstupující do odvětví. To nutí k zakládání rad, organizací, asociací a společenství s různými zaměřenými, sloužícími k regulaci konkurenčních bojů, právní vymahatelnosti škod či jiných přestupků a také k určení pravidel hospodářské soutěže. Nyní existuje mnoho mezinárodních námořních institucí, podrobněji zde budou popsány pouze ty nejdůležitější a to IMO, BIMCO a IMB.

### Mezinárodní námořní organizace (International Maritime Organisation – IMO)

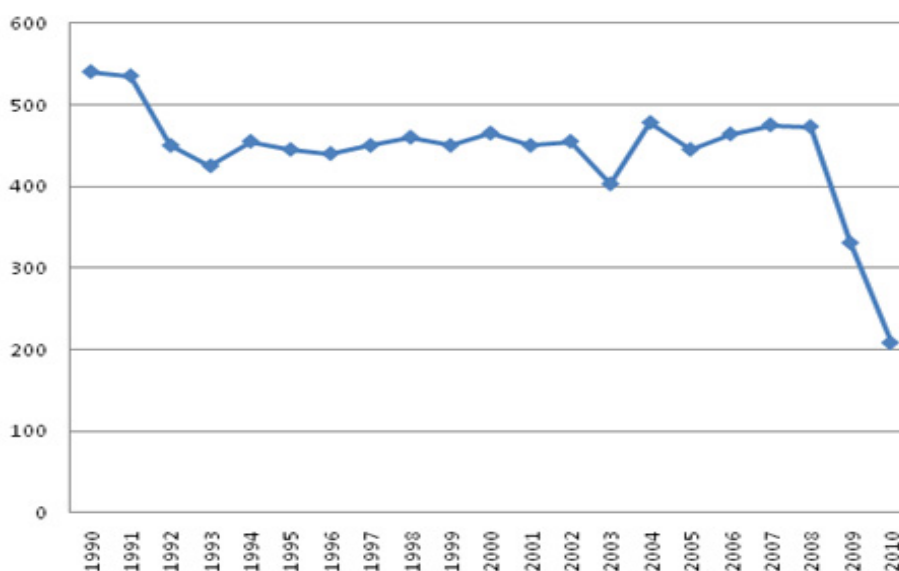
IMO byla založena na základě Konvence OSN z Ženevy roku 1948. Vznikla pod názvem Inter – governmental Maritime Consultative Organisation (IMCO) – Mezivládní poradní organizace pro námořní dopravu, která začala fungovat až po roce 1958, kdy Konvence OSN nabyla platnosti. Pod názvem IMO začala působit až od roku 1982. Shromáždění, které IMO řídí, zasedá jednou za 2 roky, ale v případě potřeby je možné svolat mimořádné zasedání. „IMO na sebe převzala odpovědnost především za aktivity spojené s realizací Konvence OSN pojednávající o hrozbách znečištění moře plavidly. Mimo to IMO iniciovala vytvoření a následnou novelizaci řady mezinárodních dohod týkajících se námořní dopravy.“ [4, str. 57]

Výčet nejdůležitějších dohod dle oficiálního webu IMO:

- *Mezinárodní konvence o bezpečnosti života na moři (SOLAS)* – je nejdůležitější smlouvou v oblasti námořní bezpečnosti. Od roku 1960 se zabývají otázkami jako redukce mezinárodního námořního provozu, zatížení linek a přeprava nebezpečných nákladů (ADR). S pomocí této konvence se množství nehod na moři od roku 1990 snížilo na méně než polovinu v roce 2010. (viz obrázek č. 2)

- *Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí (MARPOL)* – úmluva byla zavedena roku 1973 a protokol k této úmluvě roku 1978. Týká se nejenom náhodného či provozního ropného znečištění, ale také znečištění z chemikálií, kanalizací, odpadů, obalového znečištění a také znečištění ovzduší, související s námořní dopravou.
- *Globální námořní tísňový a bezpečnostní systém (GMDSS)* – stal se plně funkčním v roce 1999 a zaručuje pomoc lodím v nouzi i za předpokladu, že nemají čas na rádiové spojení, jelikož zpráva je vyslána automaticky.

**Obrázek č. 2: Množství nehod na moři**



Zdroj: <http://www.ics-shipping.org>

Další klíčové problémy, kterými se IMO zabývá, je reakce na moderní pirátství především v Somálských vodách a Adenském zálivu. Redukce skleníkových plynů, které produkují lodě a tím pomoci klimatickým změnám, a zachovat si bezpečnost života na moři jako hlavní bod své činnosti. Strategický plán IMO do roku 2015 je být bezpečná, spolehlivá, efektivní agentura OSN šetrná k životnímu prostředí. [9]

### **Baltská a mezinárodní námořní rada (The Baltic and International Maritime Council – BIMCO)**

Baltská a mezinárodní námořní rada je nezávislou námořní asociací, která sdružuje subjekty námořní dopravy, jako jsou rejdafi, operátoři lodí, brokeři a agenti, ale také pojišťovací společnosti a banky. Hlavními cíli sdružení je poskytovat kvalitní informace o dění na námořním trhu, poradenství a další vzdělávání, ale také usnadnit obchodní operace

prostřednictvím vydávání mezinárodně schválených dokumentů Charter Party a konosamentů. Usiluje také o harmonizaci a standardizaci všech činností související s lodní dopravou. [10]

### **Mezinárodní námořní kancelář (International Maritime Bureau – IMB)**

IMB je nezisková organizace, která působí jako divize Mezinárodní obchodní komory (ICC). Byla založena v roce 1981 za účelem boje proti zneužívání pravomocí a všem typům námořní kriminality, zejména pirátství. IMB chrání integritu mezinárodního obchodu vyhledáváním podvodů a nezákonných praktik. Později jsou tyto informace zpracovány do jednotné podoby a distribuovány mezi členy. Tak jsou informováni o nových hrozbách a získávají rady jak vůči nim snížit svou zranitelnost. *„Nárůst pirátství v posledních dvou dekádách vedl k vytvoření IMB Piracy Reporting Centre (PRC) sídlící v Kuala Lumpur, Malaisie, kde provozuje středisko s nepřetržitým provozem.“* [11]

Další organizace podílející se na fungování a činnostech v námořní přepravě můžeme jmenovat například Mezinárodní námořní federace (International Shipping Federation - ISF), Mezinárodní námořní komora (International Chamber of Shipping - ICS), Baltic Exchange (Námořní burza), Evropská agentura pro námořní bezpečnost (European Maritime Safety Agency – EMSA) nebo Evropská organizace pro námořní právo (European Maritime Law Organisation – EMLO)

### **1.5 Užší formy spolupráce v námořní dopravě**

Vysoká kapitálová investice do dopravních prostředků, slabá elasticita nabídky přepravního prostoru a také počet konkurentů v odvětví způsobilo, že se v námořní přepravě dopravci sdružují do skupin a sepisují tzv. koaliční smlouvy. S tím se úzce váže následné snížení nákladů vlivem kooperace mezi dvěma a více dopravci, zlepšení efektivity práce a také v rozsahu nabízených služeb zákazníkovi. Jako hlavní formy koaličních smluv se uvádí: Pool (Vessel Sharing či Vessel Sharing Agreements), Slot Charters, aliance, konsorcia a námořní konference. První tři uvedené představují dobrovolnou dohodu mezi dopravci za účelem zisku a zlepšení svých služeb, zatímco liniové konference byly vytvořeny za účelem monopolnímu ovládnutí trhu. Vlivem těchto forem monopolu lze dopravu rozdělit na konferenční a nekonferenční liniovou námořní dopravu, provozovanou tzv. outsidersy.

## **Pool**

V posledních letech, kdy se ekonomika potýká s problémy, se námořní línioví rejdaři snaží najít cestu jak ušetřit. Nejefektivnějším způsobem se ukázala spolupráce Pool (Vessel Sharing Agreements), kdy si rejdaři ve společně provozovaných linkách navzájem nabízejí místo na lodi tak, aby zaplnili své kapacity a nemuseli posílat loď s nevyužitým prostorem. Vlastník zásilky tedy nikdy neví, na jaké lodi se bude jeho zboží přepravovat. Tato doložka je také zahrnuta ve smlouvě mezi ním a rejdařem. Dopravci v poolu pracují na společný účet, společně využívají a spravují terminály a téměř ve všech případech také disponují jednotlivými kontejnerovými parky. Další výhodou je i ekologičnost přepravy z důvodu nižší kapacity lodí na určitých linkách. Zisk z této spolupráce je přerozdělován na základě tzv. „Money-pools“, které jsou dány smluvně danými proporci. Rejdaři jsou ale stále samostatné podnikatelské subjekty s vlastní strategií, cenovou politikou, organizací i dílčím marketingovým plánováním. Rejdaři v poolu mezi sebou uzavírají smlouvy tak, aby bylo dané, kolik je limit pro přepravu kontejnerů a tržby z toho vycházející. Pokud nějaký rejdař přepraví více zboží nebo dosáhne-li větších zisků, nazývá se Overcarrier a měl by kompenzovat Undercarrier, který hospodaří opačným způsobem. [4]

## **Slot Charters**

Tato forma spolupráce lze definovat jako pronájem části lodního prostoru od rejdaře jinému námořnímu rejdařovi. (Pojmem „Slot“ se rozumí označení pro místo, resp. umístění, pozici, prostor atd.) Vzájemný prodej lodního prostoru je výhodný pro obě strany jelikož umožňuje zefektivnění přepravy na jedné konkrétní plavbě či pravidelné přepravě na konkrétní lince, případně na různých trasách. Dále také přináší výhody pro zákazníky, kteří získávají lepší zákaznický servis a služby. [4]

## **Konsorcium**

Konsorcium je forma vzájemné integrace, která je velmi podobná Poolu. Hranice mezi těmito dvěma formami spolupráce nyní téměř zaniká. Na rozdíl od Poolu členové konsorcia společně podnikají a to znamená, že společně provozují loď, mají společný marketingový plán, cenovou politiku, finance i společně koordinují veškeré činnosti spojené s přepravou. Nezahrnují ale určování cen a jsou tedy méně omezující než námořní konference. Přeprava v rámci konsorcia je tedy provozována na společný účet a výsledky hospodaření se

přerozdělují dle předem dohodnutého klíče. Konsorcia byla oblíbená spíše v minulosti, v dnešní době většina zanikla, či se změnila na jinou formu spolupráce. [4]

## **Aliance**

Aliance je nejmodernější forma spolupráce mezi liniovými rejdaři, podobná Poolu, respektive konsorciu. Na rozdíl od zmíněných forem spolupráce aliance působí na větším rozsahu tras a geografické ploše. Alianci tedy můžeme definovat jako propojení větších a menších rejdařů aby vznikla silná, komplexní a konkurenceschopná společenství. Aliance ve většině případů vzniká z formy Slot Charters a tak se nezdá stává, že členové společenstva společně provozují kontejnerový terminál, kontejnerový park či společně investují do rozvoje infrastruktury, a tím mohou nabídnout lepší služby zákazníkům. Marketingové plánování, cenovou politiku, finance i ostatní administrativní činnosti mají oddělené. [4]

## **Námořní konference**

*„Definice liniové námořní konference: Je to skupina dvou anebo více dopravců (rejdařů) provozujících lodní přepravu, jež poskytuje mezinárodní liniové služby pro přepravu nákladů na určité trase nebo určitých zeměpisně vymezených trasách a jež má dohodu nebo ujednání jakékoliv povahy, v jejichž rámci provozuje přepravu při použití jednotných nebo společných sazeb za přepravu anebo při použití jiných sjednaných podmínek týkajících se poskytování liniových služeb.“* [4, str. 24] Mohou být neformální, bez předem podepsaných smluv a stanovených postihů pro neplnění povinností, ale také komplexní organizace s vlastní administrativou a sekretariátem. Důvody vzniku a význam konferencí je rozsáhlé téma, které bude podrobněji rozebráno v následující **2. kapitole**.

## **1.6 Legislativa EU**

Na veškeré legislativní zajištění má velký vliv Evropská Unie, která vydává právní předpisy pro námořní dopravu v rámci EU. Legislativa EU má závazný charakter a často jsou její zákony, předpisy a vyhlášky nadřazeny národnímu legislativnímu zajištění. V případě uplatňování pravidel hospodářské soutěže v rámci EU je hlavním nařízením Rady č. 4056/86 a 4057/86 jako součást námořního legislativního balíčku. První nařízení se týká blokové výjimky, která je už od roku 1986 udělena pro námořní dopravu a stanovuje rozdílné pravidla pro aplikaci postupů hospodářské soutěže. Nařízení rady č. 4057/86 pro vyrovnávací clo na ochranu majitelů lodí, proti nekalým cenovým praktikám v námořní dopravě, přijaté

v polovině roku 1987 uvádí, že majitelé lodí v mezinárodní liniové dopravě ovlivňují námořní přepravní trh těmito nekalými cenovými praktikami. Vzhledem k tomu, že je třeba přijmout ustanovení pro vhodný výpočet cen, zabránit nekalým cenovým praktikám, stanovit postupy pro trestání a také zajistit prostředek pro sdělování stížností a jejich řešení, bylo zavedeno toto nařízení. Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech. [23]

Koncem roku 1997 Rada uvedla, že je velmi důležité zachovat Trans-evropské dopravní síť (TEN) a tím zajistit růst v Evropském společenství. Trans-evropské dopravní síť však vykazují finanční potíže i přes skutečnost, že Společenství pomáhá hlavní projekty financovat. Tato politika se orientuje na udržitelné, k životnímu prostředí přátelské a efektivní dopravní systémy, které se snaží řešit sociální a ekonomické nesoulady mezi regiony, ale také zvýší konkurenceschopnost Evropy. Tato politika podporuje hospodářskou a sociální soudržnost v Evropě.

Zelená kniha pro námořní plavby vydaná Komisí má za cíl plné propojení přístavů ale také okrajových oblastí Evropy do TEN, současně ale aby nebyla poškozena korektní hospodářská soutěž. Deset nově vzniklých koridorů by mělo kopírovat již existující silniční a železniční trasy a propojit je k námořním přístavům podél hlavních obchodních tras do Asie a Severní Ameriky.

Další důležitou směrnicí je 1999/63/ES z roku 1999, která pojednává o úpravě pracovní doby námořníků na lodích plujících pod vlajkou některého členského státu EU. Směrnice byla vytvořena po uzavření dohody mezi Evropským společenstvím vlastníků lodí (European Community Shipowners' Associations - ECSA) a Federací odborů pracovníků v dopravě EU (Federation of Transport Workers' Unions). Doplnění dodatku o stejných zdravotních a bezpečnostních pravidlech pro plavidla třetích zemí, vstupujících do přístavů Společenství, bylo v roce 1999 sepsáno ve Směrnici 1999/95/ES. Dále by měl být legislativně zajištěn snadný přístup k přístavním službám, tak aby postup byl spravedlivý a transparentní. Služby měly být v souladu s pravidly hospodářské soutěže, finanční vztahy by měly být jasné a přehledné. Tento návrh byl ale Evropským parlamentem zamítnut v roce 2003, poté v roce 2004 po přepracování určitých bodů zavrhnut znovu a stejně i v roce 2006.

Dne 13. října 2004 byla vydána Bílá kniha o přezkumu nařízení č. 4056/86. V této době bylo stanoveno, že již neexistuje žádný důvod pro zachování výjimky pro liniové

konference a tak byla bloková výjimka 25. září 2006 Radou pro hospodářskou soutěž přijata k zrušení. Následovalo dvouleté přechodné období, kdy byla zpracovávána nařízení pro aplikaci soutěžního práva pro námořní přepravu. Taktéž v roce 2004 Komise navrhla revidovat pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě o vstupu plavidel v rejstřících členských států, případně jejich opětovnou registraci.

Dle výše uvedeného můžeme konstatovat, že Evropská Unie má snahu o zajištění transparentní, efektivní i spravedlivé hospodářské soutěže jak na straně dopravců, tak i zákazníků a státních orgánů.

## **Shrnutí**

V této kapitole byla podrobně rozebrána organizace námořní dopravy a legislativa EU, dále také rozdělení způsobu námořní dopravy dle zaměstnání lodí a charakterizování dokumentů s tím souvisejících. Dále také kapitola uvedla nejdůležitější organizace zaštiťující tento typ dopravy a vytyčila jejich jednotlivé cíle k získání konkurenceschopné, bezpečné a také ekologické dopravy. Další kapitola bude analýzou legislativního stavu navazovat na legislativní zajištění ze strany Evropské Unie ve věci zrušení blokové výjimky pro námořní liniové konference. Analýzou současného stavu po zrušení nařízení č. 4056/86 na námořním přepravním trhu, vymezení vlivu této skutečnosti na cenovou hladinu a poskytovaný servis rejdařů.

## **2 Analýza současného stavu**

V této kapitole budou analyticky zpracovány důležité aspekty námořní dopravy, legislativní záštita liniových konferencí a grafické zpracování výsledků zjištěných v průběhu analýzy. Vliv těchto skutečností na cenovou hladinu a servis rejdařů bude podrobně zpracován na konci kapitoly.

### **2.1 Námořní liniové konference**

V předchozí kapitole byly zmíněny základní formy spolupráce mezi rejdaři a to pool, Slot Charters, konsorcium a aliance. Nejvyspělejší formou spolupráce je kartelové seskupení nazvané Námořní liniová konference, které vzniklo z původního Gentleman Agreement, což je považováno za nejstarší formu monopolu. Cílem konference je ovládnutí určité trasy při využití monopolně vytvářených cen při nízkých nákladech. I když jsou členové liniové konference samostatnými firmami, které pracují vlastním jménem a na vlastní účet, jsou povinni dodržovat tzv. konferenční věrnost. Vztahy v konferenci jsou založeny na konferenční dohodě, ve které se nachází ustanovení o relacích, přístavech a cenových ujednáních – tarify, rabaty a příplatkové systémy. Ceny v konferenci jsou i přesto, že jde o cenový kartel, pohyblivé. Nejlepším příkladem pohyblivosti cen je tzv. sazební válka, která má za cíl získat větší podíl na zisku pro největší členy konference, ale také snaha vytlačit nezávislé rejdaře z trhu, či je donutit ke vstupu do konference. [4]

Společně s konferenčními dopravci působí na námořním trhu i další rejdaři. Nezávislí rejdaři (Outsiders) jsou samostatní a jejich hlavní klad je flexibilita, jelikož nejsou vázáni pravidelnými linkami a plavebními řády. Nezávislí rejdaři dokáží lépe reagovat na změny a požadavky poptávky, tím mohou poskytnout lepší služby přímou komunikací se zákazníkem. Nespornou výhodou je také volnost stanovení cen, avšak s přihlédnutím ke konferenčním sazbám. Nezávislí rejdaři jsou zpravidla zaměřeni na menší přístavy bez špičkové technologie, které obsluhují menšími plavidly. Tím mohou pro zákazníka znamenat velkou úsporu a tím se stávají nebezpečnými pro liniové konference.

### **Organizační struktura**

Organizace liniových konferencí je prvotně řízena sekretariátem, který je komerčně-provozním orgánem financován jejími členy. Pracuje v zájmu svých členů, avšak prioritou

jsou zájmy celkové. Hlavní úlohou sekretariátu je vystavování dispenzů<sup>3</sup> pro nezávislé rejdaře. Tím umožní zákazníkovi využívat služeb nezávislých rejdařů bez toho, aby čelili postihu ze strany konference. Sekretariát také dohlíží na konferenční rabaty a slevy pro zákazníky při přepravě daného množství zboží za předem ujednané období. Uvnitř konference se mohou vyskytovat i důvěrné (tajné) rabaty, které jsou všeobecně akceptovány, ale jejich výše nejpřísněji střežena. Konference jsou dále organizovány konferenčními koordinátory, komisí (pro komerční politiku, pro tarifní ujednání), či předsedou konference. Kontrola činnosti je prováděna tzv. Neutral Body (objektivní, nezaujatý a nezávislý orgán), který dohlíží na plnění pravidel. Associated Members (přidružení členové) jsou také zahrnuti do struktury organizace, jelikož musejí absolvovat zkušební dobu a čekají na přijetí do konference. Konference mají v hlavních přístavech světa tzv. Area secretaries (zástupce), kteří dohlízejí na působnost konference v daných zemích. [4]

Námořní doprava, jako mezinárodní a globalizovaná činnost, se dá rozdělit dle dvou typů poskytovaných služeb a to na linkovou a trampovou dopravu. „*Od r. 1875 je liniová doprava organizována formou liniových konferencí, tj. asociací námořních dopravců provozujících liniovou dopravu, tj. ohlašovanou dopravu za jednotné nebo obecné sazby na konkrétních zeměpisných trasách.*“ [12] V trampové dopravě je přeprava zpravidla realizována celolodními zásilkami, sypkými či kapalnými, poskytována formou nepravidelných, neohlašovaných přeprav a sazby jsou pak případ od případu stanovovány podle nabídky a poptávky na smluvní rozsah (dobu či relaci). Jinak lze říci, že liniová doprava by se dala definovat jako námořní autobus a naopak trampová doprava jako taxi. Liniová doprava nám nabízí předem ohlašované služby, tarify a časy. Zatímco trampová doprava funguje dle specifických požadavků zákazníka. [12]

## 2.2 Vznik liniových konferencí

V roce 1850 se začala ve světě rozšiřovat paroplavba a vynález parníku byl v tomto odvětví významnou revolucí. Do této doby byla námořní přeprava organizována převážně trampově, jelikož nebylo možné stanovit přesné časy odjezdů vzhledem k povětrnostním podmínkám na moři. Zásadní význam pro námořní přepravu mělo otevření Suezského průplavu v roce 1869, kdy se obchod mezi Evropou a Asií zkrátil o bezmála 8900 kilometrů. Tím se Evropa otevřela Asii a obchod zde začal růst. [13] To ale způsobilo nárůst konkurence a cenové války. V tomto okamžiku se začali formovat první společenství týkající se cen

---

<sup>3</sup> Dispense – souhlas, výjimka

a podmínek přeprav, později vedené jako konference. První taková konference byla uzavřena mezi Velkou Británií a Kalkatou. Později už se systém konferencí začal používat po celém světě, v roce 1909 anglická královská komise uznala výhody v tarifech a daných jízdých řádech. Ve spojených státech, dle *The Sherman Act* z roku 1890, dokonce došli k závěru, že výhody systému liniových konferencí jsou větší nežli nevýhody. V roce 1916 byly konference vzaty pod vládní kontrolu na základě tzv. Shipping act. Vznik konferencí se datuje do poslední čtvrtiny 19. stol. a reprezentuje tak ukončení volné soutěže. Námořní konference vznikaly s ambicemi ovládnout celý námořní trh.

Dalším významným milníkem v námořní dopravě bylo v roce 1956 zavedení kontejneru jako přepravní jednotky. Průkopníkem byl Malcom McLean, který začal aplikovat kontejnery ve své firmě Sea-Land. Díky kontejnerizaci se zvětšily přepravní kapacity, byla potřeba větších a modernějších lodí, které byly speciálně budovány na přepravu kontejnerů. Nové lodě přinášely vysoké investiční náklady, naopak pro zákazníky to znamenalo snížení nákladů na balení a bezpečnostní prvky na zboží. Proto dopravci zavedli platbu za vypůjčení kontejneru či jeho prodej. Zrychlení nakládky a vykládky pomocí jeřábů a systému jako je roll on/roll off<sup>4</sup> snížilo náklady lodí na pobyt v přístavech, a tím mohlo být odbaveno více kontejnerových i jiných lodí, ale také umožnilo eliminovat zdržení při nakládce a vykládce. Díky tomu bylo možné zvýšit frekvenci odjezdů lodí, a tak přepravit více nákladu za stejnou jednotku času. Dopravní společnosti nyní mohly nabídnout přepravu door-to-door, což bylo zatím výsadou silniční přepravy, a to použitím kombinované nebo multimodální dopravy, která je kombinací námořní a pozemní dopravy.

Smluvní dohoda (talking agreement) byla zavedena v roce 1980, kde se dohody uzavíraly jak s členy konferencí tak i nečleny (outsidery), pokud působili na stejném trhu. To poskytlo širší a komplexnější formy kooperace. V nově vzniklém fóru jednali společně o správě kapacit, poplatcích, cenových sazbách a koordinovali své činnosti. Tak konference získaly nové nezávislé členy, kteří poskytují srovnatelně kvalitní služby, ale nevzdali se své nezávislosti na poli mezinárodního obchodu.

Konference už se později vyznačovaly celkovým monopolem. Vůči zákazníkům aplikovali předem stanovené tarifní sazby, roční zálohy na přepravné a nabídku vratných slev. Naopak vztahy uvnitř konference fungují dle společné dohody, která obsahuje doložky o provozních předpisech, trasách, cenách (tarifech), příplatcích, rabatech, přístavních

---

<sup>4</sup> Roll on/Roll Off (ro-ro) – způsob nakládky a vykládky kontejnerů pomocí nákladních tahačů

poplaticích, doložkách apod. Konference vyžadují na svých členech dodržování těchto kvót na stanovených trzích, nedodržení či porušení pravidel se tvrdě trestá, v některých případech i vyloučením z konference. Provádějí dumpingovou politiku vůči outsiderům, úspěšně lobbují za svoji pozici v mnohých přístavech světa a na konkrétních linkách spojujících tyto přístavy. Takto fungují převážně největší členové konference s cílem získat největší podíl na trhu.

### 2.3 Analýza legislativního zajištění liniových konferencí

Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD) z roku 1974, přijala Kodex jednání liniových konferencí (dále „liniový kodex“) jako odpověď na žádost rozvojových států na zvýšení účasti jejich dopravců na liniové nákladní dopravě. Tento liniový kodex počítá s rozdělením přeprav v poměru: 40 % pro státy vyvážející, 40 % pro dovážející a 20 % pro dopravce z třetích států. Liniový kodex byl ratifikován členskými státy Evropské unie, rozvojovými státy a také dalšími většími státy (OECD). Nabyl platnosti dne 16. října 1983 a tak se stal základním právním nástrojem upravující světovou liniovou dopravu. [14]

*„Evropská unie přijala nařízení (EHS) č.954/79<sup>5</sup>, stanovující podmínky používání liniového kodexu tak, aby byl slučitelný se Smlouvou o EU. Nařízení (EHS) 954/79<sup>6</sup> („bruselský balík“) podle názoru Komise (v době jeho přijetí) zaručovalo rovnováhu mezi přáním rozvojových států mít přístup k liniovým konferencím při zachování obchodních zásad platných mezi členskými státy OECD a respektováním základních zásad Smlouvy o EU.“ [12]*

Evropská unie roku 1986 přijala nařízení (EHS) č. 4056/86, kterým se určují pravidla k článkům 85 a 86 Smlouvy v námořní dopravě. Toto nařízení se vztahuje na nařízení (EHS) č. 954/79 a také na liniový kodex UNCTAD. Liniové konference rozeznáváme dvojího typu na otevřené a uzavřené. Závisí to na skutečnosti, zda byl přístup dopravce automatický, či na základě rozhodnutí členů konference. [12]

Nařízením (EHS) č. 4056/86 schválila EU systém uzavřených konferencí ve spojení s volným obchodem, čímž zajistila hospodářskou soutěž s dopravci, kteří nejsou členy konference, a jiná omezení hospodářské soutěže nebyla pro liniové konference povolena. Nařízení (EHS) č. 4056/86 týkající se hospodářské soutěže bylo mimořádným nařízením rady. Tím bylo uznáno, že námořní doprava má zvláštní mezinárodní charakter.

<sup>5</sup> 15. 5. 1979 ohledně ratifikace přistoupení k liniovému kodexu UNCTAD členskými státy

<sup>6</sup> viz Bredima-Savopoulou/Tzoannos „Společná dopravní politika ES“, North Holland, Asser Institute 1990

Nařízením (EHS) č. 4056/86 byla liniiovým konferencím udělena bloková výjimka za daných podmínek, spojená s určitými povinnostmi. Konferencím bylo povoleno několik aktivit (např. rozdělovat náklad a výnosy mezi členy liniiových konferencí, připravovat jízdni řády, přidělovat členům odjezdy) spojených s komunitárním právem upravujícím hospodářskou soutěž a s konzervativními omezeními hospodářské soutěže: plošně stanovenými pevnými cenami a využitím přepravních prostorů. „*Bloková výjimka těchto dvou omezení byla odůvodněna stabilizačním účinkem na přepravní sazby liniiové dopravy, a tím že poskytla nezbytné a účinné služby dopravcům a zajistila účinnou hospodářskou soutěž s nezávislými.*“ [12] Nařízení 4056/86 je nejkomplexnějším nařízením o blokové výjimce poskytnuté všem průmyslovým sektorům v EU. Žádný jiný sektor nemá blokovou výjimku od evropských pravidel konkurence pro stanovení fixní ceny. Nařízení 4056/86 je rovněž jiné v udělování časově neomezené blokové výjimky.

Od roku 1986 Komise a Evropský soud první instance v několika případech<sup>7</sup> uznaly rozdílné aktivity liniiových konferencí. Pro použití nařízení (EHS) č. 4056/86 bylo soudem přijato několik právních zásad, které byly zavedeny konferencemi operujícími v Evropské dopravě. Objem i rozsah činnosti liniiových konferencí se nyní podstatně snížil v důsledku změn tržních podmínek, například:

- konference už nemají povolení stanovovat ceny pozemní dopravy pro pozemní větve multimodální dopravy,
- tarify za dopravu musí být společné nebo jednotné jak pro členy konferencí, ale také pro všechny dopravce téže komodity,
- konference nesmí omezovat členy, kteří uzavírají individuální dohody o přepravě se zasilateli,
- řízení využívání kapacit je povoleno jedině za podmínky, že se nebude vyskytovat uměle vytvořená vrcholová sezóna spojená se zvyšováním sazeb.

Existovalo na 150 liniiových konferencí na celém světě, 28 operovalo na trhu z Evropské unie a také do Evropské unie. Působily na třech hlavních trasách obchodu, a to Transatlantický obchod, obchod Evropa-Východní Asie a také v obchodu z Evropy do Austrálie a na Nový Zéland. V konferencích působili dopravci liniiové námořní dopravy jak

---

<sup>7</sup> Viz revidovaná TACA (14/11/2002 Úř. věst. L 26 ze dne 31. 1. 2003, s. 53), TAA, FEFC, EATA, Eurocorde; CEWAL, COWAC, UKWAL (Úř. věst. L 34 ze dne 10. 2. 1993, s. 20), Výbory vlastníků lodí francouzské západní Afriky, Úř. věst. L 134, ze dne 18. 5. 1992, s. 1.

z Evropy, tak i mimo ni. Ti zajišťovali kyvadlovou námořní dopravu pro mezinárodní obchod z Jižní Ameriky, Západní Afriky, Východní Asie a dalších oblastí směrem do Evropy. Většina států OECD přijímala liniové konference a udělila jim jistou antimonopolní imunitu. USA, Austrálie mají systém otevřených konferencí uveden v zákonech a například Japonsko, Kanada nebo Čína udělují konferencím určité výjimky a dále reorganizují tento systém. [12]

*„Liniový kodex, jako základní mezinárodní nástroj upravující liniovou dopravu mezi rozvinutými a rozvojovými státy, a systém liniových konferencí, jako základní mezinárodní systém pro koordinaci činnosti liniových dopravců, byly mezitím schváleny v několika právních nástrojích přijatých Evropskou unií.“* [12] Evropské dohody obsahovaly větu, kterou se odkazovaly na systém liniového kodexu a na liniové námořní konference jako na ustanovení, které se v liniových obchodech musely dodržovat. Dohody mezi Evropou a Ruskem či Evropou a Ukrajinou byly sestaveny podobně. Jednání WTO o službách mezi Evropskou unií a dalšími státy byla založena na přijetí skutečnosti, že liniový kodex je použitelný zdroj.

Od 80. let 20. století se podíl nezávislých dopravců na trase z EU do zbytku světa podstatně zvýšil. Konferenční dopravci ale nabízejí služby na základě smlouvy o přepravě, čímž se zasilatel zavazuje využívat služeb daného dopravce k přepravě určitého množství nákladu na konkrétní dobu za předem stanovenou sazbu. *„Praxe smluv o přepravě je upravena právem v EU i legislativou v USA (OSRA 1999) jako služby poskytované zasilatelům. Ve skutečnosti smlouvy o přepravě pokrývají 90 % transatlantických obchodů liniové nákladní dopravy a v obchodu mezi Evropou a Austrálií/Novým Zélandem činí tento podíl 75 až 80 %. Smlouvy o přepravě jsou striktně důvěrným ujednáním mezi přepravcem a zasilatelem.“* [12] Konference se tímto snaží získat stále větší dopravce, se kterými operují na základě dohody o používání linek založené na kontrahovaných cenách. Tato smlouva není uzavřena se zasilatelem nebo agentem, ale s majitelem zboží. Vyhotovena je ve dvou provedeních, jedno pro přepravce a druhé pro sekretariát konference. [12]

## **2.4 Bílá kniha 2004**

Účelem Bílé knihy 2004 je navrhnout možnosti řešení soutěže na námořním dopravním trhu. Dále zanalyzovat existenci nařízení č. 4056/86 a zda by bylo vhodné nahradit blokovou výjimku pro liniové konference<sup>8</sup> jinými nástroji Společenství. Nařízení Rady

---

<sup>8</sup> Součást nařízení č. 4056/86

č. 4056/86 obsahovalo prováděcí opatření, díky čemuž mohla Komise prosazovat soutěžní pravidla ES a také některá důležitá ustanovení v oblasti námořní dopravy. *„Nejdůležitějším z těchto podstatných ustanovení je bloková výjimka pro zákaz stanovený čl. 81 odst. 1 Smlouvy v jistých kategoriích smluv, rozhodnutí či jednání ve vzájemné shodě pro konference liniové přepravy. První funkce nařízení č. 4056/86 se stala nadbytečnou od 1. května 2004, kdy vstoupilo v platnost nařízení Rady č. 1/2003, kterým se ruší prováděcí ustanovení nařízení č. 4056/86, a tím stanoví společná pravidla hospodářské soutěže obecně pro všechny odvětví, včetně odvětví námořní dopravy.“* [15] Další důležitá nařízení v tomto dokumentu nebyla pozměněna. Vzhledem ke skutečnosti, že nařízení vzniklo v roce 1986, je důležité přezkoumat, zda má za současných tržních podmínek opodstatnění.

Na začátku roku 2003 v Lisabonu požádala Evropská Rada Komisi o „urychlení liberalizace v oblastech jako plyn, elektrická energie, poštovní služby a doprava“. Zpráva organizace OECD z roku 2002 dokonce doporučila zvážit odstranění antitrustových výjimek pro stanovení cen a domlouvání dopravních tarifů. Hlavní problematikou byla bloková výjimka pro liniové konference, které si tak mohly stanovovat ceny a regulovat nabídku. Součástí přezkoumání byly i další ustanovení z nařízení č. 4056/86 jako například vyloučení kabotážní a trampové dopravy ze soutěžních prováděcích pravidel, ustanovení o technických dohodách a ustanovení o mezinárodní kolizi práva.

Od roku 1986<sup>9</sup> se námořní trh razantně změnil. *„Zejména se zdůraznila role přepravců nabízejících služby liniové námořní dopravy mimo konferenci (nezávislí provozovatelé) na většině tras z a do EU. Dále se zvýšily provozní formy spolupráce mezi přepravci (nezahrnující stanovení cen), jako jsou konsorcia a aliance.“* [15] Dále došlo k nárůstu individuálních tajných dohod mezi dopravci a zasílateli (individuální smlouvy o poskytování služeb).

V době udělení blokové výjimky pro liniové konference se předpokládalo, že to přinese stabilitu a zajistí spolehlivé služby. Ve světle současných tržních podmínek již tomu tak není, a tak neexistuje právní zdůvodnění pro blokovou výjimku, která by dle tohoto přezkumu měla být zrušena či revidována. *„Podmínky pro odůvodnění výjimky pro stanovení sazeb, regulaci kapacit a trhu liniovými konferencemi již patrně nejsou splněny. Neexistuje žádný nezvratný ekonomický důkaz, že předpoklady, na nichž byla založena bloková výjimka v době jejího přijetí v 1986, již nejsou v současných tržních podmínkách a na základě čtyř*

---

<sup>9</sup> Evropská unie roku 1986 přijala nařízení (EHS) č. 4056/86

*kumulativních podmínek čl. 81 odst. 3 Smlouvy odůvodnitelné.*“ [15] Evropské sdružení pro záležitosti liniových přepravců (ELAA) vytvořilo návrh nové organizace pro liniovou přepravu fungující na trase z a do EU, který by mohl zastoupit nařízení č. 4056/86. Návrh představuje pouze vhodný obchodní rámec pro kooperaci v liniové dopravě, který by měl být výhodný jak pro poskytovatele přepravních služeb, tak i jejich zákazníky.

Bílá kniha přijímá stanovisko, že zrušení antimonopolní imunity by mohlo směřovat k vyššímu výskytu fúzí a akvizicí, které by později mohly vést k jednostrannému nárůstu tržní síly. Komise se hájí tím, že pokud by cyklická povaha kontejnerové dopravy zůstala nadále osvobozena od hromadných opatření, mohlo by dojít k nepřetržitému koloběhu společností vstupujících a vystupujících z námořního přepravního trhu, kdy by neúspěšní dopravci prodali svá plavidla nové společnosti. Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) se domnívá, že úpravy by neměly být nařízením Rady, ale nařízením Komise za účelem sjednotit liniovou dopravu s ostatními předpisy hospodářské soutěže EU. Bílá kniha také uvádí, že Komise by měla mít za úkol pečlivě přezkontrolovat specifické rysy námořní dopravy a vzít v úvahu mezinárodní důsledky nového právního rámce. [15], [16]

## **2.5 Proces zrušení nařízení (EHS) č. 4056/86**

Námořní doprava je v dnešní době klíčová v rozvoji hospodářství Evropské unie, jelikož převládá 90 % zahraničního obchodu a 43 % domácího obchodu uvnitř EU. Evropské lodě znamenají 25 % světové flotily a majitelé lodí v Evropské unii operují s více než 40 % světového množství lodí. Námořní doprava operuje ve vysoce konkurenčním prostředí na světovém i evropském trhu. Nařízení č. 4056/86 obsahovalo procesní ustanovení vztahující se k pravidlům Evropského společenství (ES) týkajících se hospodářské soutěže v námořní dopravě. Toto ustanovení přestalo platit k 1. květnu 2004, kdy začala pro liniovou dopravu platit pravidla hospodářské soutěže v nařízení č. 1/2003. Dále nařízení č. 4056/86 vymezuje určitá hmotněprávní soutěžní ustanovení a především stanovuje blokovou výjimku pro námořní liniové konference, díky níž mohou konference stanovovat ceny a regulovat přepravní kapacitu. [16]

Uživatelé dopravy, jako jsou zasilatelé, po přezkoumání systému konferencí dospěli k názoru, že konference neposkytují spolehlivé a kvalitní služby, které by vyhovovali jejich požadavkům. Rada evropských zasilatelů (European Shippers' Council - ESC) je názoru, že zrušení blokové výjimky by přineslo lepší partnerství mezi poskytovateli služeb a jejich

zákazníky. Dále zákazníci získají nižší ceny po poklesu sazeb za výrobky směřující do EU. Na druhé straně rejdaři zastávají názor, že systém konferencí přináší stabilitu služeb a pomáhají v globálním měřítku vyrovnat výkyvy ve většině oblastí obchodu.

V květnu roku 2003 Komise začala s přezkumem nařízení č. 4056/86, za tím účelem byla vydána Bílá kniha 2004. Po zveřejnění následovaly konzultace se všemi zainteresovanými stranami a příslušnými institucemi EU. Evropský parlament a EHSV poté koncem roku 2005 (resp. 2004) vydaly stanovisko k Bílé knize 2004. Komise poté vydala návrh nařízení, kterým se ruší nařízení č. 4056/86. „*Komise navrhla zrušit nařízení č. 4056/86 v celém rozsahu a zrušit především blokovou výjimku pro liniové konference (články 3 až 8, 13 a 26). V souladu s celkovou politikou ES snížit množství právních předpisů Společenství se zároveň zrušují některá ustanovení, jež jsou považována za nadbytečná (články 2 a 9). Komise se domnívá, že takové zrušení povede ke snížení nákladů na dopravu a zachování spolehlivosti služeb ve všech oblastech obchodu.*“ [16]

14. prosince 2006 přijala Evropská komise legislativní návrh, později 25. září 2006 Rada pro hospodářskou soutěž přijala zrušení nařízení č. 4056/86. Následovalo dvouleté přechodné období, kdy byla zpracovávána nařízení pro aplikaci soutěžního práva pro námořní přepravu. Před konečným zrušením blokové výjimky Komise v roce 2007 vydala pokyny k hospodářské soutěži v tomto odvětví s cílem ulehčit změnu provozu na plně soutěžní systém. Součástí zrušení nařízení Rady č. 4056/86 je návrh na zrušení nařízení č. 1/2003, čímž by byla kabotážní a mezinárodní trampová doprava zahrnuta do jeho působnosti. Dle EHSV tato problematika zasluhuje optimální přístup s ohledem na přínos hospodářské soutěže ke konkurenceschopnosti průmyslu EU, změny světového obchodu s dopady na poskytování dopravních služeb, dopady na mezinárodní dopravu pro klíčové obchodní spolupráce se zeměmi EU i pro rozvíjející se země a názory světových zasilatelů a dopravců, ale také malých a středních dopravců.

Komise si také nechala vypracovat tři studie nezávislými poradci ve věci zrušení blokové výjimky pro liniové konference. Režim konferencí, který nyní funguje přes 150 let, je stále předmětem multilaterálních a bilaterálních dohod mezi členskými státy nebo Společenstvími. Komise na žádost EHSV vzala také v potaz otázku lidského faktoru a dopad na nezaměstnanost evropských námořníků vlivem zrušení blokové výjimky. Dále aspekt bezpečnosti ztrátou kvalitního zasilatelství jako důsledek za rušení registrace pod vlajkou EU. Malé střední podniky a jejich zájmy byly také Komisí zohledněny, aby pro ně trhy zůstaly

otevřené současné i budoucí hospodářské soutěži. Evropská unie zrušením nařízení doufá ve snížení cen přepravného a kvalitnější služby, avšak pro liniové dopravce to znamená snížení zisků a konec kontroly nad cenami přeprav. [16]

*„Komise navrhuje zrušit článek 9 nařízení č. 4056/86, neboť nezastává názor, že by zrušením blokové výjimky pro liniové konference vzniklo nebezpečí mezinárodní kolize práva. Komise argumentuje, že ke kolizi právních předpisů by došlo pouze tehdy, pokud by jedna pravomoc zakazovala něco, co by druhá pravomoc vyžadovala. Komisi není známa žádná jurisdikce, která by takový závazek ukládala provozovatelům námořní dopravy.“* [16] I přesto EHSV žádá komisi k navržení ustanovení, které by řešilo tyto problémy.

## **2.6 Současný stav na námořním přepravním trhu**

Za současnou turbulentní situaci na námořním přepravním trhu stojí vedle globální ekonomické krize také legislativní změny na Evropském trhu. V rámci Evropské unie v posledních letech došlo k zásadní změně. Z důvodu, že toto kartelové uspořádání nezapadá do obecných pravidel práv hospodářské soutěže, Evropská unie jednomyslně rozhodla o zrušení výjimky, známé jako bloková výjimka, pro námořní kontejnerovou přepravu. Tímto krokem 18. října 2008 přestala fungovat doprava mezi státy EU a zbytkem světa na základě liniových konferencí. Nejvýznamnější liniové konference, kterých se toto opatření dotklo:

- Far Eastern Freight Conference (FEFC)
- Trans Atlantic Conference Agreement (TACA)
- Europe Mediterranean Trade Agreement (EMTA)
- India/Pakistan/Bangladesh/Ceylon Conference (IPBCC)

Zrušení blokové výjimky se také dotklo jiných námořních konferencí působících mimo EU. Vzhledem k tomu, že podléhají jiné jurisdikci, mohou ve své činnosti dále pokračovat. Evropská unie se však snaží vytvářet na světové námořní konference nátlak v zájmu odstranění překážek hospodářské soutěže regulací, nebo plným zrušením ostatních konferencí.

Asociace evropských liniových rejdařů (ELAA) v roce 2006 tedy přišla o svá kartelová privilegia a tak nyní nemohou stanovovat výši cen a některých přidružených

poplatků (CAF a BAF)<sup>10</sup>. Této výsady se Asociace zřekla, avšak možnost výměny informací o situaci na trhu, dat o kapacitě a vytíženosti lodí požadovala zachovat alespoň v omezené míře. Do budoucna předpokládali, že budou moci stanovovat společně prognózy na nabídku a poptávku o přepravních kapacitách. Dále by se zřídila společná databanka na uložení statistik o přepravách, kterou by spravovali nezávislí experti. *„Dále by měl být vytvořen cenový index, který by rejdařstvím pomáhal při výpočtech výše poplatků. Podle asociace by v budoucnu místo ní měla vzniknout jiná zastřešující organizace, která by plnila funkci diskusního fóra rejdařů a prostředníka pro jednání s jinými hospodářskými institucemi. Všechny informace, které by nová organizace uchovávala, by však byly veřejně přístupné.“* [17] Společná analýza a sdílení informací se však nelíbí Výboru evropských zasilatelů (ESC). Domnívá se, že by to směřovalo k budování strategií proti zasilatelům. Dle ESC by pro námořní dopravu měly platit stejná pravidla jako pro ostatní druhy podnikání, s tím však nesouhlasí ELAA, podle níž sdílení informací v tomto intenzivním odvětví pomůže s uvážlivým investováním. [17]

Ačkoliv je vytváření konsorcií možné například v letecké dopravě, pro ELAA jejich záměr pro zachování setkávání dopravců a společné předpovědi poptávky nebyl schválen. Řada národních spedičních svazů z řad členů Evropského svazu CLECAT nesouhlasí s tvrzením, že by námořní dopravci měli získat jakoukoli formu náhradního režimu za zrušenou blokovou výjimku. Co se týče řešení konkurence, Evropská komise vydala pomocná pravidla, ačkoliv na žádném jiném trhu se konkurenční právo EU nerespektuje pouze na základě nezávazného vodítka, na zmírnění dopadů na rejdaře a potenciální prvotní dezorganizaci. V této fázi nebylo možné přesně odhadnout, jaké změny se na námořním trhu budou dít, s přihlédnutím na zkušenosti s deregulací v letecké dopravě lze očekávat ve střednědobém horizontu dodatečnou reorganizaci.

### **2.6.1 Námořní dálnice**

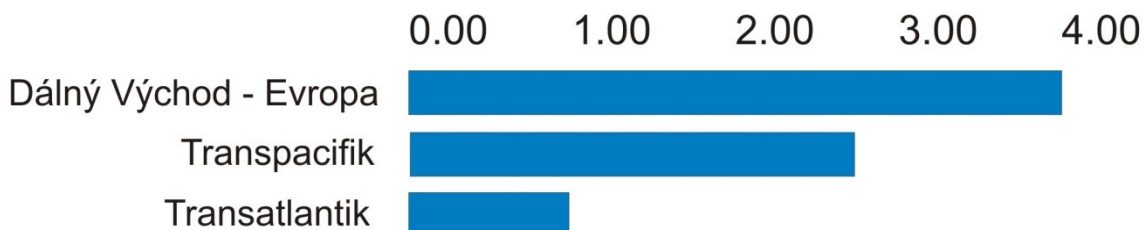
Námořní dálnice, jak se nazývají ty trasy, kde putuje největší objem zboží na pravidelných linkách, jsou klíčovými jak pro EU, tak i pro zbytek světa. Kombinují se zde i s ostatními druhy dopravy, což zajišťuje vysoce kvalitní služby, nabízejí účinnější, ekologičtější a také cenově výhodnější dopravu zboží. Těchto relací je na světě mnoho, zde budou uvedeny jen ty nejvýznamnější z globálního hlediska.

---

<sup>10</sup> BAF (Bunker Adjustment Factor - palivová přírážka; CAF (Currency Adjustment Factor - měnová přírážka)

- Transatlantik (Evropa – východní pobřeží Severní Ameriky)
- Transpacifik (západní pobřeží Severní Ameriky – Dálný Východ)
- Evropa – Dálný Východ

**Obrázek č. 3: Přepravená kapacita na hlavních relacích po moři (mil. TEU)**



Zdroj: AXS Alphaliner (Vlastní zpracování)

Je zcela zřejmé, že nejvíce přepravovaného zboží míří z Asie. Objem na relaci Evropa – Asie se pohybuje okolo 4 milionů TEU, relace Severní Amerika – Dálný východ dosahuje 2,6 milionů TEU na Transatlantické trase je objem viditelně nižší a to 0,7 milionů TEU. V březnu 2012 bylo v provozu na všech liniových relacích 59 741 lodí s celkovou přepravní kapacitou 16 158 785 TEU a 209 539 854 DWT.<sup>11</sup> Celkový počet kontejnerových lodí byl 4 933 lodí s 15 682 248 DWT. [18]

Mezinárodní obchod na relaci z Dálného východu do Evropy, zaujímá největší objem přeprav. Do roku 2006 se asijský trh rychle rozšiřoval, vzkvétala zde ekonomika a důvěra v tento trh se zvyšovala. V období let 2007 – 2008 se globální ekonomická krize přesunula z USA do Asie. To snížilo objemy přeprav na všech relacích, ale především na trase do Evropy. Po zrušení evropských liniových konferencí v roce 2008 se optimistický pohled do budoucna opět nesplnil a tarify přepravného strmě klesly.

Námořní dálnice v EU jsou koncipovány skrze transevropské dopravní sítě (TEN - T) ve čtyřech hlavních koridorech a to, podél našich břehů v Baltském moři, západní Evropě (Atlantský oceán – Severní moře/Irské moře), jihozápadní Evropě (západní část Středozemního moře) a jihovýchodní Evropě (Jaderské, Jónské a východní část Středozemního moře). Z evropského pohledu jsou nejzásadnější belgické, nizozemské, francouzské a německé přístavy, kde jsou objemy zboží nejvyšší.

<sup>11</sup> DWT deadweight tonnage – jednotka nosnosti lodí

Deset nejvytíženějších přístavů odbavuje zhruba 40 % celkového světového objemu zboží a právě devět z těchto deseti přístavů se nachází v Asii. Nejdůležitější přístavy z Asie jsou čínské, tchajwanské a přístavy Jižní Koreje.

## **2.7 Očekávané dopady zrušení liniových konferencí**

Dle tří nezávislých studií se v budoucnu v liniové kontejnerové přepravě sníží ceny, úroveň služeb by se měla zlepšit či pouze se nadále nezhoršovat, a také by deregulace měla mít kladný vliv na konkurenceschopnost námořních podniků. Hlavní vliv by podle Evropské komise měl být na úroveň poskytovaných služeb, které jsou nyní v nerovnováze mezi zájmy dopravců a zákazníků. Jako důsledek zrušení liniových konferencí také bylo očekáváno zlepšení situace nabídky lodního prostoru. Evropská komise uváděla i další pozitivní dopady:

- snížení cen v kontejnerové liniové dopravě,
- zvýšení kvality služeb,
- zlepšení spolehlivosti přeprav na daných trasách,
- kladný dopad na Evropské přístavy, nezaměstnanost a nulový dopad na rozvojové země,
- kladný dopad na konkurenceschopnost rejdářských společností s působností v EU,
- minimální dopad na menší rejdáře.

Pokyny pro aplikace pravidel EU o hospodářské soutěži na služby námořní dopravy, vydané v polovině roku 2007 Evropskou komisí, se nevztahují pouze na liniovou ale také na trampovou přepravu a kabotáž. V dokumentu jsou zahrnuty tzv. tři pilíře horizontálních dohod, technické dohody, pooly v trampové přepravě a sdílení informací. Technické dohody se týkají nových technických ale také ekologických standardů a jejich zavedení. Náplní poolových dohod v trampové přepravě je povolení o provozování poolu pouze za předpokladu, že účastníci nejsou konkurenti a svou činností nenaruší obchod v rámci Evropské unie. Výměna informací se musí analyzovat případ od případu na základě dvou faktorů a to, přínos informace a struktura trhu a systém jejich výměny. Zásady se zaměřují na stáří údajů, jak často jsou mezi rejdáři vyměňovány a také dalšími podrobnosti předaných informací, aby spolupracující rejdáři nemohli spolčit do kartelové dohody. [19]

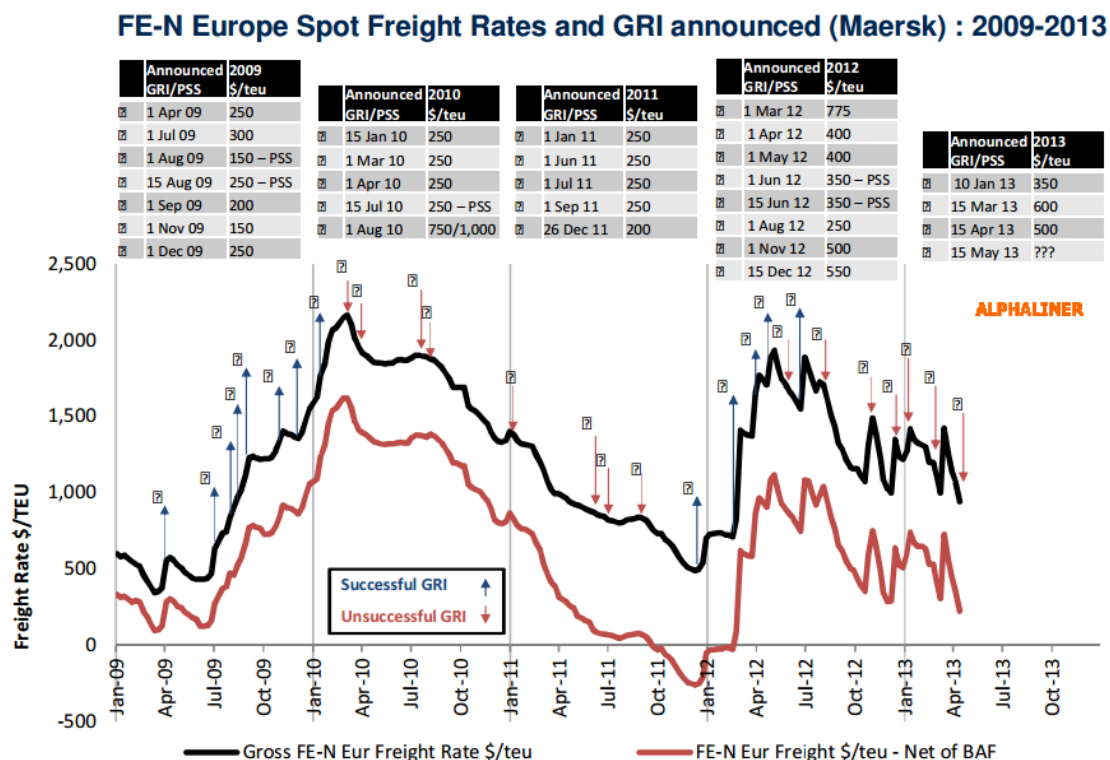
## **2.8 Reálné dopady zrušení liniových konferencí**

Samotné zrušení liniových konferencí mělo přinést určité výhody. To do jaké míry se tyto prognózy splnili, muselo být zpětně kontrolováno. Zda se předpokládané dopady shodují s reálnou situací, je zde podrobně zanalyzováno.

### **2.8.1 Cenová hladina**

Ve stejném roce, ve kterém došlo ke zrušení liniových konferencí, se také přesunula ekonomická krize z USA do EU. Nyní je tedy velmi těžké stanovit přesné dopady zrušení liniových konferencí na námořní přepravní trh, když máme dva tak zásadní faktory. Globální ekonomická krize výrazně pozměnila strukturu na trhu a způsobila zdrženlivost zákazníků v mezinárodní přepravě. První pozitivní dopad měl být na snížení cen přepravného. V průběhu roku 2008 byl opravdu zaznamenán pokles průměrných cen, což bylo zapříčiněno převisem nabídky lodního prostoru nad jeho poptávkou. Do této doby nebyl problém s volným místem na lodích, rejdaři ale postupně začali snižovat objem lodí v oběhu, aby dosáhli převisu poptávky nad nabídkou lodního prostoru. Odstavením přibližně 300 lodí o kapacitě přibližně 750 000 TEU získali ideální pozici pro zvýšení sazeb. [20] Později v polovině roku 2009 se tedy ceny opět začaly zvyšovat, až se dostaly na původní stav před zrušením konferencí. Jak je vidět na grafu níže, ceny se začátkem roku 2010 dostaly až na svá maxima. Úroveň využití plavidel v březnu 2013 klesla na 77 % a to bylo příliš nízké pro další zvyšování sazeb. Nyní sazby spadly až na 940 USD/TEU ke dni 12. dubna 2013 což je nejnižší stav od února 2012. Sazby za přepravu jsou nyní o 46 % nižší než o rok dříve, ale dopravci se stále snaží cenu uměle zvýšit. [18], [14]

Obrázek č. 4: Vývoj cen přepravného od roku 2009 - 2013



Zdroj: AXS Alphaliner

Další zásadní informace vyplývající z grafu vývoje cen přepravného od roku 2009 do 2013 je, že před zrušením liniových konferencí platilo, že přírázky palivové, měnové nebo sezónní byly pro všechny rejdaře shodné, jelikož je vyhlášovala konference. Rozdíl v cenách byl pouze ve výši námořního a změny cen se prováděly pouze jednou za kvartál. Ceny bývaly vyšší vždy před koncem roku (září – listopad), kdy se zvýšila přeprava zboží před Vánoci, a lodě měly plné kapacity. Tak mohli dopravci i zákazníci do budoucna plánovat své aktivity a strategie pro další období. Nyní po zrušení konferencí má každý rejdař svou cenovou strategii a liší se ve výši přírážek. To se projevuje hlavně v cenové nestabilitě, kdy každý rejdař může svou cenu měnit a ostatní ho pak následují s určitým časovým rozestupem.

Následkem toho je, že ceny stoupají nebo klesají každých 14 dní, někdy i každý týden. Nedá se spolehnout na pravidlo vyšších cen na konci roku a nižších na začátku každého dalšího. Už neplatí, že určování sazeb bylo pouze v kompetenci liniových konferencí, aktuálně se růst a pokles sazeb odvíjí od nerovnováhy mezi nabídkou lodního prostoru a poptávkou zákazníka. Průměrné skokové navýšení cen avizované rejdaři se v březnu 2012 pohybovalo okolo 750 USD/20' kontejner a 1500 USD/40' kontejner, další navýšení cen

o 300-400 USD/TEU proběhlo v dubnu 2012. Hlavním důvodem tohoto plošného navýšení cen celého rejdářského trhu byla snaha dostat se zpět do zisku, aby se razantně nesnížila kvalita poskytovaných služeb. V květnu a červnu tohoto roku byly ceny víceméně stabilní s lehkou snahou o jejich snížení. Jednalo se ale o tzv. „Time out“ před dalším zvyšováním cen, které bylo naplánováno na červenec 2012 a jednalo se o v průměru 300 USD/TEU. [20]

Rejdař Maersk Line zvýšil sazby o 500 USD/TEU k 1. květnu 2013, mnoho dalších dopravců ohlásilo další navýšení k 15. květnu 2013, ihned po dubnovém nárůstu sazeb. Pro koncové zákazníky toto znamená velké riziko neočekávaného zvýšení cen dopravy, která je jednou z hlavních položek celkové ceny výrobku. Musejí tedy provádět kalkulace mnohem častěji než jednou za rok, jak tomu bylo dříve. Pro spedice to přináší stejný problém, kdy přepočítávání cen místo jednou za kvartál musejí pracně provádět mnohem častěji.

**Tabulka č. 3: Výše námořního přepravného u jednotlivých výrobců**

	Jednotka	Běžná prodejní cena	Přepravní náklady	Podíl přepravného
TV set	1 ks	\$ 700	\$ 10	1, 43 %
DVD/CD přehrávač	1 ks	\$ 200	\$ 1,5	0, 75 %
Vysavač	1 ks	\$ 150	\$ 1	0, 67 %
Skotská whisky	1 láhev	\$ 50	\$ 0,15	0, 30 %
Káva	1 kg	\$ 15	\$ 0,15	1, 00 %
Sušenky	krabička	\$ 3	\$ 0,05	1, 67 %
Pivo	plechovka	\$ 1	\$ 0,01	1, 00 %

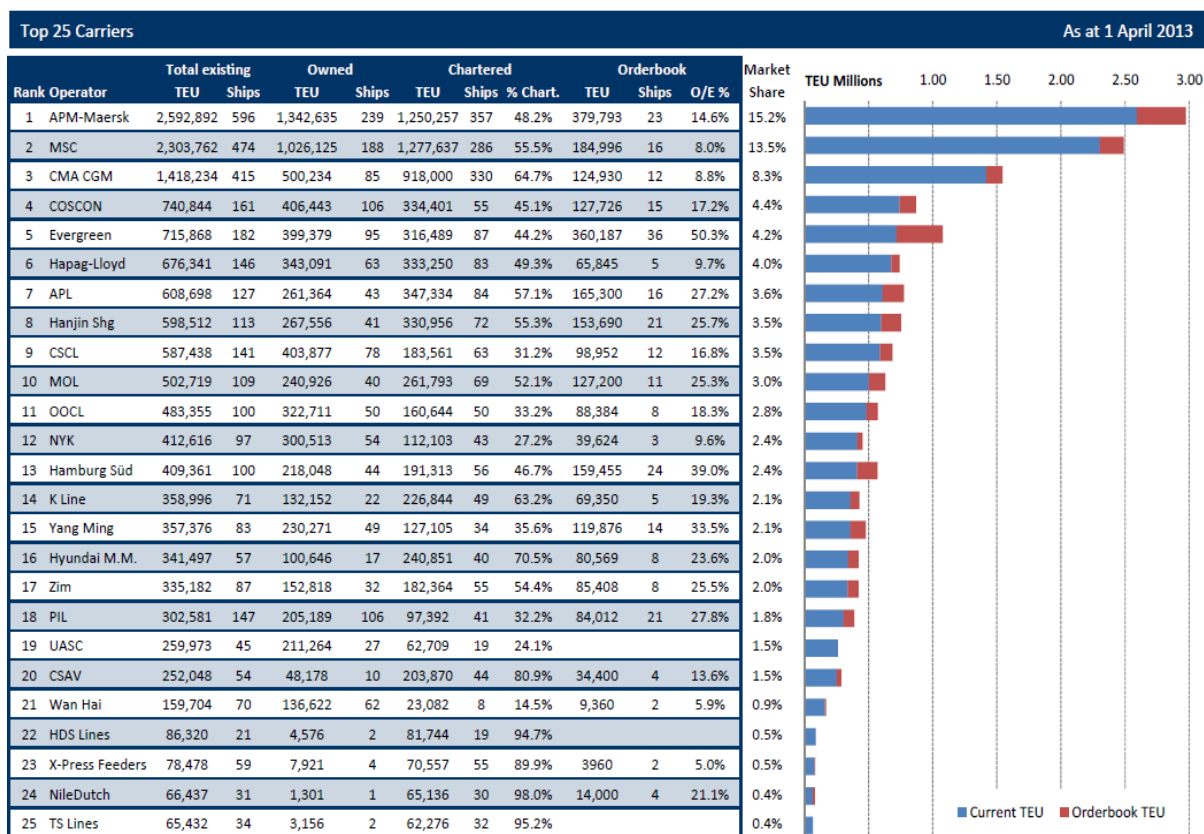
Zdroj: <http://www.ics-shipping.org> (vlastní zpracování)

Další faktorem ovlivňujícím ceny v námořní přepravě, stejně jako ve všech formách přepravy zboží, je cena za pohonné hmoty. Z tohoto důvodu jsou naplánovány dodávky velkokapacitních a úspornějších lodí, které budou postupně nasazovány do oběhu. Pro rejdaře to bude znamenat vysoké počáteční investice, které jsou podle analytiků z Alphaliner ve výši 57 miliard USD, největší podíl na této částce má Maersk Line s objednávkou na 44 lodí za 6,5 miliard USD, z toho 20 obřích kontejnerových lodí o kapacitě 18 tisíc TEU za celkovou sumu 3,8 miliardy USD. Rejdař APL má objednávkou na 32 lodí za 3,8 miliardy USD a Evergreen má v plánu zakoupit flotilu za 3 miliardy USD. [21] Na druhou stranu mohou dosáhnout úspory, jelikož cena pohonných hmot představuje 40 % celkových nákladů na provoz kontejnerových lodí. [20]

Všechny tyto problémy přinesly rejdařům ztráty v roce 2012 ve výši 6,5 miliardy USD. Dle expertů poradenské společnosti Drewry z Londýna boj o podíly na námořním kontejnerovém trhu nepřinesl žádnému rejdaři vítězství. V červnu 2012 podle studie někteří námořní dopravci dostihli nárůst trhu, avšak žádný nezískal větší podíl nežli konkurence. Konkurenční boj přinesl pouze nižší tržby rejdařů, kteří se snižováním přepravních tarifů snažili vyplnit volný lodní prostor. Člen představenstva německého rejdařství Hapag-Lloyd Jesper Praestensgaard se obává, že dlouhodobá ztrátovost rejdařů může přinést ohrožení kvality služeb. [22]

„Nic se tak nezměnilo ani na žebříčku desítky nejvýkonnějších rejdařství: první místo nadále s velkým náskokem drží dánský gigant Maersk Line (roční přepravní objem 16,22 milionu TEU) před Mediterranean Shipping Company (MSC) a skupinou CMA CGM. Dánové loni zvýšili tržní podíl o 0,3 procentního bodu na 11,4 procenta, CMA CGM si polepšila z 6,9 na 7,1 procenta.“ [22]

**Obrázek č. 5: Top 25 největších kontejnerových rejdařství a jejich podíl na trhu**



Zdroj: AXS Alphaliner

Při porovnání mezi lety 1996 a 2013 lze říci, že velikost přepravní kapacity se více nežli zpětinásobila a z obrázku výše je zřejmé, že kapacita dále roste.

V důsledku hospodářské krize 2008 - 2009 přes veškeré pesimistické scénáře došlo ke zrušení liniové kontejnerové činnosti pouze jediného rejdaře – Senator Lines. Ostatní se snažili zredukovat svou nákladovou stránku zpožděným odběrem nových lodí, například posunem o 2 roky, uzavřením poboček v menších zemích (např. APL v ČR) atd. I přes pokles poptávky se ale stavějí stále větší lodě. Důkazem je toho objednávka na 5 lodí s kapacitou 18 400 TEU pro CSCL od Hyundai Heavy Industries (HHI) na rok 2014. (viz příloha B) [14]

## 2.8.2 Servis a kvalita služeb

Vzhledem ke snižování zisků rejdařů, musela se většina z nich uchýlit k personálním změnám. To se jevílo jako nejschůdnější cesta k finančním úsporám při nestálosti cenové hladiny a zisků. Na druhou stranu kvalita služeb díky snižování počtu zaměstnanců šla u rejdařů mírně dolů. Toho využili speditéři, kteří převzali část přímých zákazníků rejdařů. Jde o to, že zákazník vyžaduje určitý standard, jako jsou včasné informace, proaktivní přístup, poradenské služby a také ulehčení komunikace a celkové přepravy zboží.

*„Účinnost provozu přístavů závisí jak na spolehlivosti, tak na složce bezpečnosti, které jsou přes technologický pokrok do velké míry určovány lidským faktorem. To vysvětluje potřebu kvalifikovaných a dobře vyškolených pracovníků v přístavech zajišťujících všechny služby a činnosti jak na pevnině, tak na palubách plavidel. Tento předpoklad platí bez ohledu na to, zda přístavy a poskytovatelé přístavních služeb jsou ve veřejném nebo soukromém vlastnictví.“ [24]*

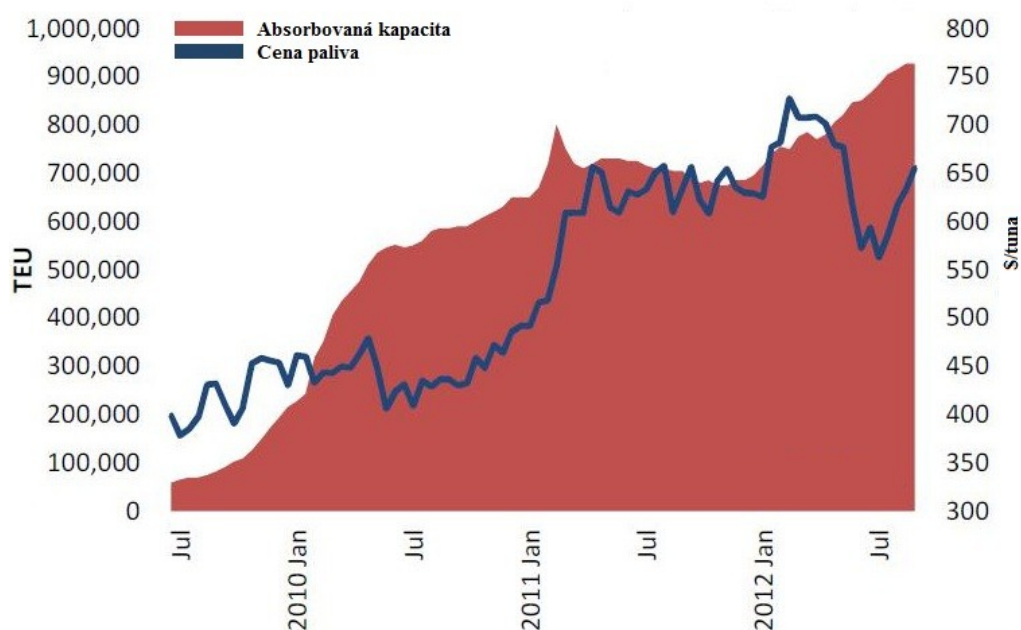
Rejdaři se však dali cestou úspor a tak snížili počty svých poboček v menších a středních přístavech, zákazník tak musel osobně komunikovat s agenty cizích zemí, dále přešli z osobního jednání na nástroje elektronické komunikace, tzv. e-commerce, kdy si zákazník objednávku vyplňuje sám na webových stránkách rejdařů. Tímto se vytratil osobní vztah a partnerství mezi zákazníkem a rejdaři a tak se vytvořil prostor na trhu pro speditéry, kteří tyto služby zákazníkům nabízejí. U speditérů a zasilatelů k žádným významným změnám nedošlo, a tak se zákazníci začali obracet na ně. [14]

Cenová nesoudržnost po zákazu námořních konferencí vedoucí k poklesu cenové hladiny ukázala, že také narůstá zájem přesouvat operativu do zemí s nízkou pracovní silou

(např. Indie), kde větší rejdaři budují svá dokumentační centra, která poskytují servis ostatním zemím světa a často jsou i v přímém styku s koncovými zákazníky. Tím ušetří prostředky na pobočky, ale kvalita zákaznického servisu se výrazně nesníží. Rejdaři tedy nyní nabízejí pouze to nejnútnější k chodu a udržení na námořním přepravním trhu. V době liniových konferencí byl speciální zákaznický servis na mnohem vyšší úrovni, kdy si rejdaři mohli své aktivity do budoucna plánovat a zajistit tak výhody pro významné zákazníky. Nyní se pro ně staly prioritou úspory.

Kvalita služeb se také snížila v režimu Just-in-Time, kdy rejdaři zvyšují své přepravní časy zpomalením lodí tak, aby ušetřili palivo, a absorbují tak část přebytečné kapacity, kdy lodě jezdí méně obrátů a tak se obsazenost lodního prostoru lehce navýší. Celková vstřebaná kapacita se od ledna roku 2013 zvýšila o přibližně 30 % a to je ve vyjádření přepravovaných kontejnerů zhruba 930 tisíc TEU. Rotace se na trase Dálný východ – Severní Evropa snížila z 33 na 27 obrátů, to znamená, že doba jednoho obrátu se z 8,1 týdne v září roku 2006 zvýšila na 10,5 týdne v září roku 2013. Jsou zde rejdaři, kteří snížili rychlost lodí na některých úsecích i pod 14 uzlů, což se nyní označuje jako super pomalé plavidlo. Na trase z Dálného východu do Středomoří se počet smyček snížil o 3, z 19 na 16 obrátů a doba obrátu je nyní 9,9 týdne. [25], [14]

**Obrázek č. 6: Absorbovaná kapacita zpomalením lodí v letech 2009 - 2012**



Zdroj: AXS Alphaliner (vlastní zpracování)

Pro rejdaře to znamená další úspory, avšak zákazníka zvyklého na režim Just-in-Time to negativně ovlivňuje. Především se jedná o segment zákazníků automobilového a Hi-Tech průmyslu, kdy včasná doprava součástek byla pro ně výhodou v konkurenčním boji.

## **Shrnutí**

Analýzou současného stavu na námořním přepravním trhu bylo zjištěno, že dopady zrušení námořních liniových konferencí mělo na rejdaře významný vliv. Jak na jejich cenovou hladinu, tak i na nabízený servis. Musíme ale uvést na pravou míru, že tento stav nebyl primárně způsoben pouze zrušením liniových konferencí, ale také globální ekonomickou krizí, která se z USA do EU přesunula ve stejném časovém období. Je ale zřejmé, že se pomalu tento trh zotavuje a do budoucna se opět očekávají větší zisky, a s tím související zlepšení podmínek na trhu. V následující poslední kapitole navrhuji určitá opatření, která by mohla rejdařům zlepšit jejich postavení na trhu, tržní podíl i zvýšit zájem o jejich služby.

### **3 Návrhy opatření související s námořní dopravou**

V předcházejících kapitolách byla probrána historie námořní dopravy, smluvní zajištění, legislativní záštita liniových konferencí, její následné zrušení následováno analýzou dopadů tohoto opatření. Na základě vykonané analýzy námořního přepravního trhu a jeho stavu po zrušení námořních liniových konferencí, zde autor navrhuje určité změny, které by mohly být přínosné pro další efektivní hospodaření rejdařů. V analýze bylo zjištěno mnoho problémů, se kterými se nyní musejí rejdaři potýkat v podobě nestálosti cenové hladiny i poklesu kvality služeb. To negativně ovlivňuje obě strany námořního přepravního kontraktu. Zde tedy budou uvedeny konkrétní návrhy autora s popisem okolí jednotlivých problémů, podložené analýzami a statistikami provedené jak autorem práce, tak i renomovanými společnostmi. Návrhy jsou převážně zaměřeny na finanční úspory a zvýšení kvality poskytovaných služeb vzhledem k zaměření této práce. Poslední návrh se týká ekologického aspektu námořní kontejnerové dopravy, jelikož toto téma by se nemělo opomíjet a měla by se mu věnovat náležitá pozornost.

#### **3.1 Vytyčení konkrétních návrhů**

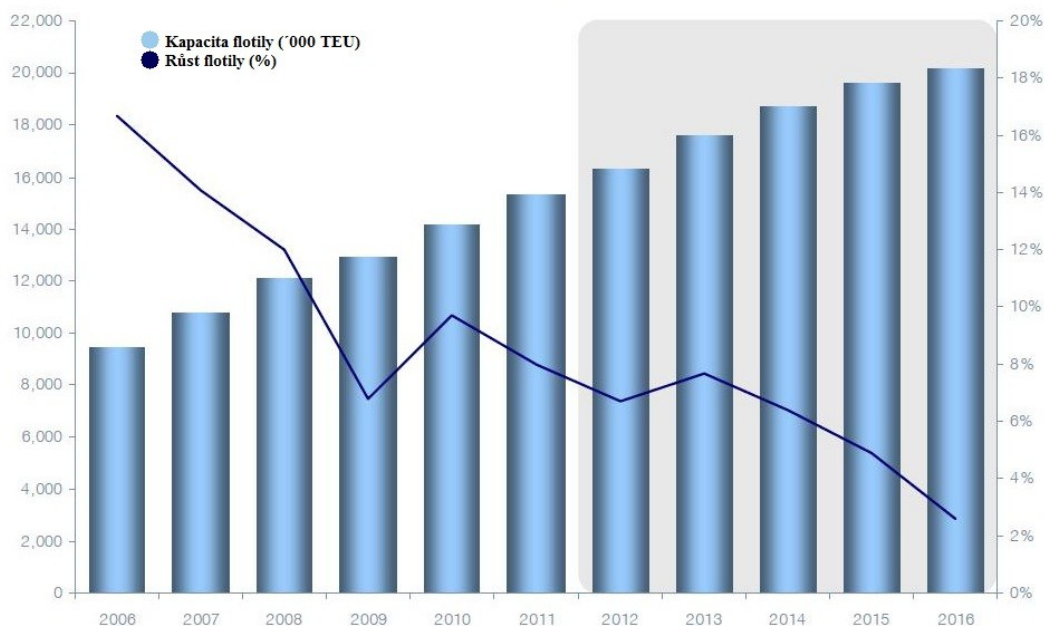
V konečné části se pokusím navrhnout způsoby řešení stávajících problémů, se kterými se námořní kontejnerový přepravní trh musí potýkat. Přesné vymezení problémů bylo podrobně rozebráno v předchozí kapitole. Konkrétně se jedná o cenovou hladinu rejdařů, nestálost přepravních tarifů, převis nabídky nad poptávkou po lodním prostoru, a také nabízený servis a služby zákazníkům. Přesné stanovení návrhů:

- snížení přepravních kapacit lodí tím, že rejdaři přestanou objednávat další a větší plavidla,
- snížení přepravních kapacit lodí tím, že se budou starší lodě odstavovat a nahradí se ekologičtějšími a ekonomičtějšími,
- návrh určité formy náhradní konference, kde by se i nadále mohli rejdaři domlouvat na výši přepravného a určovali by přesné měsíce zvyšování cen,
- termínovaná burza s pohonnými hmotami,
- ekologický aspekt námořní dopravy a zlepšení vnímání rejdařů očima zákazníka.

### 3.1.1 Snížení přepravních kapacit zastavením objednávek

Prvním návrhem by pro rejdaře mohlo být snížení přepravní kapacity tím, že se zastaví objednávání nových lodí s větším ložním prostorem. Tím se na námořním přepravním trhu vytváří stále větší převis nabídky nad poptávkou, a to způsobuje neustálé snižování ceny přepravného. Jak bylo již podrobněji rozebráno, se přepravní kapacita od roku 1996 více nežli zpětinasobila a stále roste. Rejdaři se pokusili tento problém vyřešit stornováním objednávek či posunutím objednávky lodí přibližně o 2 roky, to ale tento problém nevyřeší, ale pouze odsune. Ideální situace by vznikla, pokud by byla poptávka po ložním prostoru vyšší nežli nabídka. Dle názoru autora by se toho mohlo docílit zastavením budování nových super lodí s kapacitou nad 18 tisíc TEU a hospodařit s přepravním prostorem hospodárněji. Využívat stávající flotilu a v případě potřeby nové lodě objednat loď s podobnou přepravní kapacitou. Již nyní se do budoucna počítá s omezením přepravní kapacity, jak vysvětluje graf níže. Je v něm ale vidět, že v průběhu roku 2013 se stále počítá s lehkým nárůstem. Autor zde v souvislosti s touto skutečností navrhuje zastavit objednávání plavidel, pokud to není nezbytně potřebné.

**Obrázek č. 7: Předpokládaný vývoj růstu přepravní kapacity do roku 2016**

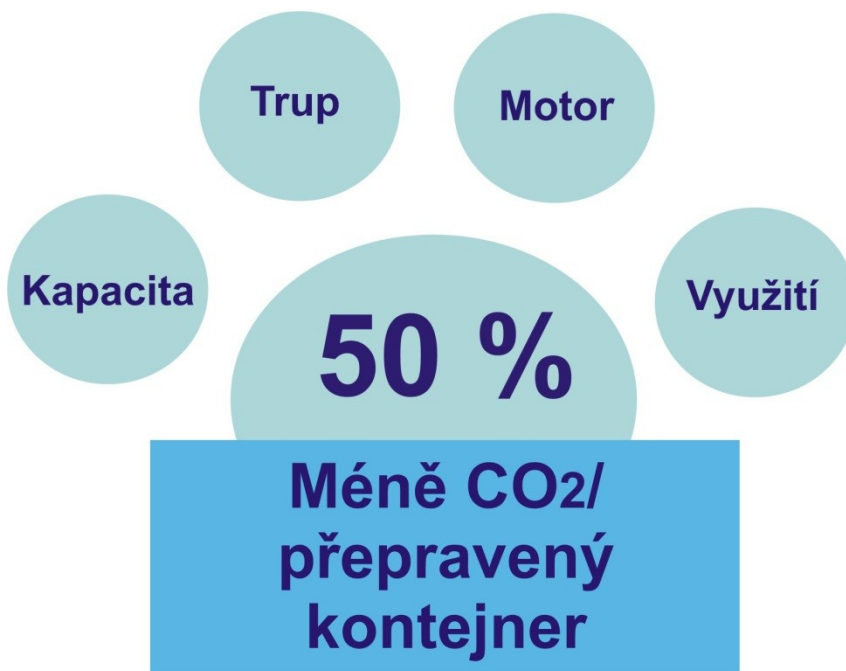


Zdroj: AXS Alphaliner (vlastní zpracování)

### 3.1.2 Snížení přepravních kapacit odstavením starších lodí

Dalším autorovým návrhem na zlepšení situace námořních rejdařů je odstavení starších lodí, které nepracují tak efektivně jak by měly. V dnešní době je zaznamenáván rychlý pokrok ve stavbě ekonomičtějších a zároveň ekologičtějších lodí, a tak by rejdaři tímto krokem sice museli vynaložit vyšší počáteční investici, avšak by se to mohlo brzy vrátit. Ukázkou vyspělých technologií je koncepce Triple E od výrobce Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering pro dánského rejdaře Maersk Line. Tyto tři „éčka“ reprezentují Economy of Scale, Energy Efficiency a Environmentally Improved, což představuje mnohem efektivnější provoz oproti nynějším lodím nejen díky energeticky úspornějšímu motoru. Lodě s touto koncepcí mají o 20 % nižší spotřebu paliva a vypouštějí až o 50 % nižší množství emisí CO<sub>2</sub>. Tvar trupu lodi je naprojektován pro pomalejší jízdu, což by mohlo být velkou výhodou k nynějšímu zpomalování lodí z důvodu úspory paliva. V případě stavby lodí s těmito parametry, by se mělo přihlížet k nynějšímu stavu na námořním přepravním trhu a také na stav poptávky po lodním prostoru, a tak objednávat plavidla s nižší kapacitou.

Obrázek č. 8: Výhody stavby lodí v konceptu Triple E

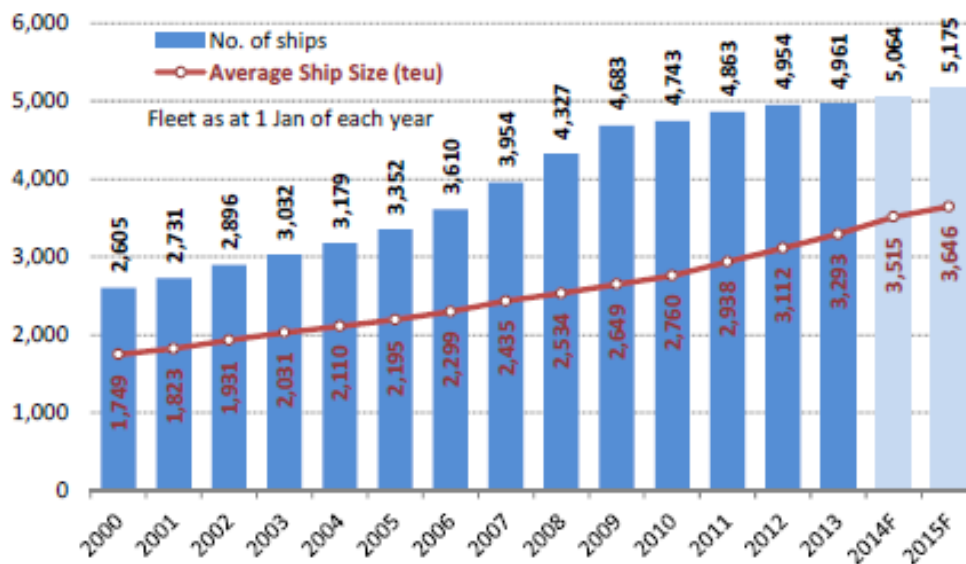


Zdroj: <http://enterpriseresilienceblog.typepad.com> (vlastní zpracování)

Výroba velkokapacitních lodí je drahá a nyní velmi neefektivní, pokud by se kapacita lodí snížila na průměrných 4 – 5 tisíc TEU, nabídka by se více přiblížila k poptávce a byla by tu příležitost k mírnému růstu cen za přepravu. S tím by se také zkrátila návratnost investice

do nového plavidla. Nepředpokládá se, že tyto změny by proběhly v blízké budoucnosti, avšak rejdari by takovéto řešení měli podrobněji zvážit a spočítat, jakou úsporu by získali a jaká by byla návratnost.

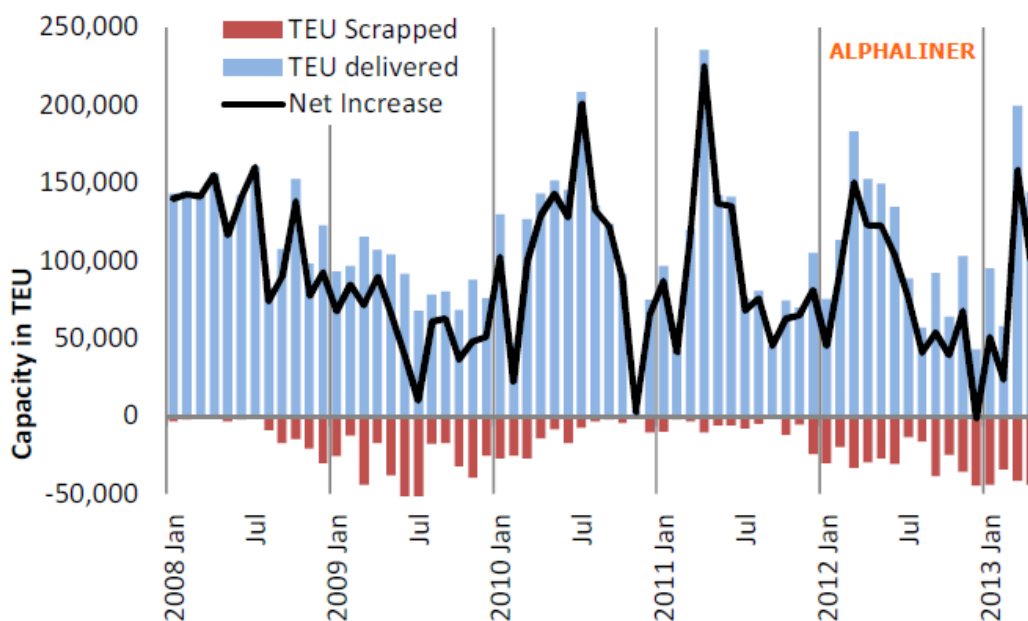
**Obrázek č. 9: Průměrná velikost plavidel v letech 2000 - 2015**



Zdroj: AXS Alphaliner

V nynější době je pokrok zaznamenán i v případě odstavování lodí a to tím, že životnost jednotlivých plavidel se razantně snižuje. Není to striktně dáno pouze nižší životností materiálu, ale oproti minulosti je pokrok spíše v technologickém výzkumu. Rejdari tedy posílají do šrotu výrazně mladší lodě, než bylo kdysi zvykem. To představuje lodě s průměrným věkem 22 let v provozu což je oproti 25 až 30 roky, na historickém minimu. Toto je hlavně způsobeno šrotováním menších lodí s kapacitou pod 3 000 TEU. 30 takovýchto lodí bylo prodáno do šrotu tento rok, včetně lodě Maersk Mallaca s 4 714 TEU, čímž je největší lodí, která byla sešrotována. Odstavování těchto lodí je dobrým krokem, jelikož takto malé lodě nejsou tak efektivní v přepočtu na spotřebu paliva a vypuštěné emise na přepravované kontejnery a navíc vzhledem k roku výroby kolem 1990 mají i zastaralou technologii.

Obrázek č. 10: Rozdíl mezi nově přijatými loděmi a sešrotovanými



Zdroj: AXS Alphaliner

Dle autora je ale problém v tom, že téměř za každé plavidlo zaslané do šrotu se objedná nové, zpravidla s větší kapacitou. To by se mělo v době krize, která nyní v námořní přepravě dnes panuje změnit. Pokud je opravdu nutné starou loď nahradit novou, měla by to být loď s co nejefektivnějším provozem, přibližné kapacity jakou rejdař potřebuje průměrně přepravit. Je jisté, že se může stát, že bude potřeba větší kapacita, ale pouze nárazově. Hospodaření rejdařů by tedy dle názoru autora mělo být zaměřené více na schopnost dostát svým závazkům, neprohlubovat dluh, ale také nepokoušet se vyvíjet vysoké zisky na úkor rizika.

Realizací prvních dvou uvedených návrhů by se daly ušetřit finance na provozu plně nenaložených lodí, jelikož jejich provoz je neefektivní a částka na přepravovanou jednotku se tím zvyšuje. Dle prognózy do budoucna bude i nadále přetrvávat nedostatečné vytížení kapacit kontejnerových lodí, a to přibližně do roku 2015. Větší zájem je stále proječován o menší lodě s kapacitou do 5 000 TEU a růst zájmu o velkokapacitní lodě bude i nadále pozvolný. Vzhledem k tomu, že rejdaři stále bojují s nestálostí cenové hladiny, obtížně vyhledávají využití svých kapacit a jsou stále konfrontováni s nižšími tarify, je pro ně toto velmi zásadní problém. Omezením nabídky lodního prostoru by se daly ušetřit finance, které by se mohly investovat do kvalitnějšího zákaznického servisu a tím zvýšit zájem o přepravu konkrétního rejdaře. Omezením přepravní kapacity by se také mohli dopravci více zaměřit na

klíčové zákazníky a poskytovat lepší služby. Tím by se zvedla exkluzivita dopravce a jeho služeb.

**Obrázek č. 11: Lod' Mare Internum s kapacitou 3 000 TEU**



Zdroj: <http://www.hansamare.de>

### **3.1.3 Návrh na vytvoření určité formy konference**

Jako teoretické zamyšlení by se zde dal zmínit návrh na vytvoření určité formy konference, kde by si i nadále mohli rejdaři sdělovat informace o stavu přeprav na námořním přepravním trhu a také konzultovat výši přepravného. Jakákoliv nová úprava by neměla být nařízením Rady, ale spíše nařízením Komise tak, aby bylo možné ji sjednotit s dalšími nařízeními hospodářské soutěže EU, také musí být transparentní a nediskriminovat ostatní menší rejdaře. Při sestavování nového nařízení by také Komise měla zvážit veškerá specifika námořního přepravního trhu. Jak již v předchozí kapitole bylo zmíněno, že tento návrh se již promítl v Bílé knize 2004. Dále musí být koncepce slučitelná s článkem 81 smlouvy o EU, kde jsou podrobně uvedeny pravidla hospodářské soutěže EU, musí být vyvážený, aby splňoval požadavky jak zasilatelů, dopravců ale také jejich zákazníků. Přínosný by měl být na obou stranách námořního přepravního trhu a to nabídce i poptávce po lodním prostoru.

Trh s liniovou dopravou je, po prodělání změn v podobě zrušení liniových konferencí a globální ekonomické krize, nestálý a v hluboké krizi. To přimělo dopravce se nadále sdružovat v jiných formách spolupráce a diskusních dohodách jako je konsorcium či jiné

společenství. Podle názoru autora je toto správný krok kupředu, jelikož námořní doprava je specifický způsob přepravy, který dle minulých zkušeností není schopen působit za podmínek klasické volné soutěže a potřebuje umělé zásahy, tak aby byl efektivní a nezpůsoboval časté výkyvy cenové hladiny. Nový režim, pokud by byl realizován, by se měl striktně držet všech Evropských soudních pravidel. Pomohl by také udržet konkurenceschopnost menších rejdařů, kteří na rozdíl od velkých dopravců, nejsou bez záštity určité větší formy organizace schopni udržet si stávající tržní podíl.

I přes to, že námořní liniové konference přestaly operovat pouze na Evropském trhu, tak se cenová nestabilita projevila i na trase Asie – Severní Amerika. To nasvědčuje tomu, že vytvoření určitého druhu konference by přineslo určitě zjednodušení ohledně výše přírážek či palivových příplatků. Je však jisté, že Evropská Unie svou politiku volného trhu nezmění a tak dle autora konkrétní řešení není takto proveditelné.

### **3.1.4 Termínovaná burza**

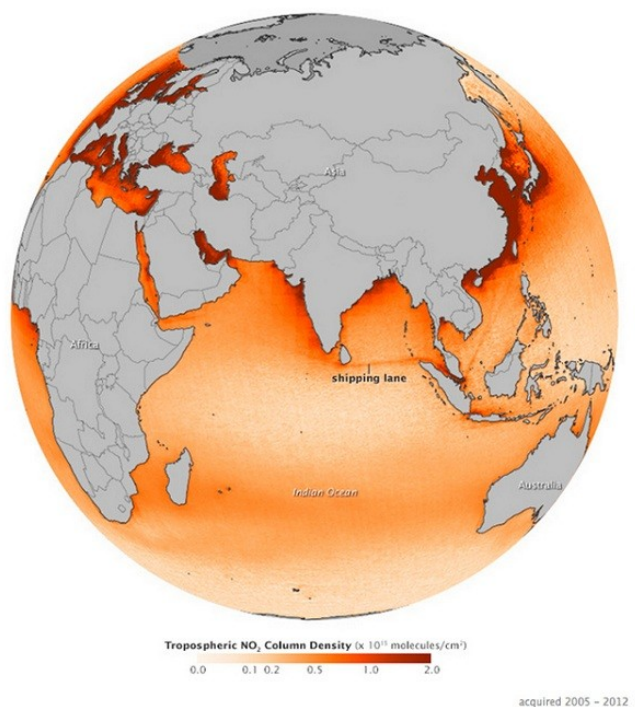
Další možností pro určitou úsporu na straně rejdařů je tzv. termínovaná burza. Termínové obchody, nazývané také futures kontrakty, jsou obchody, které jsou uzavřené v jiném časovém okamžiku než samotné vykonání přepravy. Tím dochází k ujednání pravidel kontraktu a hlavně ceny za daných okolností v době uzavření smlouvy. To tedy znamená, že jednotlivé smluvní strany se dohodnou na pevných podmínkách obchodu, avšak realizace je posunuta do určitého data v budoucnosti. Hlavní výhodou tohoto systému uzavírání smluv je cena, která je ukotvena bez ohledu na budoucí podmínky nabídky či poptávky po lodním prostoru.

Neustálé kolísání ceny pohonných hmot také výrazně působí na cenovou stabilitu rejdařů a zvyšuje náklady na dopravu. Také počítá se zvýšením ceny za lodní palivo až o 40 % v roce 2015, díky novým podmínkám ze strany Mezinárodní námořní organizace IMO, kdy bude snížen obsah síry v lodním palivu na 0,1 %. Z tohoto důvodu by bylo vhodné, aby se dohoda mezi dopravci a nájemci lodního prostoru uzavírala s dodatkem o zaručení, že cena za přepravu nebude klesat, ale ani stoupat. Tím by se docílilo alespoň určité stability v reakci na měnící se ceny pohonných hmot, jelikož ceny lodního paliva neustále skokově stoupají.

### 3.1.5 Ekologické návrhy

Ekologický aspekt dopravy po moři, způsobené znečištění moří z lodí, a to látkami jako je ropa, vypouštění kanalizací, odpadem a znečištění ovzduší emisemi, se stal důležitý s rostoucím důrazem na udržitelný rozvoj a na životní prostředí. Dalším problémem spojeným s námořní dopravou je také hluk, který je nižší v porovnání se stejným vzdálenostním odstupem od železnice nebo silnice, nicméně stále je to důležitý aspekt působící na zatížení životního prostředí. Jelikož na rozdíl od jiných způsobů dopravy je námořní, stejně tak říční, provozována na ekosystému, který je domovem mnoha druhů živočichů a rostlin, je jeho reakce na ekologické znečištění vyšší.

**Obrázek č. 12: Znečištění způsobené námořní dopravou**



Zdroj: <http://zoom.iprima.cz>

Velké kontejnerové lodě za sebou nechávají nesmazatelnou stopu a velké množství emisí. Lodě vypouštějí více druhů emisí a také vysoké množství oxidu dusičitého, který může způsobovat kyselé deště a taky negativně působí na lidské zdraví. Na mapě uvedené výše je jasně zřetelná koncentrace znečištění ve velkých světových přístavech a podél hlavních přepravních tras. Znečištění dosahuje nejvyšších koncentrací v Indickém oceánu, Adenském zálivu a také v Rudém moři, kde je hlavní tepna přepravy ropy. Je zcela zřejmé, že stav

životního prostředí poblíž přístavů a námořních dálnic, je ve špatném stavu a tak by se proti tomu měli realizovat určité kroky. Právní zajištění ekologického znečišťování je velmi obsáhlé téma, které se zabývá především regulací emisí a dalších druhů znečišťování tím, že uvádí povolené množství zplodin vypuštěných do ovzduší a také předepisují složení lodního paliva. Naopak by bylo vhodné navrhnout právní kroky k aplikaci sankcí pro dopravce, kteří opakovaně způsobili větší znečištění nebo neučinili důvodné kroky k eliminaci jejich znečištění. Vyšší pokuty by majitele lodí donutili více se zajímat o ekologickou stopu jejich plavidel.

Navrhovala bych, aby se znečištění životního prostředí vlivem nedbalosti a podceněním stavu lodi či povaze přepravovaného zboží, stalo trestným činem a s tím spojenými sankcemi. Tak by pro rejdaře neznamenal znečištění moří pouze finanční náklady, ale také problémy spojené s reputací společnosti, a i aplikací práva přímo na osobu, která znečištění způsobila, majitele nebo vedení dopravní společnosti.

Dalším návrhem ze strany autora je větší kontrola stavby lodí a jejich parametrů. Častější povinná údržba plavidel a technické kontroly více zaměřené na stav stavebního materiálu a jeho odolnost. Na dodržování těchto pravidel by měla dohlížet nově vzniklá komise, která by namátkově kontrolovala stavitelské podniky i kontrolní stanice.

Dále aby se v námořní dopravě předešlo selhání lidského faktoru a tím způsobeným nehodám, bylo by vhodné školit námořní personál tak, aby byli v krizových situacích schopni reagovat a předešli tak možnému znečištění. Evropská agentura pro námořní bezpečnost (European Maritime Safety Agency – EMSA), která má na starost vedle technických prohlídek plavidel, odstraňování již vzniklých havárií také prevenci úniku ropy a školení lodního personálu. Jelikož vysoké procento pracovníků pochází ze třetích zemí, navrhovala bych, aby zde agentura EMSA častěji hodnotila úroveň školení námořníků.

Ekologická regulace má sice na rejdaře spíše negativní vliv, jelikož jim způsobuje další zásahy do finančního hospodaření. Dále také způsobuje odliv poptávky po přepravě k jiným druhům přepravy z důvodu, navýšení cen. S vyššími vyprodukovanými emisemi se vážou vyšší poplatky za provoz lodí. Každý majitel námořní dopravní společnosti by se tak měl zamyslet nad strukturou flotily, aby produkoval co nejnižší ekologickou stopu. Dnešní poptávka o přepravních službách je hodně ekologicky orientovaná a tak by toto mohlo být pro zákazníky klíčovým impulsem k rozhodnutí, u kterého rejdaře si nechá zásilku přepravit.

Celkově by to také zlepšilo mínění o námořní dopravě, jako o ekologické alternativě pro přepravu zboží.

## **Shrnutí**

Hlavními body návrhu by měly být první dva zmíněné, které by reagovaly na skutečný stav na námořním přepravním trhu. Cena za přepravu a také kvalita nabízeného servisu je úzce spjata s tím, zda je nabídka v souladu s poptávkou či nikoliv. Návrh na sestavení určité formy společenství bohužel není proveditelný, jelikož každá další bloková výjimka by nebyla v souladu s pravidly hospodářské soutěže EU. Rejdaři se tedy mohou i nadále sdružovat v jiných formách spolupráce, které byly uvedeny v **kapitole 1.5**. Termínovaná burza by rejdařům velmi ulehčila práci v rámci výpočtu finančního plánování na delší časový úsek. Ulehčení by pro ně plynulo z určité rámcové představy budoucí ceny. Nyní ceny za lodní palivo, potažmo za veškeré pohonné hmoty stoupají, ale do budoucna se čeká stagnace či dokonce jejich pokles. Nyní by tedy bylo vhodné domlouvat smlouvy se zákazníky s tímto dodatkem. V dnešní době, kdy je nabídka lodního prostoru u mnoha námořních dopravců srovnatelná, se stává klíčovým impulsem pro výběr rejdaře ekologické zatížení životního prostředí provozem jeho lodí. Proto by se rejdaři měli zaměřit i na tento aspekt a získat si tak větší podíl zákazníků. Jak již bylo výše uvedeno, s ekologickými plavidly se váží také úspory na spotřebované palivo.

## Závěr

Dnem 15. října 2008 oficiálně skončila výjimka poskytnutá námořním liniovým konferencím. Tímto krokem se na námořní trh dostala cenová nestabilita a s tím přidružené problémy. Rejdaři museli přistoupit k rozdílnému stanovování cen přepravného, poplatků, služeb, a to způsobilo nejistotu na straně poptávky po lodním prostoru. Nelze však říci, že současný stav tohoto segmentu dopravy je zapříčiněn pouze zrušením liniových konferencí. Ve stejném roce, kdy proběhlo zrušení blokované výjimky, se do EU přesunula globální ekonomická krize z USA, a z důvodu kolidování daných příčin tedy nelze jednoznačně identifikovat zdroj problémů, se kterými se nyní rejdaři potýkají.

Největší vliv měly změny na rejdaře, kteří se s počínající krizí museli vyrovnávat za ztížených podmínek. Cenová hladina rejdařů je aktuálně velmi nestabilní s častými výkyvy poklesu a nárůstu výše tarifů. Jak bylo v analytické části podrobně rozebráno, nyní se přepravní tarify mění s mnohem kratší frekvencí, než tomu tak bylo v minulosti, kdy změnu výše sazeb prováděli konference. Další zásadní dopady změn postihly poskytovaný servis rejdařů. Servis byl vždy klíčovým bodem pro zlepšení konkurenceschopnosti při pevně stanovených sazbách konferenčních rejdařů. Nyní se úspory aplikují převážně na tyto služby, a tak se problémy přenášejí dále na zákazníky. Stav tohoto segmentu nutí rejdaře k zásadním krokům, jako je uzavírání poboček, zpomalování lodí pro absorbování přebytečné kapacity a úspory paliva, a také k přezkoumání budoucího plánování. Trh námořní dopravy se nyní regeneruje, a v krátkém časovém horizontu se již nepočítá s propady zisků a kvality služeb, ale se stagnací, či mírným zlepšením.

V poslední části práce jsou uvedeny některé návrhy na zlepšení současné situace rejdařů. Návrhy byly navrženy jak prakticky, tak i teoreticky. Dle mého názoru je pro pochopení této problematiky zásadní seznámit se i s hypotetickými návrhy, a s důvody jejich neproveditelnosti. Praktické návrhy jsou postaveny na statistických informacích, důkladnému studiu pozadí a následnému aplikování na daný problém.

Dle stanovených cílů v úvodu této bakalářské práce jsem dospěla k jejich dosažení. Veškeré úlohy jsem pečlivě prostudovala a dospěla k závěru, že zrušení námořních liniových konferencí byl pro fungování současné hospodářské soutěže neodvratitelný krok, jelikož nařízení z roku 1986 není aplikovatelné a rozsáhlé fungování práva v roce 2008, respektive 2013. Z veškerých způsobených problémů se tento trh brzy vzpamatuje a bude opět růst.

## POUŽITÁ LITERATURA

- [1] ROŽEK, Petr. *Námořní doprava*. Pardubice, 2007, ISBN 80-86530-39-6.
- [2] CUDAHY, Brian J. The containership revolution: Malcom McLean's 1956 Innovation Goes Global. *TR News*[online]. 2006, September – october 2006, č. 246 [cit. 2013-04-11]. Dostupné z: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/trnews/trnews246.pdf>
- [3] Global Maritime Containerization Market to Reach 731 Million TEUs by 2017. *PRWeb* [online]. 2012 [cit. 2013-04-11]. Dostupné z: [http://www.prweb.com/releases/containerization/container\\_shipping/prweb9382752.htm](http://www.prweb.com/releases/containerization/container_shipping/prweb9382752.htm)
- [4] NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. Praha: ETC Publishing, 1997, Manager. ISBN 80-86006-33-6.
- [5] SVATOŠ, Miroslav. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-2708-0.
- [6] ŠIROKÝ, Jaromír. Inovační technologie v překládce kontejnerů v námořních přístavech. *Perner's contacts*[online]. 2011, roč. 6, č. 4 [cit. 2013-04-11]. Dostupné z: [http://pernerscontacts.upce.cz/23\\_2011/Siroky.pdf](http://pernerscontacts.upce.cz/23_2011/Siroky.pdf)
- [7] MACHKOVÁ, Hana a Eva ČERNOHLÁVKOVÁ. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3237-4.
- [8] Partneři zahraniční. *Historie námořní plavby* [online]. 2004 [cit. 2013-04-11]. Dostupné z: <http://www.namorniplavba.cz/cnp/222.html>
- [9] Brief History of IMO. *IMO International Maritime Organization* [online]. 2013 [cit. 2013-04-11]. Dostupné z: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- [10] About BIMCO. *BIMCO* [online]. 2013 [cit. 2013-04-11]. Dostupné z: [https://www.bimco.org/About/About\\_BIMCO.aspx](https://www.bimco.org/About/About_BIMCO.aspx)
- [11] IMB Piracy Reporting Centre. *ICC Commercial Crime Services* [online]. 2013 [cit. 2013-04-11]. Dostupné z: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>
- [12] EU. Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k Bílé knize ze dne 28. června 2005 o přezkumu nařízení (EHS) č. 4056/86, které stanovuje možná užití pravidel hospodářské soutěže ES na námořní dopravu. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2005, č. 157. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2005:157:0130:0136:CS:PDF>
- [13] Suezský průplav. *EStav* [online]. 2009 [cit. 2013-04-22]. Dostupné z: <http://www.estav.cz/zpravy/new/suezsky-pruplav-egypt-evropa-asiie-afrika-otevreni.html>
- [14] DB Schenker Česká republika, *Interní dokumenty firmy*.
- [15] BÍLÁ KNIHA: o přezkumu nařízení č. 4056/86 ze dne 13. října 2004, kterým se stanoví prováděcí pravidla ES v námořní dopravě. *EUR Lex* [online]. 2004 [cit. 2013-05-16]. Dostupné z: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/cs/com/2004/com2004\\_0675cs01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/cs/com/2004/com2004_0675cs01.pdf)

- [16] EU. Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Rady ze dne 16. prosince 2006, kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 4056/86, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 Smlouvy v námořní dopravě, a mění nařízení (ES) č. 1/2003, pokud jde o rozšíření jeho rozsahu působnosti na kabotáž a trampovou dopravu. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2006, č. 309. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:309:0046:0050:CS:PDF>
- [17] Námořní konference: ELAA žádá náhradu za zrušení kartelových privilegií. *Dopravní noviny* [online]. 2006, č. 27 [cit. 2013-05-16]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/namorni-konference2758>
- [18] ALPHALINER WEEKLY NEWSLETTER. *Far East-Europe spot rates spiral down to lowest level in 14 months*. 2013, 14 s. Dostupné z: [http://www.alphaliner.com/liner2/research\\_files/newsletters/2013/no16/Alphaliner%20Newsletter%20no%2016%20-%202013.pdf](http://www.alphaliner.com/liner2/research_files/newsletters/2013/no16/Alphaliner%20Newsletter%20no%2016%20-%202013.pdf)
- [19] V Evropské unii se blíží konec námořních konferencí. *Dopravní noviny* [online]. 2008, č. 37 [cit. 2013-05-16]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/v-evropske-unii-se-blizi-konec-namornich-konferenci-3782>
- [20] Společnost DSV AIR & SEA s.r.o. upozorňuje na rostoucí ceny námořní přepravy. In: *Global transport and logistics* [online]. 2012 [cit. 2013-05-16]. Dostupné z: <http://www.dsv.cz/infocentrum/tiskove-zpravy/spolecnost-dsv-air-sea-s-r-o-upozorňuje-na-rostouci-ceny-namorni-prepravy>
- [21] Kontejnerová rejdařství se řítí do krize. *Dopravní noviny* [online]. 2011, 51-52 [cit. 2013-05-16]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/kontejnerova-rejdarstvi-se-riti-do-krize>
- [22] Pořadí předních kontejnerových rejdařství se nemění. *Dopravní noviny* [online]. 2012, č. 27 [cit. 2013-05-16]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/poradi-prednich-kontejnerovych-rejdarstvi-se-nemeni>
- [23] EU. Council Regulation (ECC) No 4057/86 of 22 December 1986. In: *Official Journal of the European Communities*. 1986, č. 378. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1986:378:0014:0020:EN:PDF>
- [24] EU. Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 20. července 2007 k tématu Společná politika pro přístavy v EU. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2007, č. 168. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2007:168:0057:0062:CS:PDF>
- [25] ALPHALINER WEEKLY NEWSLETTER. *Slow steaming gathers pace*. 2012, 17 s. Dostupné z: [http://www.alphaliner.com/liner2/research\\_files/newsletters/2012/no36/Alphaliner%20Newsletter%20no%2036%20-%202012.pdf](http://www.alphaliner.com/liner2/research_files/newsletters/2012/no36/Alphaliner%20Newsletter%20no%2036%20-%202012.pdf)

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka č. 1: 20 největších přístavů světa dle přepravených TEU .....	15
Tabulka č. 2: Uživatelé přístavů .....	17
Tabulka č. 3: Výše námořního přepravného u jednotlivých výrobků .....	41

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Celkový objem přepravených TEU mezi lety 2000 a 2012 .....	11
Obrázek č. 2: Množství nehod na moři.....	20
Obrázek č. 3: Přepravená kapacita na hlavních relacích po moři (mil. TEU).....	37
Obrázek č. 4: Vývoj cen přepravného od roku 2009 - 2013.....	40
Obrázek č. 5: Top 25 největších kontejnerových rejdařství a jejich podíl na trhu .....	42
Obrázek č. 6: Absorbovaná kapacita zpomalením lodí v letech 2009 - 2012 .....	44
Obrázek č. 7: Předpokládaný vývoj růstu přepravní kapacity do roku 2016 .....	47
Obrázek č. 8: Výhody stavby lodí v konceptu Triple E .....	48
Obrázek č. 9: Průměrná velikost plavidel v letech 2000 - 2015.....	49
Obrázek č. 10: Rozdíl mezi nově přijatými loděmi a sešrotovanými.....	50
Obrázek č. 11: Loď Mare Internum s kapacitou 3 000 TEU.....	51
Obrázek č. 12: Znečištění způsobené námořní dopravou.....	53

## SEZNAM ZKRATEK

BIMCO	The Baltic and International Maritime Council Baltská a mezinárodní námořní rada
B/L	Bill of Lading - Konosament
C/P	Charter party
ČR	Česká republika
DWT	Dead Weight Ton Počet tun potřebných k ponoření plavidla na určitou čáru ponoru
EU	European Union Evropská unie
ICC	International Chamber of Commerce Mezinárodní obchodní komora
ICS	International Chamber of Shipping Mezinárodní námořní komora
IMB	International Maritime Bureau Mezinárodní námořní kancelář
IMO	International Maritime Organization Mezinárodní námořní organizace
ISF	The International Shipping Federation Mezinárodní námořní federace
ISPS	International Ship and Port Facility Security Kód lodní a přístavní bezpečnosti
SOLAS	Safety of Life at Sea Convention Mezinárodní konvence o bezpečnosti života na moři
TEU	Twentyfoot Equivalent Unit 1 TEU = objem jednoho dvacetistopého kontejneru
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development Konference OSN o obchodu a rozvoji
USA	United States of America Spojené státy americké

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha A: Vzory průvodních dokumentů v námořní dopravě .....	63
Příloha B: Vývoj největších kontejnerových lodí: 1988 - 2014 .....	66
Příloha C: Hlavní světové přepravní relace dle počtu přeprav a hlavní přístavy .....	67
Příloha D: Porovnání vývoje cen na trase Asie – Evropa a Asie – Severní Amerika .....	68





# Sea Waybill



**Code Name: "LINEWAYBILL"**

Shipper

**NON-NEGOTIABLE  
LINER SEA WAYBILL**

Issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO),  
subject to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills.

LWB. No.

Reference No.

Consignee (not to order)

Notify party/address

Pre-carriage by \*                      Place of receipt by pre-carrier \*

Vessel                                      Port of loading

Port of discharge                      Place of delivery by on-carrier \*

Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages, description of goods	Gross weight, kg.	Measurement, m <sup>3</sup>
--	---	-------------------	-----------------------------

NON - NEGOTIABLE

Above particulars as declared by Shipper but not acknowledged by the Carrier

Total No. of Containers/Packages or Units received by the Carrier	RECEIVED for carriage in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the goods as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, quantity, contents and value unknown for delivery at the place indicated above. The goods shipped under this Sea Waybill will be delivered to the Party named as Consignee or its authorised agent, on production of proof of identity without any documentary formalities. Should the Shipper require delivery of the goods to a party other than the Consignee stated in this Sea Waybill, then written instructions must be given to the Carrier or his agent. The Shipper shall, however, be entitled to transfer right of control of the goods to the Consignee, the exercise of such option to be noted on this Sea Waybill and to be made no later than the receipt of the goods by the Carrier. The Carrier shall exercise due care ensuring that delivery is made to the proper party. However, in case of incorrect delivery, the Carrier will accept no responsibility unless due to fault or neglect on his part.
Freight and charges	
Freight payable at	
Shipper's declared value of:  subject to payment of above extra charge. <b>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE NEXT PAGE.</b> <b>Note:</b> The Merchant's attention is drawn to the fact that in accordance with Clauses 10 to 13 and Clause 24 of this Sea Waybill, the liability of the Carrier is limited in respect of loss of or damage to the goods and delay.	Place and date of issue  Signed for _____ as Carrier  by _____  As agent(s) only to the Carrier

Copyright, published by  
 The Baltic and International Maritime Council  
 (BIMCO), Copenhagen, 1997

\* Applicable only when document used as a Through Sea Waybill

# Charter Party



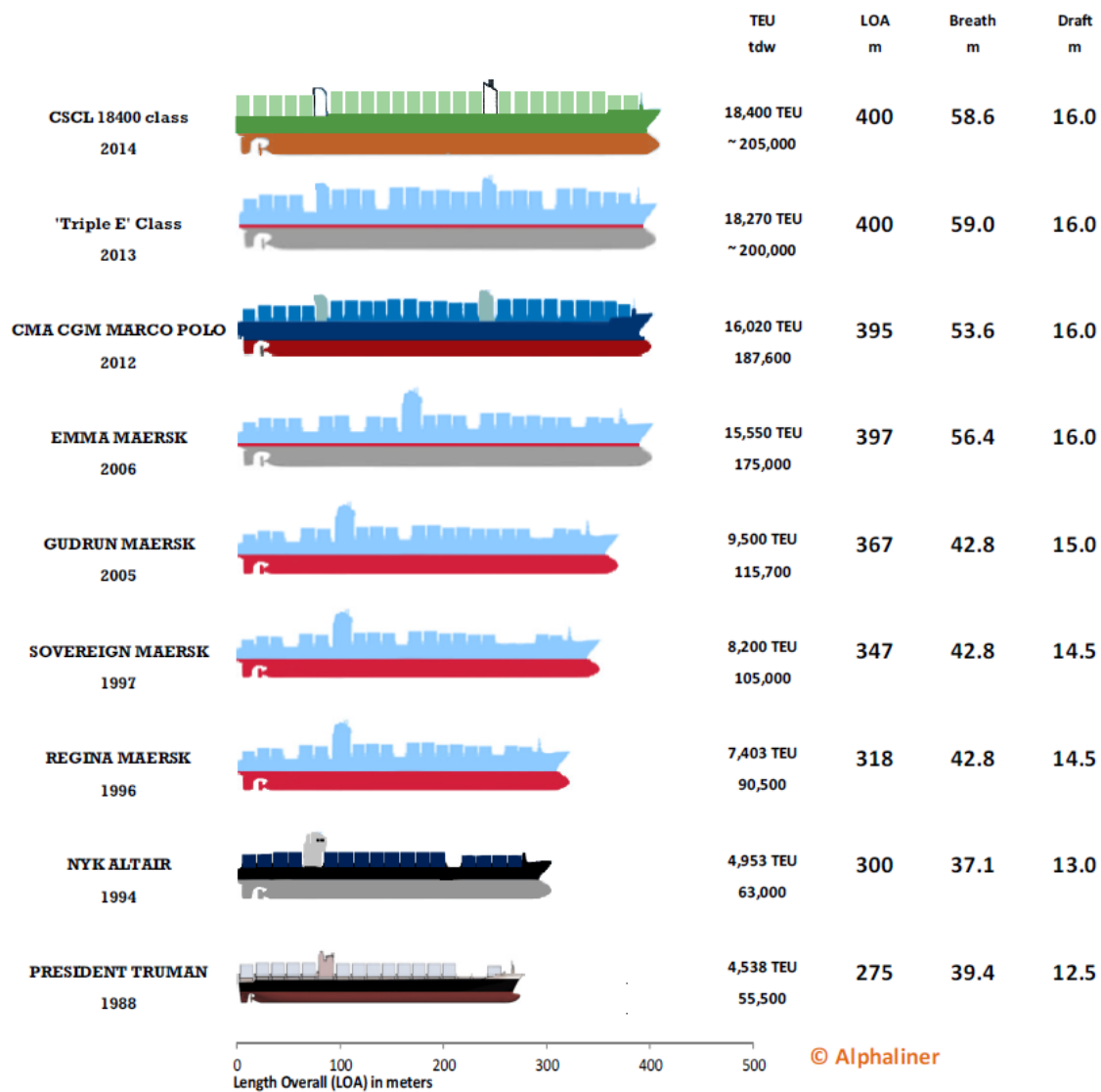
## GENERAL DRY CARGO TIME CHARTER PARTY (BHPTIME)

BHP TRANSPORT PTY LTD (A.C.N. 006 480 548)

<b>THIS CHARTER PARTY</b> , made and concluded in .....	1
this ..... day of ..... 19 .....	2
Between .....	3
.....	4
as Owners / Disponent Owners / Timecharterers of the Vessel described below,	5
and .....	6
.....	7
.....	8
as Charterers.	9
<b>Description of Vessel</b> - see Appendix A	10
Name ..... Flag ..... Deadweight .....	11
<b>1. Duration</b>	12
The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a *period	13
of / *Timecharter Trip via safe port(s) in or out of Geographical Rotation, with one or more laden legs	14
.....	15
.....	16
..... within below mentioned trading limits.	17
* Delete as applicable	
<b>2. Delivery</b>	18
The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at .....	19
.....	20
.....	21
..... The Vessel on her delivery	22
shall be ready to receive cargo with clean freshwater washed and dried cargo carrying compartments and tight,	23
staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient	24
power to operate all cargo-handling gear simultaneously. (See also Clause 45)	25
The Owners shall give the Charterers 20/15/10 days notice of expected date of delivery, and 5/2/1 days notice of	26
of actual date of delivery. Owners to advise Charterers immediately of any changes to the Vessel's estimated	27
time of delivery.	28
<b>3. On-Off Hire Survey</b>	29
It is agreed that an independent surveyor nominated by the Charterers and accepted by the Owners will carry	30
out a joint on-hire survey to be held in Charterers' time and at Charterers' expense at port of delivery, unless	31
mutually agreed for same to be held at first load port, and that an independent surveyor nominated by Owners	32
and accepted by the Charterers will carry out a joint off-hire survey to be held in Owners' time and at Owners'	33
expense at port of redelivery. Surveys are to ascertain the general condition of the vessel, (which to include	34
holds, hatch covers, cargo handling gear, gangways, hold ladders and crane access ladders) and also bunker	35

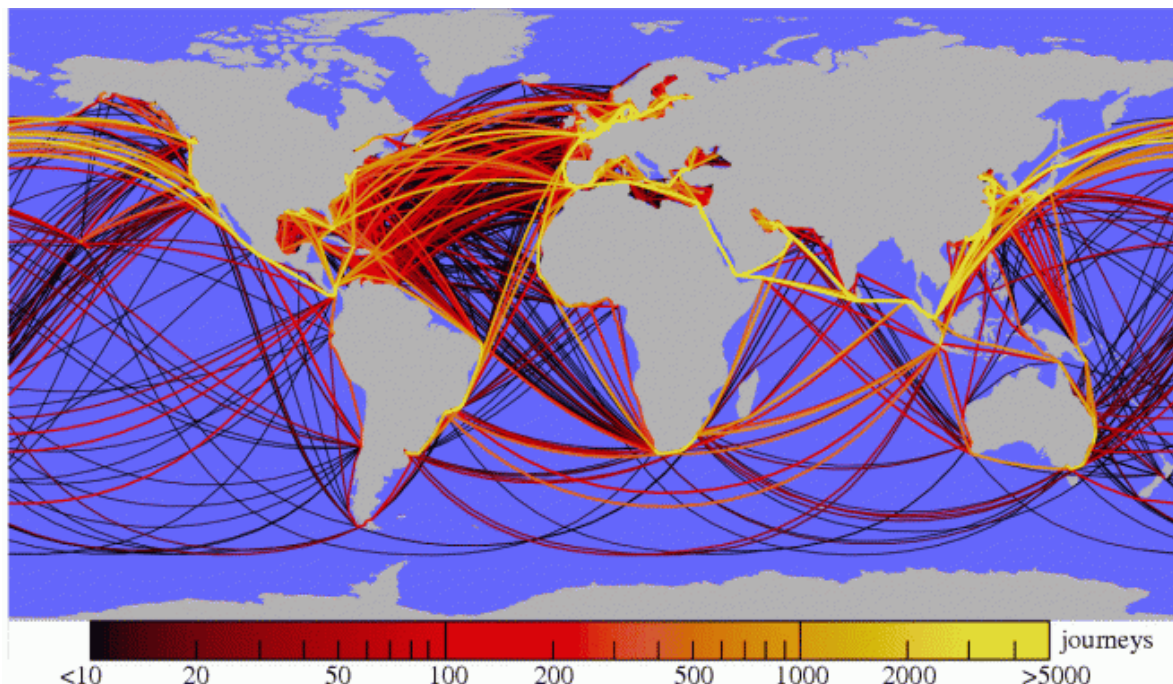
September 1998 Edition

## Příloha B: Vývoj největších kontejnerových lodí: 1988 - 2014



Zdroj: AXS Alphaliner

Прілога С: Головні світові перевізні релаци дле пощту перевізів а головні пристави

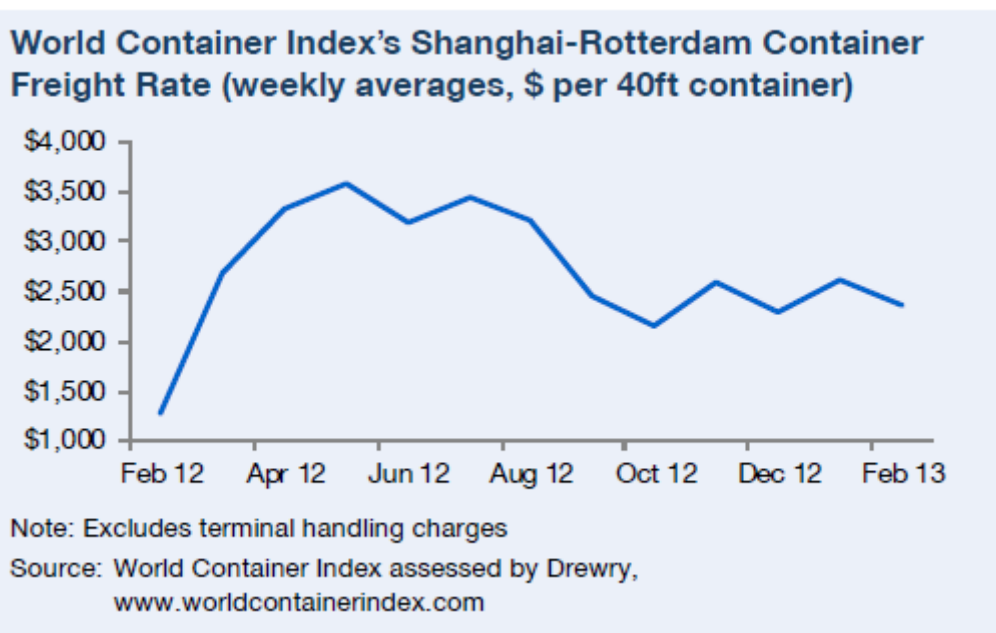
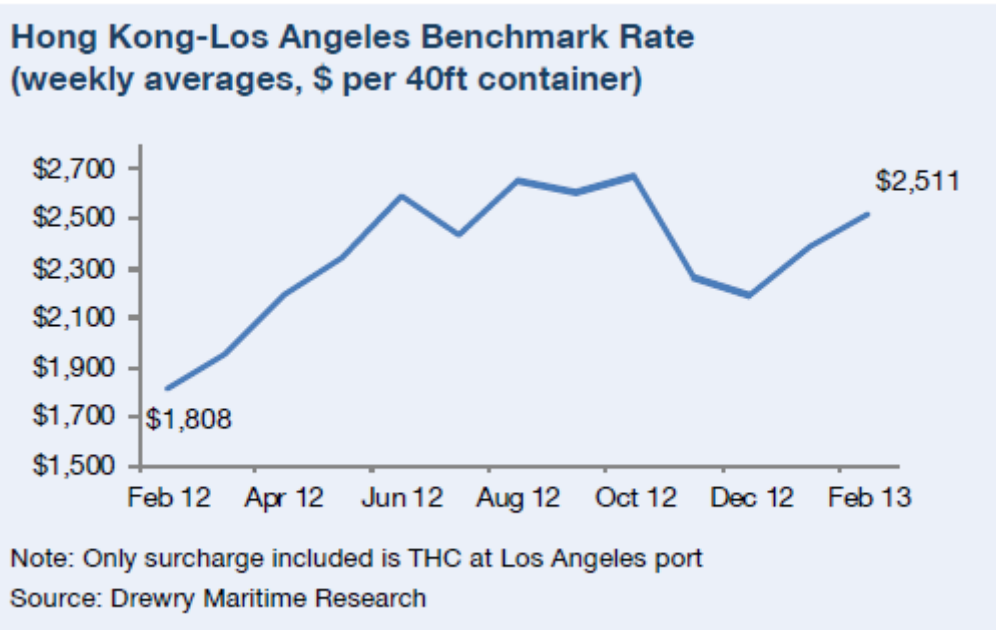


Zdroj: <http://www.wired.com>



Zdroj: <http://abipa.prokit.lt>

Příloha D: Porovnání vývoje cen na trase Asie – Evropa a Asie – Severní Amerika



Zdroj: AXS Alphaliner