

# Seminář „Námořní přeprava – problém současnosti“

Datum: 7. 4. 2009

SEMINÁŘ DN A SSL ČR

## NÁMOŘNÍ PŘEPRAVU TRÁPÍ NEJEN CENOVÁ VÁLKA

Světlem hýbe ekonomická krize. Mezi těmi, na koho tvrdě dopadla, jsou i rejdari, kteří byli během posledních měsíců nuceni odstavit přibližně 10 procent kapacity svých lodí. „Skončilo období bouřlivého růstu, nastává tvrdá realita,“ uvedl na pražském semináři o aktuálních problémech námořní přepravy na počátku dubna předseda Námořního klubu SSL ČR Jiří Šťastný. Seminář společně uspořádaly Svaz spedice a logistiky ČR (SSL ČR) a Dopravní noviny.



Foto: TJ

Mezi přednášejícími byli jak odborníci z oboru námořní dopravy, tak například i operátoři kombinované dopravy – zleva Ing. Bohumil Průša, vedoucí zastoupení přístavu Hamburk, Ing. Jiří Šťastný, předseda Námořního klubu SSL a ředitel DHL Global Forwarding CZ, Ing. Petr Rožek, ředitel pro námořní a leteckou přepravu Dachser CZ, Ing. Blanka Jarošová, zástupkyně ČSOB, Ing. Jiří Samek, ředitel společnosti Metrans, Ing. Vladimír Fišer, ředitel společnosti Bohemiakombi a Ing. Lukáš Bernard, obchodní ředitel společnosti ČSKD-Intrans

Kontejnerová námořní přeprava zažívala v uplynulých letech nebývalý rozmach, mezi léty 2000 a 2008 se

Drastický propad postihl i klíčové relace mezi Evropou a Dálným Východem. Zatímco loni se na nich



Foto: TJ

Velký zájem účastníků semináře vyvolalo vystoupení předsedy Právního klubu SSL JUDr. Miloše Pohůnka (vpravo), největšího českého odborníka na legislativu spojenou s námořní přepravou.

jeji objem téměř zdvojnásobil. Rejdářům se dařilo a mohutně investovali do stále větších plavidel. Jenže přišla krize a všechno je jinak. „Námořní dopravci hlásí hluboké ztráty, propouštějí zaměstnance, ruší linky či dokonce krachují. To vše na pozadí velmi nízkých sazeb a agresivní cenové války,“ shrnul současný stav Jiří Šťastný.

přepravilo šest milionů TEU (Evropa - Dálný Východ), respektive 14,5 milionu TEU (Dálný Východ - Evropa) zboží, letos se ve směru z Asie do Evropy očekává pokles o 15 až 20 procent. Mezi Evropou a USA se loni přepravilo 4,5 milionu TEU zboží (rozděleno rovnoměrně mezi oba směry). Letos se očekává stagnace v západním



Foto: TJ

Více než stovka účastníků semináře se seznámila jak s aktuální situací na poli námořní přepravy, tak i například s výhledy do blízké budoucnosti a novinkami v legislativě.

směru a mírný nárůst ve směru východním.

### Dva scénáře vývoje situace na trhu

Podle ředitele pro námořní a leteckou přepravu společnosti Dachser CZ Petra Rožka jsou dva možné scénáře vývoje námořní přepravy v příštích měsících. Optimističtější počítá s tím, že recese potrvá maximálně dva roky, způsobí pokles světového HDP, postihne prakticky všechny země, způsobí růst nezaměstnanosti a pokles spotřeby domácností. Dopravní výkony by pak měly klesnout maximálně o pět až 20 procent podle jednotlivých destinací. Pesimistický scénář označuje dnešní dobu za depresi, která bude trvat tři až pět let, způsobí podstatný propad světového HDP, zasáhne celý svět a způ-

sobí explozi nezaměstnanosti a vlnu bankrotů. Převážně výkony by v takovém případě klesly o 20 až 50 procent.

Sám Petr Rožek ovšem tvrdí, že dlouhodobé trendy pro námořní přepravu jsou příznivé. „V její prospěch hovoří to, že 95 procent světové obchodní výměny se uskutečňuje po moři, i nadále trvá přenos výrob z industrializovaných zemí do nových oblastí a snižují se obchodní překážky,“ řekl. Konkurenční letecká přeprava je navíc zhruba až desetkrát dražší než přeprava námořní. Podle odhadu Petra Rožka se objem přepravy zboží po moři do roku 2030 oproti současnému stavu zvýší na čtyřnásobek.

### Klady a zápory elektronické podoby konosamentu

Další část semináře byla věnována konkrétním tématům, se kterými se

setkává každý český speditér či zájemce o přepravu zboží. Petr Rožek informoval o snahách postupně alepřipravovat v některých případech nahradit papírovou podobu konosamentu elektronickou podobou. Elektronická forma konosamentu je možná například v tom případě, kdy konosament určuje smluvní strany, rozsah přepravy, objekt přepravní smlouvy, podmínky přepravy či vymezení odpovědnosti dopravce za svěřené zboží. Papírová forma je nahraditelná elektronickou také v případě, že konosament slouží jako potvrzení o naložce a oznamuje místo naložky, datum naložky a stav zboží v okamžiku naložky. Naopak v případě, že konosament slouží jako cenný papír určující jednoznačný nárok vlastnictví k zásilce a lze s ním i obchodovat, je jeho elektronická podoba velmi těžko představitelná.

Blanka Jarošová z ČSOB se zaměřila na nová akreditivní pravidla UCP 600, která shrnují všeobecně doporučené a akceptované normy pro světový obchod a finanční styk. Podle jejích slov je nutné dbát řádného vyplnění konosamentu i dalších dokumentů nutných pro přepra-

vu zboží, aby se předešlo případným problémům ve vztahu přepravce či vlastníka zboží a banky.

Předseda Právního klubu SSL Miloš Pohůnek na semináři představil legislativu, podle níž se řídí námořní přeprava. Hovořilo se hlavně o přípravě tak zvaných rotterdamských pravidel, která mají rozšířit existující pravidla o nové činnosti jako například multimodální přepravy. Seminář uzavřely prezentace vedoucího zastoupení přístavu Hamburk v Praze Ing. Bohumila Průši a operátorů kombinované dopravy ČSKD-Intrans a Bohemiakombi. Shodli se na tom, že situace na trhu není jednoduchá a že „je třeba přežít pokud možno s co nejmenšími ztrátami“.

Tomáš Johánek