VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ

Obor: Mezinárodní obchod

Námořní kontejnerová přeprava se zaměřením
na export piva z České republiky

(bakalářská práce)

Autor: Kateřina Martínková
Vedoucí práce: Ing. Iveta Němečková, Ph.D.
Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně a vyznačila všechny citace z pramenů.

V Praze dne .......... ......................

podpis studenta
Poděkování:

Tuto cestou bych chtěla poděkovat vedoucí mé bakalářské práce, kterou byla Ing. Iveta Němečková Ph.D., za její pomoc, cenné rady a připomínky.

Mé poděkování patří také odborným poradcům ze společnosti DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o., paní Tereze Krečové a paní Jitce Bičákové za jejich cenné zkušenosti a interní materiály, o které se se mnou při vypracování této práce podělily.
OBSAH

ÚVOD .......................................................................................................................... 1

1. NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÁ PŘEPRAVA PIVA ................................................ 5
  1.1 Historický vývoj námořní kontejnerové přepravy ........................................ 5
  1.2 Druhy kontejnerů ........................................................................................... 7
    1.2.1 Chladící kontejnery (reefer) ..................................................................... 8
  1.3 Dokumenty v námořní přepravě ..................................................................... 8
    1.3.1 Konosament (Bill of Lading, B/L) ............................................................. 9
  1.4 Dodací podmínky/ INCOTERMS 2010 ............................................................. 10
  1.5 Zasílatelské služby ........................................................................................ 11
    1.5.1 Rejdaři ....................................................................................................... 11
    1.5.2 Dopravci .................................................................................................... 13
  1.6 Nejvytíženější námořní přístavy v Evropě ..................................................... 13
  1.7 Pojištění v námořní přepravě .......................................................................... 14

2. EXPORT PIVA Z ČESKÉ REPUBLIKY .............................................................. 16
  2.1 Průběh námořní přepravy vysvětlený na příkladu z praxe............................... 16
  2.2 Specifika přepravy piva po moři .................................................................... 18

3. KOMPARACE STATISTICKÝCH DAT V OBLASTI EXPORTU PIVA ............... 21
  3.1 Vývoz piva po moři prostřednictvím společnosti DHL ................................. 29
  3.2 Plzeňský Prazdroj a. s. .................................................................................. 30
  3.3 Budějovický Budvar n. p. ................................................................................ 33
  3.4 Heineken Česká republika a. s. ....................................................................... 36
  3.5 Pivovary Lobkowicz a.s. ................................................................................. 41
ZÁVĚR .......................................................................................................................... 43
Seznam zdrojů .............................................................................................................. 46
Seznam tabulek .......................................................................................................... 52
Seznam grafů .............................................................................................................. 53
Seznam příloh ............................................................................................................. 54
Seznam zkratek .......................................................................................................... 55
ÚVOD

Zahraniční obchod je nezbytnou součástí dnešního globalizovaného světa. Díky mezinárodní výměně zboží a služeb jsou dosaženy výhody ze směny pro všechny zúčastněné země. Česká republika se významně zapojuje do této mezinárodní výměny a patří mezi důležité vývozce specializující se zejména na export strojů a dopravních prostředků, polotovarů a jiných materiálů, průmyslového spotřebního zboží a chemikálií. Soustřeďuje se mimo jiné i na vývoz potravin, surovin, nápojů a tabáku. Při výběru zaměření této práce byla zvažována typická komodita, která je pro českou ekonomiku velice významná a je exportována z České republiky v rámci námořní i pozemské dopravy. Světoznámé české pivo tuto podmínku splňuje. Pivo jako komodita patří do skupiny SITC 1 (nápoje a tabák), jejíž vývoz za rok 2014 v národním pojetí zaznamenal hodnotu 172 050 mil Kč. \(^1\) Jedná se tedy o významný příliv peněz do bilance státního rozpočtu.

Jelikož v současné době v důsledku zvýšené mezikontinentální spolupráce nabývá na významu přeprava na velké vzdálenosti, záleží na tom, jaká doprava je nejvhodnější pro přepravu komodit. Kličovou výhodou námořní dopravy je cena. Porovnáním nákladnosti obou těchto typů dopravy je cena námořní na 1 tunu nákladu asi 85krát nižší než u letecké dopravy. \(^2\) S příchodem kontejnerizace se celý proces námořní operace stal efektivnějším a právě proto námořní nákladní kontejnerová doprava zaujímá rozhodující roli v obchodu se zbožím mezi vzdálenými destinacemi. V neposlední řadě ve prospěch námořní přepravy hovoří její šetrnost vůči životnímu prostředí. V současné době je pivo transportováno i do velice vzdálených destinací a jediným způsobem exportu je právě námořní doprava. Její význam dokládají statistiky, podle kterých bylo v roce 2014 vyvezeno prostřednictvím námořní přepravy téměř 215 000 hl piva z České republiky do 38 zemí celého světa, což představuje téměř 6% podíl na celkovém vývozu piva v rámci všech druhů dopravy. \(^3\)

---

\(^3\) Celní správa ČR. Statistická data z oblasti výroby, dopravy a dovozu piva. Vývoz_piva_2007-2014. Informace z ministerstva financí České republiky na žádost dle zákona č.106/1999 Sb. [cit. 2015-12-23].
Dalším důvodem výběru tématu pro bakalářskou práci s názvem „Námořní kontejnerová přeprava se zaměřením na export piva z České republiky“ byl rovněž fakt, že se s námořní kontejnerovou přepravou setkávám od roku 2013 při vykonávání své praxe v jedné nadnárodní speditérské společnosti. Především tato skutečnost mi umožnila ve spolupráci s námořními referenty objasnit celý průběh námořní přepravy.

Hlavním cílem této bakalářské práce je celková analýza exportu piva z České republiky v rámci námořní přepravy a komparace statistických hodnot vyvezeného objemu českého piva. Práce usiluje o nalezení trendu exportu piva z České republiky, porovnání statistik vývozu piva prostřednictvím námořní přepravy s vývozem v rámci všech druhů dopravy a stanovení nejčastěji vývozních destinací, kam směřuje export piva po moři. Vzhledem k tomu, že je pro komplexní pochopení celého průběhu námořní operace nezbytně znát určitá teoretická východiska, jsou v úvodní kapitole s názvem „Námořní kontejnerová přeprava piva“ uvedeny základní termíny, dokumenty a operace, které jsou nezbytné pro objasnění celého procesu. Druhá kapitola zkoumá určité specifické požadavky, které jsou vyžadovány při přepravě komodity piva. Mimo jiné je v souvislosti s touto tématikou vyslovena hypotéza o tom, že se nejméně piva vyváží v zimních obdobích kvůli citlivosti na příliš nízké teploty. Výpočty ze statistických dat se poté bude tato hypotéza dokazovat. Na tuto analýzu navazuje rozbor exportu piva v rámci čtyř významných pivovarů exportujících z České republiky, Plzeňský Prazdroj a.s., Budějovický Budvar n. p., Heineken Česká republika a.s a Pivovary Lobkowicz a.s.

Úvodní kapitola se zabývá teoretickými předpoklady pro pochopení průběhu celé námořní kontejnerové přepravy. Je zde charakterizován historický vývoj této práce, druhy kontejnerů používaných k exportu piva a součásti práce jsou i nezbytné dokumenty, bez kterých by přeprava zboží nemohla být realizována. Na toto téma navazuje problematika dodacích podmínek. Kapitola o zasílatelských službách zmiňuje úlohu zasílatelů v námořní přepravě a s ní souvisící význam rejdařů zajišťujících námořní úsek a dopravců obstarávajících rozvoz přepravních jednotek do přístavů. Následně jsou vyjmenovány nejvýznamnější evropské přístavy využívané mimo jiné i v rámci českého exportu. V neposlední řadě je důležité se zabývat pojištěním nákladu zboží.

Druhá kapitola s názvem „Export piva z České republiky“ se soustředí na objasnění a vysvětlení celého průběhu námořní operace. Teoretické poznatky z úvodní části práce jsou zde využity při popisu přepravy v praxi. Nezbytnou součástí této kapitoly jsou specifika
přepravy piva po moři. Důraz je kladen na důkaz vyslovené hypotézy a vymezení specifik, která vyžaduje přeprava této komodity. Jedná se zejména o citlivost na teplotu okolí a typy obalového materiálu.

Třetí kapitola „Komparace statistických dat v oblasti exportu piva“ pracuje již s konkrétními hodnotami exportovaného objemu piva v rámci celé České republiky, porovnává vývoj exportu piva po moři s vývozem piva v rámci všech druhů dopravy, zabývá se trendy, které se zároveň snaží analyzovat a vysvětlit. Vymezuje také nejčastější destinace exportu piva do zámoří. Následující část zkoumá statistiky již konkrétních pivovarů Budějovický Budvar n. p., Pilsner Urquell a.s. a Heineken Česká republika a.s. Vzhledem k tomu, že se jedná o největší pivovarnické společnosti působící na českém trhu a vyvážející i do zemí mimo Evropu⁴, tedy do zámoří, byly zvoleny pro analýzu v této bakalářské práci právě tyto pivovary. Je zde krátké popsána jejich historie působnosti, vývoj exportu v rámci všech druhů dopravy a nejčastější destinace, kam vyváží. Jelikož si zejména velké pivovary, v tomto případě Plzeňský Prazdroj a Budějovický Budvar, střeží interní informace o hodnotách vývozu své značky v rámci námořní přepravy, bude tato práce zkoumat vývoj exportu piva v rámci celku a poté v oblasti námořní přepravy, bude tato práce zkoumat vývoj exportu piva v rámci celku a poté v oblasti námořní přepravy zprostředkované společností DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o.⁵ Dle dostupných zdrojů z DHL se tato spedice u vývozu z těchto dvou pivovarů specializuje zejména na vývoz piva do Kanady. Proto se tato část práce soustřeďuje hlavně na vývozní trasu ČR - Kanada a porovnání vývoje exportu do této oblasti. Podrobné sledování vývoje exportu prostřednictvím všech druhů dopravy a v rámci námořní přepravy zvlášť bude provedeno u pivovaru Heineken ČR a. s., který byl ochoten poskytnout určité informace a statistická data. Závěrečná podkapitola je zaměřena na export piva z Pivovarů Lobkowicz a.s., jakožto zástupce menších pivovarů vyvážejících z ČR. Tento příklad slouží k ukázce, že i menší české pivovarnické společnosti, jako je například Černá Hora, jsou schopné vyvážet do zámoří.

---


⁵ Dále jen DHL.
Bakalářská práce využívá v teoretické části hlavně metodu deskripcie, neboť vědeckého popisu. Ta je v praktické části práce doplněna o analýzu objasňující trendy vývoje vývozu piva za sledované období. Dále je v této části použita komparativní metoda, při které je porovnáván vývoj exportu v rámci námořní dopravy s průběhem vývozu zabezpečeným všemi druhy dopravy.

1. NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÁ PŘEPRAVA
PIVA

Námořní přeprava patří k nejstarším, nejrozšířenějším i nejsložitějším způsobům dopravy. V současnosti je více než 80 % mezinárodního obchodu se zbožím, včetně vnitro unijního obchodu Evropské Unie, transportováno po moři. Za posledních 30 let zaznamenal růst tohoto druhu dopravy v průměru o 3 % ročně. Tato čísla svědčí o velké využívání námořní dopravy. V jejím rámci lze přepravu rozdělit do 3 skupin. První z nich je multimodální přeprava, která využívá minimálně 2 druhy dopravy. Druhou skupinou je intermodální přeprava zajišťující přepravu jednotky (kontejneru) prostřednictvím více jak dvou druhů dopravy a zároveň nedochází k manipulaci se zbožím. Poslední skupinou je kombinovaná přeprava využívající železniční, říční, námořní nebo leteckou dopravu, přičemž počínající a koncový úsek je zajišťován silniční dopravou.

1.1 Historický vývoj námořní kontejnerové přepravy


O vznik prvního kontejneru se zasloužil roku 1956 Američan Malcom Mc Lean. Původně pracoval jako řidič kamionu, nicméně po dobu jeho působnosti v tomto oboru si všiml, že proces nakládání a vykládání zboží byl velmi nesefektivní a pomalý. Snažil se proto vymyslet

---

způsob, jak umožnit snadnější a plynulejší překládání zboží z vozidla na loď. Rozhodl se ke koupi společnosti Pan Atlantic, kterou později přejmenoval na Sea- Land a jenž vlastnila několik tankerů, s nimiž mohl provádět různé experimenty. Usiloval o vytvoření nákladní vlečky, která by mohla být transportována snadněji z jednoho druhu dopravního prostředku na druhý současně s nákladem uvnitř bez nutnosti překládky zboží. Výsledkem jeho snažení byl vynález kontejneru jako přepravní jednotky v podobě, kterou známe dnes. V 70. letech byl tento vynález rozšířen i do zbytku světa. Kontejner byl vyroben tak, aby byl odolný, opakovatelně použitelný a lehce manipulovatelný. Dále musí umožnit přepravu více druhy dopravy bez potřeby překládání zboží a unést tuny nákladu.  

S vynálezem kontejneru úzce souvisí vznik nového typu přepravy s názvem intermodální přeprava. Jedná se o efektivní cestu, v rámci níž je uskutečňována přeprava jediné přepravní jednotky prostřednictvím více dopravních prostředků bez nutnosti manipulace s nákladem uvnitř jednotky. Kontejnery tak mohou být jednoduše přesouvány mezi loděmi, nákladními vozidly a vlaky, což významně usnadnilo činnosti v logistickém řetězci.  

S touto inovací se objevila nutnost standardizovat celý proces přepravy napříč globálního odvětví. Poprvé se myšlenka standardizace objevila roku 1960, kdy mezinárodní organizace začaly diskutovat o tom, jaká by měla být standardní velikost kontejneru. Rok poté Mezinárodní organizace pro normalizaci (International Organization for Standardization-ISO) stanovila normalizované rozměry kontejnerů. Vznikly tak různé typy kontejnerů, z nichž dodnes nejvíce využívané jsou velikostí 20’a 40’, měřené ve stopách (foot). 

---

1.2 Druhy kontejnerů

V první řadě je důležité se zabývat právní úpravou námořní přepravy v České republice, která je dána „ustanovením zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě a vyhlášky MDS ČR č 271/2000 Sb., o podpoře státu k provozování námořní plavby.“ Nákladní obchodní lodě se podle základního dělení, týkajícího se druhu přepravované látky, rozdělují na lodě pro suchý náklad (anglicky Dry Cargo Vessels) a lodě pro tekutý náklad, tzv. tankery. Plavidla pro suchý náklad se ještě objevují v různých formách. Jsou to lodě pro kusové zboží, pro hromadné substráty a plavidla pro speciálně balené nebo přepravované zboží, mezi něž patří kontejnerové lodě. Ty jsou speciálně uzpůsobené pro naložení kontejnerů, jako přepravní jednotky a jejich přepravní kapacita se měří v jednotkách brutto registrovaná tuna (BRT). 13

Ačkoliv je možné členit kontejny podle různých způsobů, nejčastěji členíme podle jejich přepravního objemu. Podle tohoto hlediska třídíme rozoznáváme kontejnery 20´, 40´, 45´, 48´ a 53´ stopé, přičemž nejvíce dodnes používané jsou 20´ a 40´ stopé kontejnery. 40´ stopé kontejnery se objevují také v podobě tak zvaných High Cube (HC) kontejnerů a od těch standardních se liší vyšší výškou o 30,5 cm, viz příloha č. 1. Základní mezinárodně uznávanou měrnou jednotkou sloužící k určení kapacity kontejnerů je Twentyfoot Equivalent Unit = TEU, označovaný též jako 20´ stopý kontejner. Odtud platí, že 40´ stopý kontejner je brán jako 2 TEU.14 Dále můžeme dělit kontejnery podle druhu na standardní nebo skříňové; open – top, představující kontejnery s otevřeným vrchem; vysypné nebo bulk; plošinové nebo flat rack; nádržkové nebo tank kontejnery. V rámci přepravy piva se nejčastěji používají tzv. refrigerated = reefer kontejnery, které se využívají převážně v zimním období. 15 Rozměry těchto kontejnerů jsou podrobně zobrazeny v příloze č. 2.

---

1.2.1 Chladící kontejnery (reefer)

Chladící kontejnery jsou speciálně upraveny tak, aby bylo možno uvnitř kontejneru kontrolovat teplotu a tím umožnit celosvětový převoz lehce zkazitelného zboží, od masa, ovoce a zeleniny až po chemické látky, léčiva a další zboží vyžadující uskladnění v určitém teplotním režimu.

Tyto kontejnery jsou schopny udržet teplotu i v hodnotách -60 °C. Některé chladící kontejnery mají dokonce možnost kontrolovat ovzduší uvnitř kontejneru a tím tak zabránit zvažení ovoce. Tato inovace umožňuje přepravu čerstvého zboží i na dlouhé vzdálenosti. Obvykle se vyskytují ve formě 20’ a 40’ stopých kontejnerů, avšak mají menší skladovací prostory oproti standardním kontejnerům z důvodu umístění chladicí jednotky a ventilace. Na úkor zmenšení vnitřního prostoru, zůstávají vnější rozměry zachovány a jsou tak splněny standardy dané organizací ISO. Tyto přepravní jednotky mohou být uloženy nad i pod palubou.  


1.3 Dokumenty v námořní přepravě

Jelikož patří námořní přeprava mezi náročnější druhy dopravy a většinou se jedná o uzavření obchodu mezi velmi vzdálenými oblastmi, musí mít každá obchodní operace všech náležitých dokumenty správně vystavené a zajištěné. Je nezbytné, aby náležitosti všech dokumentů, obsah smluv a podmínky přepravy byly sjednoceny v mezinárodních pravidlech. Ta se řídí podle třech ujednání, a to „Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů (haagská pravidla) z roku 1924, Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů (haagsko-visbyská pravidla) z roku 1968 a Úmluva OSN o námořní přepravě zboží (hamburská pravidla) z roku 1978.”

---


V prvé řadě musí zájemce o přepravu zboží kontaktovat agenta nebo rejdaře. U něj požaduje zprostředkování přepravy a domluví s ním důležité podmínky a cenovou nabídku. Před samotným uzavřením přepravní smlouvy je nezbytné, aby zasílatel pro přepravu kontejnerů zaknihoval lodní prostor u rejdařské společnosti (anglicky booking). Knihování osvědčuje knihovací list (anglicky booking note, letter), který se podle právní úpravy podobá smlouvě o uzavření smlouvy budoucí a znamená, že pokud žadatel odvolá svůj příkaz, může proti němu rejdař uvalit sankci ve výši 30 % dovozného, a to v případě, že se mu nepovede kapacitu své lodi vyplnit jiným nákladem. 19

Finální uzavření přepravní smlouvy představuje souhlas dopravce, že uskuteční přepravu a převezme náklad. Podmínky smlouvy, ktré jsou závazné pro obě strany a musí být dodržovány, jsou podrobně vymezeny na zadní straně konosamentu, který tak představuje velmi důležitý doklad o existenci uzavřené smlouvy. 20

1.3.1 Konosament (Bill of Lading, B/L) 21


Postupem času byl konosament pozměňován. Protože by bylo pro rejdaře složité uzavírat samostatné smlouvy pro každý individuální náklad naložený na loď, byl zaveden soubor standardních podmínek, které jsou umístěny z druhé strany konosamentu (viz příloha č. 4 a 5). Tím se podmínky zobecnily a postupně byly dle potřeby doplňovány a nemusely být tedy sjednávány pro každý případ zvlášť. Zároveň se předpokládá, že majitel zboží, který má zájem o přepravu své zásilky, je obeznámený s podmínkami daného dopravce a souhlasí s nimi. Konosament tedy představuje i důkaz o uzavření smlouvy a vymezuje její podmínky.

1.4 Dodací podmínky/ INCOTERMS 2010

V rámci přeprav je důležité stanovení dodacích podmínek nebo-li parit. „Dodací podmínka je důležitou náležitostí kupní smlouvy v mezinárodním obchodu. Určuje povinnosti prodávajícího a kupujícího, které souvisejí s dodávkou a převzetím zboží. Dodací podmínka určuje způsob, místo a okamžik předání zboží kupujícímu; způsob, místo a okamžik přechodu výloh a rizik z prodávajícího na kupujícího; další povinnosti stran při zajišťování dopravy, nakládky a vykládky zboží, průvodních dokladů, kontroly, pojištění, celního odbavení apod.“23

Od dodací podmínky/parity se odvíjí cena přepravy v mezinárodním obchodu, protože vymezuje, jaký podíl z nákladů náleží k úhradě kupujícímu a jaký podíl prodávajícímu. Aby byl umožněn plynulý průběh mezinárodní obchodní operace, musely být jednotlivé uzance, používané odlišně v různých částech světa, sjednoceny pro celosvětový obchod. Nejčastěji jsou využívaná výkladová pravidla INCOTERMS (International Commercial Terms), které jsou vydávány Mezinárodní obchodní komorou se sídlem v Paříži. Tato pravidla byla v historii několikrát upravována a doplňována a mají zajistit sjednocení výkladů dodacích parit v různých částech světa. Poprvé byla vydána v roce 1936 a poté celkem sedmkrát zaktualizována. Nově vydaná pravidla neruší předcházející verzi, a tudíž mohou byt stále použitá. Proto je nezbytné u každé dodací podmínky doplnit informaci o použité verzi pravidel (například FOB Hamburg, Incoterms 2010). Co se týče právní úpravy, nejedná se o normu, tudíž jsou parity závazné, pouze pokud se na nich obě smluvní strany v kupní smlouvě dohodnou. Pravidla z roku 2010

---

1.5 Zasílatelské služby

Jedná se o rozsáhlý souhrn odborných činností, za něž je zodpovědný zasílatel nebo speditér (například DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o., Schenker spol. s r.o., Küehne+Nagel spol. s r.o.), který zajistí plynulý přepravu vyřízenou na účet zákazníka. Volba dodací podmínky je na základě dohody mezi smluvními stranami a je ukotvena v kupní smlouvě. Zasílatelské firmy jsou členy nevládních svazů, přičemž nejznámější je Mezinárodní asociace zasílatelských svazů. 

1.5.1 Rejdaři

Do této podkapitoly spadají námořní společnosti, jejichž úkolem je zajistit přepravu věci po moři na přesně vymezené relaci a za úplatu. Ceny jejich služeb jsou obvykle určeny v námořních tarifech, které nejsou věřitelům určeny pro veřejnost a mají k ním přístup jen speditéři zajistující přepravu na žádost klienta. Podle Úmluvy OSN o námořní přepravě zboží ze země do země v roce 1978 je rejdař námořním dopravcem, který vlastní nebo provozuje lodě. V této Úmluvě je také přesně definována odpovědnost rejdáře za svěřenou zásilku, za kterou je zodpovědný od předání zboží v přístavu odeslání, během samotné přepravy až do přístavu určení. Počet dojde k poškození

26 Mezinárodní asociace zasílatelských svazů (FIATA), založena roku 1926 ve Vídni.
zásilky, musí námořní dopravce přesně doložit příčinu vzniklé škody a dokázat, že byly provedeny všechny činnosti k zabránění škodné události. Podle této Úmluvy má rejdař právo přepravovat zásilku na palubě své lodi jen za předpokladu, že se řídí dle domluvy s přepravcem nebo dle uzanči.  

Přesto, že na námořním trhu působí mnoho rejdařských firem, více než 80% podíl na trhu zaujímá jen 20 nejúspěšnějších rejdařů. Vedoucí trojici představují dánská společnost MAERSK LINE, švýcarská MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY a francouzská CMA CGM (blíže graf č. 1). Podle záznamů analytické společnosti Alphaliner tito námořní dopravci zaujímají v současné době téměř 38% podíl na trhu.  

**Graf 1** Top 20 rejdařských společností k lednu 2015, podle množství TEU

Vlastní zpracování; dostupné z: http://www.alphaliner.com/top100/index.php

---

1.5.2 Dopravci

Nedílnou součástí intermodální přepravy jsou samotní dopravci. Na českém trhu operují dva subjekty (Metrans a.s., Rail Cargo Operator – ČSKD s.r.o.) využívající silniční a železniční dopravu. V rámci železniční dopravy operují s ucelenými kontejnerovými vlaky, které přepravují zboží mezi německými přístavy a jejich vlastními terminály v ČR. Jejich služby zahrnují uložení kontejnerů na vlastních terminálech, překládku kontejnerů na nákladní vozidlo a na vlak, vyřízení celních dokumentů, zajištění ochranných obalů uvnitř přepravní jednotky, uchycení a zapojení chladících generátorů na kontejner typu reefer, úpravu a čištění kontejnerů a poradenskou činnost.32 Vedle výše zmíněných subjektů lze trasu mezi nakládkou/vykládkou zboží a přístavem zajistit přímým dopravcem využívající pouze silniční dopravu. Mezi tyto truckery patří například AC ALIMAX s.r.o., CTL TRUCK s.r.o., CONSPED s.r.o., NAVYKO s.r.o a další.33

1.6 Nejvytíženější námořní přístavy v Evropě

V historii se řadily přístavy mezi nejvyspělejší obchodní centra. Proto lze o nich dnes hovořit jako o tradičních střediscích mezinárodního obchodu. Přístavy se postupně vyvíjí a dochází k zefektivňování jejich provozu. Například dnes fungují speciální kontejnerové přístavy, neboli terminály, uzpůsobené pro kontejnerový provoz. Existuje různě členění přístavů z rozdílných hledisek, přičemž jedno z hodnotících kritérií představuje měření velikosti přístavu pomocí počtu přeložených TEU za 1 rok.34 Pomocí této statistiky lze poté stanovit žebříček největších světových přístavů.

---


Jak je patrné z grafu č. 2, dominantní postavení podle celkové propustnosti mezi evropskými přístavy s velkým předstihem zaujímá Rotterdam. Na další příčce se umístily Antverpy, Hamburg, Amsterodam a Bremerhaven.35 Pro exportní trasy Česká republika nejčastěji využívá přístavy Hamburg a Bremerhaven. Důvodem je kratší vzdálenost těchto přístavů od České republiky a s tím související nižší ekonomická náročnost přepravy. 36

1.7 Pojištění v námořní přepravě

Závěr teoretické části je věnován pojištění, neboť se jedná o velmi důležitou součást celé obchodní operace. Je nezbytné si sjednat kvalitní pojištění, protože rizik při přepravě na dlouhé vzdálenosti po moři přibývá. V rámci námořní přepravy se rozlišují tři základní druhy pojištění. Prvním typem je pojištění transportovaného zboží neboli Cargo. Některé dodací podmínky (CIF, CIP) mají ve svém znění přímo uvedenou povinnost prodávajícího sjednat pojištění zboží na 110% jeho hodnoty.37 Tento druh pojištění je uzavírán prostřednictvím pojišťovacích společností. Jednotlivé typy pojišťek zboží se dělí podle kritéria doby platnosti a typu

36 Interní zdroje DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o. [cit. 2015-1-13].
pojištěných rizik. V Londýně byly vytvořeny tzv. Institute Cargo Clauses, které vymezují tři kategorie pojišťovacích rizik, označených písmeny A, B, C a podle kterých se řídí ostatní pojišťovací trhy. Přičemž platí, že Institute Cargo Clauses (A) zahrnuje téměř všechny typy rizik a Institute Cargo Clauses (C) kryje nejmenší skupinu rizik. Ovšem některá rizika zůstávají nekryta. Jsou to nebezpečí způsobené válkou, stávky, ztráty zapříčiněné jaderným výbuchem a pochopitelně úmyslné škody. Součástí těchto pojistek je i zvláštní případ společné havárie. Jedná se o „účelné a úmyslné způsobení škody menší, aby bylo zabráněno škodě větší“ a dále platí, že škoda vzniklá určitému subjektu je pokryta společně všemi účastníky dané přepravy.38

Druhým typem je pojištění lodí neboli Casco, které je většinou sjednáváno pojišťovacím brokerem. Jeho úkolem je pokrytí rizik v námořní přepravě u pojistitelů, avšak tento proces pojištění celého plavidla je značně komplikovaný. A konečně třetím druhem je odpovědnostní pojištění vlastníka plavidla, které je poskytováno neziskovými organizacemi, tzv. kluby39, které fungují na principu solidárního ručení a poskytují mnoho jiných prospěšných služeb.40

39 Anglicky Protection and Indemnity Clubs.
2. EXPORT PIVA Z ČESKÉ REPUBLIKY

Samotná námořní přeprava ze země vývozu do cílové destinace v sobě zahrnuje mnoho komplexních činností, dokumentů a vztahů, proto je první část této kapitoly věnována popisu průběhu celé obchodní operace. Protože je pivo komoditou, která je při přepravě závislá na teplotě okolí, je v této kapitole dále rozebrána problematika zabývající se typickými specifiky, kterými se přeprava piva liší od běžných obchodních operací.

2.1 Průběh námořní přepravy vysvětlený na příkladu z praxe

Proces celé komplexní námořní operace bude v této bakalářské práci vysvětlen na příkladu přepravy piva, kterou zajišťuje společnost DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o., po relaci ČR – Hamburg – Vancouver (Kanada). Jak již vyplývá ze statistických dat, podle kterých v roce 2014 byly největší objemy piva v rámci námořní přepravy exportovány do USA, Kanady a Korejské republiky, patří tato destinace k jedné z největších využívaných. V rámci společnosti DHL se jedná dokonce o největší vývozní trasu pro tuto komoditu, a tudíž je i nejlepším příkladem pro vysvětlení průběhu celého exportního procesu.


---

41 Interní zdroje DHL Global Forwarding. [cit. 2015-03-14].
(British Columbia Liquor Distribution Branch) nebo NLLC (Newfoundland Labrador Liquor Company). Firma LCBO se stará nejen o dovoz, ale je také zároveň finálním kupcem piva.

Tato bakalářská práce se bude zabývat příkladem dopravy realizované společnostmi DHL a ContainerWorld na dodací podmínce FOB Hamburg, protože je v současné době velice využívaná v rámci smluv mezi českými pivovary a příjemci. Ještě před samotnou realizací přepravy je nezbytné, aby příjemce komodity měl uzavřenou kupní smlouvu s českým pivovarem. V závislosti na smluvené dodací podmínce se příjemce nebo odesílatel obrátí na pobočku DHL ve své zemi s žádostí o výpočet ceny za danou přepravu. Jak již bylo zmíněno v kapitole o zasílatelských službách, společnost DHL funguje jako speditér, který spolupracuje s rejdaři a dopravci. Jejím úkolem je tedy kooperovat s vybranou rejdařskou společností a také zabezpečit vnitrostátní dopravu. Protože se jedná o dodací podmínku FOB, je volba rejdaře v tomto případě podle požadavků příjemce.

Po kalkulaci ceny dochází k závazné objednávce přepravy ze strany českého pivovaru, agent DHL v ČR kontaktuje zástupce ContainerWorldu v Kanadě, a tím si ověří platnost objednávky. Poté agent DHL v ČR zaknihuje (anglicky booking) u vybraného rejdaře prostor na lodi a zároveň objednává kontejnery pro tuto přepravu. Rejdař kontejner uvolní v jednom ze skladovacích hal, odkud jej vybraný dopravce (Metrans, ČSKD), na základě knihovního listu vyvede a přistaví k našich pivovaru. Dodací podmínka FOB Hamburg podle INCOTERMS 2010 říká, že český odesílatel nese rizika a náklady spojené s nakládající komodity až do doby dodání na palubu lodí v Hamburgu.


V momentu odpluti lodí přechází všechny náklady a rizika na příjemce. Od této doby se o přepravu stará agent v destinaci, v tomto případě referent ContainerWorldu. Po dopluti lodí
do Vancouveru agent ContainerWorldu zažádá o uvolnění kontejneru z lodí pro možnost dodání zboží. V závislosti na sídle příjemce je zvolen typ vnitrostátní dopravy. Pokud se příjemce zboží prokáže originálem Bill of Lading jeho zasláním na pobočku ContainerWorldu, pověřený agent umožní předání zásilky. Po celou dobu přepravy musí být zásilka doprovázena komerčními fakturami prokazující přepravovanou komoditu a mezinárodním certifikátem o původu zboží.

2.2 Specifika přepravy piva po moři

Pivo patří mezi komodity, které jsou transportovány ve skleněných lahvích nebo plechovkách. Tento obalový materiál je náchylný nejen na příliš vysoké teploty, ale i na velmi nízké. Je tedy nutné dbát na přísnnou opatření vztahující se k přepravě tohoto druhu zboží. Zvýšená pozornost je nutná převážně v zimním období, kdy se venkovní teploty často pohybují pod bodem mrazu a hrozí poškození obalů i samotné komodity. Teplota piva nesmí klesnout pod -5°C, proto se při přepravě sleduje vývoj teplot a dle podmínek se přeprava realizuje ve standardních nebo refrigerated kontejnerech umožňujících udržovat požadovanou vnitřní teplotu.


---

45 Interní zdroje DHL Global Forwarding. [cit. 2015-03-14].
Graf 3 Průměr vyvezených objemů podle ročních období – Plzeňský Prazdroj (v rámci společnosti DHL; 2007-2013)

![Graph showing the average number of shipments (2007-2013) for Plzeňský Prazdroj. The pie chart is divided into monthly periods: December-January 23%, February-May 20%, June-August 27%, September-October 30%.

Vlastní výpočty; zdroj: DHL Global Forwarding

Graf 4 Průměr vyvezených objemů podle ročních období – Budějovický Budvar (v rámci společnosti DHL; 2007-2013)

![Graph showing the average number of shipments (2007-2013) for Budějovický Budvar. The pie chart is divided into monthly periods: December-January 18%, February-May 29%, June-August 27%, September-October 26%.

Vlastní výpočty; zdroj: DHL Global Forwarding
Jak je patrné z grafů č. 3 a 4, bylo nejvíce zásilek z České republiky vyvezeno na jaře, což lze odvodnit jednak rostoucí poptávkou po pivu, jednak omezením rizika výskytu teplot nacházejících se pod bodem mrazu. Srovnatelné množství této komodity bylo ve sledovaném období vyvezeno v létě. Rovněž byla dokázána vyslovená hypotéza, že nejméně piva bylo za sledované období exportováno v zimních měsících.

Pivo lze přepravovat v lahvích, plechovkách či v sudech. Ve výše zmíněném příkladu exportu do Kanady převládají lahve a plechovky balené do kartonů nebo palet, protože přeprava v sudech je problematičtější z důvodu vratky prázdných sudů zpět odesílateli. Přeprava piva v tomto typu obalového materiálu je více využívána na kratší vzdálenosti, jelikož náročnost vrácení sudů není tak nákladná. Přesto, z důvodu preferencí výčepního piva, mnohdy dochází k exportu piva v sudech i do některých vzdálenějších destinací, například do USA. Tyto sudy včetně palet jsou potom zálohovány, čímž si vyvážející pivovar zajistí vrácení svého vlastního obalového materiálu zpět do jeho skladu.

Pro konkrétní představu, roku 2013 patřil největší podíl exportu v rámci všech druhů dopravy lahvovému pivu, kterého bylo vyvezeno 53 % z celkového vývozu. Druhým nejčastějším typem obalového materiálu v tom samém roce byly sudy s podílem 31 % na celkovém exportu. Pivo v plechovkách zaujímalo 14 % a pouhá 2 % představovaly vývoz piva v plastových lahvích.46

---

3. KOMPARACE STATISTICKÝCH DAT V OBLASTI EXPORTU PIVA

K roku 2013 působilo na českém trhu celkem šest velkých pivovarských společností (Plzeňský Prazdroj, Pivovary Staropramen, Heineken ČR, Budějovický Budvar, Pivovary Lobkowicz, Pivovary Moravskoslezské), dalších 29 samostatných pivovarů a 215 minipivovarů. 47

Graf 5 Vývoj celkového exportu piva z ČR všemi druhy dopravy (2008-2013)

![Graf Vývoj celkového exportu piva z ČR všemi druhy dopravy (2008-2013)]  


Konkrétní statistiky uvádějí, že pokles celkového objemu exportovaného piva mezi roky 2008


48 Tamtéž.
a 2009 byl o 10,4 %. Ke snížení vývozu piva o 4,8 % došlo i následující rok, poté však nastalo oživení po krizi a export začal postupně růst. 49

**Graf 6 Vývoz piva všemi druhy dopravy v meziročním srovnání (2005-2012; v %)**

![Graf 6 Vývoz piva všemi druhy dopravy v meziročním srovnání (2005-2012; v %)](image-url)


Při pohledu na grafy č. 7 – 9 je patrný odlišný trend vývoje celkového exportu piva z ČR prostřednictvím všech druhů dopravy a průběhu křivky vývozu piva sledovaného pouze v rámci námořní přepravy. První významný rozdíl lze sledovat mezi lety 2007 a 2008, kdy export po moři klesl o 12 %, ale celkový vývoz lehce vzrostl. Export piva do zámoří v tomto období ještě neměl takovou dynamiku růstu, kterou nabral až o dva roky později. Mezi roky 2008 a 2009 s nastupující finanční krizí poklesl objem vyvezeného piva jak v rámci námořní přepravy, tak prostřednictvím všech druhů dopravy. Důležitý bod v rozšíření exportu této komodity v oblasti námořní přepravy představuje rok 2010, kdy objem vzrostl o 12 %. Přičemž by se dalo předpokládat, že v době trvající hospodářské krize vývoz piva po moři poklesne stejně jako celkový export piva z ČR. Jedním z důvodů nárůstu je stále vysoká poptávka po českém pivu v USA a Rusku. Nejdynamičtěji se v tomto období zvýšil export piva do Kanady, kam bylo v meziročním srovnání vyvezeno o 17 % piva více. K tomuto růstu

---


přispělo zvýšení kanadského importu piva z ČR z důvodu konání zimních olympijských her ve Vancouveru v roce 2010.  


Graf 7 Export piva z České republiky v rámci námořní přepravy (2010-2014; v hl)

Vlastní zpracování; dostupné z: statistická data poskytnutá ministerstvem financí ČR

Graf 8 Vývoz piva v rámci námořní přepravy v meziročním srovnání (2011 - 2014; v %)

Vlastní zpracování; dostupné z: statistická data poskytnutá ministerstvem financí ČR
Při pohledu na tabulku č. 1 je patrné, že podíl exportu piva v rámci námořní přepravy na celkovém vývozu této komodity se pohybuje od roku 2007 do roku 2013 mezi 5 a 6,5 %, v průměru se tedy jedná o 5,8% podíl za sledované období.

**Tabulka 1 Podíl exportu piva v rámci námořní přepravy na celkovém exportu piva z ČR (2010 – 2013; v %)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>ROK</th>
<th>2007</th>
<th>2008</th>
<th>2009</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>PODÍL</td>
<td>6,57</td>
<td>5,56</td>
<td>5,63</td>
<td>6,67</td>
<td>5,48</td>
<td>5</td>
<td>5,71</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Co se týče exportních destinací, kromě významných stálých cílových oblastí, jako je například Německo či Slovensko, stále více v současné době poptávají české pivo asijské státy, například Jižní Korea, kam bylo v roce 2013 vyvezeno více než 18 tisíc hl piva. Tyto údaje svědčí o rostoucím významu exportu piva i do vzdálenějších destinací. Dvě hlavní destinace exportu piva v rámci námořní dopravy od roku 2010 do roku 2014 zůstávají stejné, nejvíce se vyváží do Spojených států amerických a poté do Kanady. Při pohledu na tabulku č. 2 lze
ale zaznamenat klesající objemy exportovaného objemu piva do USA, kdy v roce 2010 bylo do tohoto státu vyvezeno kolem 104 tisíc hl piva, ničméně roku 2014 tato hodnota klesla na necelých 78 tisíc hektolitrů.55 Export českého piva do USA má dlouholetou tradici, například Plzeňský Prazdroj poprvé vyvezl svou značku do této destinace už roku 187356 a o dva roky později se připojil k exportu i Budějovický Budvar.57 Opačný trend lze spatřit ve vývozu piva do Kanady, tam se vyvezo v roce 2014 o 69 % více piva ve srovnání s rokem 2010.58 Kromě dvou největších výše zmíněných českých exportérů, vyváží do Kanady a USA například i pivovary Heineken ČR či Staropramen. Tyto dvě cílové destinace exportu spolu vzájemně spolupracují. V některých případech je české pivo dopraveno lodí do přístavu Montreal, ze kterého je potom vnitrostátní dopravou rozvezeno do Spojených států amerických.59

V roce 2010 se na třetí příčce podle hodnot exportu piva po moři umístilo Rusko. Do této destinace lze vyvážet pivo i jiným druhem dopravy, nejčastěji vlakem.60 Dle statistických dat lze vysledovat usnadnění celních formaltí i celé přepravy, v Kanadě dojde k proclení zboží, které je poté předáno úřadům do USA. Zvýhodnění nastane i pro českého vývozce, který se tak vyvaruje složitých celních procedurám a zákonných kontrolám nastavených v USA.61

Z tabulky č. 2 je dále patrné, že si třetí místo podle hodnoty exportovaného objemu piva v rámci námořní dopravy stále drží od roku 2011 Korejská republika. Z osmé nejdůležitější exportní

---

59 Interní zdroje DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o. [cit. 2015-03-14].
60 Tamtéž.
destinace v roce 2010 se korejský trh vyšplhal na 3. místo v celkovém vyvezeném objemu piva, přičemž tento nárůst mezi roky 2010 a 2011 byl více než dvojnásobný. V roce 2012 vzrostl vyvezený objem piva do Korey o 3 tisíce hektolitrů, o rok později o dalších 7 tisíce hektolitrů a největší skok byl zaznamenán v roce 2014, kdy bylo do Korejské republiky vyvezeno celkem 36 026 hl piva. Tento stoupající trend lze odůvodnit zrušením některých cel vztahujících se na zboží vyrobené na území Evropské unie do Korejské republiky v roce 2011, které se vztahovalo i na export piva z ČR. Zvýšení vývozu také napomohlo zavedení ochrany značky v Korey některých českých piv v tom samém roce.

Jihoafrická republika a značně se také exportuje do zemí Jižní Ameriky, zejména do Brazílie. V rámci Evropy se námořní dopravou významně vyváží pivo do Norska.66

Tabulka 2 Top 10 největších destinací pro export piva v rámci námořní dopravy (2010 - 2014; v hl)

<table>
<thead>
<tr>
<th>2010 objem (hl)</th>
<th>2011 objem (hl)</th>
<th>2012 objem (hl)</th>
<th>2013 objem (hl)</th>
<th>2014 objem (hl)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CA 24 865,74</td>
<td>CA 25 450,22</td>
<td>CA 26 163,29</td>
<td>CA 37 705,06</td>
<td>CA 42 074,34</td>
</tr>
<tr>
<td>CN 12 803,51</td>
<td>IL 6 535,88</td>
<td>RU 9 570,45</td>
<td>AU 10 270,86</td>
<td>IL 13 970,34</td>
</tr>
<tr>
<td>IL 6 776,11</td>
<td>RU 6 281,48</td>
<td>AU 5 294,13</td>
<td>IL 8 582,58</td>
<td>CN 9 130,85</td>
</tr>
<tr>
<td>AU 5 299,22</td>
<td>AU 5 515,56</td>
<td>IL 3 524,88</td>
<td>CN 6 171,11</td>
<td>AU 8 312,74</td>
</tr>
<tr>
<td>NO 4 704,04</td>
<td>NO 2 514,00</td>
<td>VN 2 404,34</td>
<td>IQ 5 666,32</td>
<td>VN 6 258,32</td>
</tr>
<tr>
<td>KR 3 514,16</td>
<td>VN 2 361,35</td>
<td>ZA 1 598,51</td>
<td>RU 4 011,32</td>
<td>NZ 4 360,80</td>
</tr>
<tr>
<td>BY 3 259,96</td>
<td>ZA 2 005,19</td>
<td>UA 1 578,09</td>
<td>VN 3 356,22</td>
<td>GE 2 119,39</td>
</tr>
<tr>
<td>ZA 3 114,86</td>
<td>ES 1 663,92</td>
<td>JP 1 055,49</td>
<td>GE 2 486,72</td>
<td>MN 1 963,99</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vlastní zpracování; dostupné z: statistická data poskytnutá ministerstvem financí ČR


<table>
<thead>
<tr>
<th>Rok</th>
<th>2007</th>
<th>2008</th>
<th>2009</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Počet států</td>
<td>22</td>
<td>23</td>
<td>25</td>
<td>35</td>
<td>36</td>
<td>33</td>
<td>44</td>
<td>38</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vlastní zpracování; dostupné z: statistická data poskytnutá ministerstvem financí ČR

Při pohledu na tabulku č. 3 je patrné, že se za sledované období počet států, kam směřoval český export piva v rámci námořní dopravy, postupně zvyšoval. Konkrétně v roce 2007 byl vývoz této komodity po moři zaměřen pouze na 22 států a do roku 2011 se tento počet postupně navyšoval až na 36 cílových destinací. Jediný propad byl zaznamenán roku 2012 a 2014. Za nejúspěšnější období pro český vývoz piva v rámci námořní přepravy lze označit rok 2013,

---

ve kterém české pivo putovalo celkem do 44 zemí celého světa a vyvezený objem zaznamenal více než 27% nárůst oproti roku předcházejícímu. 67

3.1 Vývoz piva po moři prostřednictvím společnosti DHL

Předchůdcem společnosti s dnešním názvem DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o. byla společnost Danzas, jejíž vznik je datován do roku 1815 a společnost DHL založena v roce 1969 třemi zakladateli - Adrian Dalsey, Larry Hillblom a Robert Lynn - v San Franciscu. První zastoupení společnosti Danzas GmbH v rámci námořní přepravy bylo na území Československa zavedeno roku 1991. Dnešní název DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o. získala společnost až roku 2008, kdy byla oddělena od divize DHL Danzas Air and Ocean. V dnešní době tato společnost poskytuje svým klientům vysoce specializované služby v oblasti letecké cargo přepravy, námořní přepravy a také v oblasti industriálních projektů. DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o. patří pod mateřskou společnost Deutsche post DHL, jejíž činnost zasahuje do více než 220 států a která zaměstnává téměř 300 tisíc pracovníků. 68

Divize DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o. poskytuje v rámci nákladní námořní přepravy služby spojené s přepravou celo-kontejnerových zásilek, kusových nebo speciálních zásilek. Mezi speciální zásilky patří nadrozměrné zboží, nebezpečný náklad a také přeprava komodit, které vyžadují speciální kontrolu režimu teplot. Navíc tato společnost nabízí poradenské služby, zprostředkování celního řízení a pojištění nákladu. 69 Speditérských služeb DHL využívají k exportu své značky piva do zahraničí přední pivovary působící na území České republiky. Mezi ně patří Budějovický Budvar, Plzeňský Prazdroj, Staropramen a Heineken ČR a.s., dále také menší pivovary jako například Lobkowicz – Černá Hora, Novopacké pivo či Samson. 70

Z grafu č. 10 je patrné, že nejvíce objemu ve sledovaném období v rámci společnosti DHL vyvezl Plzeňský Prazdroj, poté Budějovický Budvar, Staropramen a nakonec Heineken ČR. Plzeňský Prazdroj si od roku 2007 do roku 2012 držel celkem stálé hodnoty exportu pohybující se v rozmezí od 12 do 15 tisíc vyvezených hektolitrů za rok, nicméně od roku 2013 začalo zásilek exportovaných prostřednictvím společnosti DHL ubývat. Vývoz Budějovického

---

70 Interní zdroje DHL Global forwarding (CZ) s.r.o. [cit. 2015-03-14].
Budvaru naopak zaznamenává trvale stoupající trend, jediný pokles exportu nastal v roce 2013, ale o rok později opět následoval růst, a to o více než 50 %. Oproti tomu Staropramen a Heineken nevyváží tak velké objemy prostřednictvím společnosti DHL jako předcházející dva pivovary. Bližší rozbor exportu těchto pivovarů na konkrétní destinace bude uveden v následujících podkapitolách.\textsuperscript{71}

**Graf 10 Vývoj exportu piva v rámci společnosti DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o.**

![Vývoj exportu piva v rámci společnosti DHL– rozdělení podle pivovarů (2007-2014; v hl)](image)

Vlastní zpracování; Dostupné z: interní zdroje DHL Global Forwarding

### 3.2 Plzeňský Prazdroj a. s.


V dnešní době Pilsner Urquell vyrábí pivo celkem ve 4 pivovarech (Plzeňský Prazdroj a Gambrinus - Plzeň, Radegast – Nošovice, Velké Popovice- střední Čechy). Jedná se o jednu

\textsuperscript{71} Interní zdroje DHL Global Forwarding. [cit. 2015-03-15].

\textsuperscript{72} SABMiller plc. – pivovarská skupina, založena roku 1895.


**Graf 11 Vývoj exportu piva z Plzeňského Prazdroje (2008-2013; v tis. hl)**


**Graf 12 Nejčastější destinace exportu Plzeňského Prazdroje v rámci společnosti DHL (průměr hodnot z období 2007-2014)**

![Graf nejčastější destinace exportu Plzeňského Prazdroje](graf12.png)

Vlastní výpočty; dostupné z: Interní zdroje DHL Global Forwarding

Co se obalového materiálu týče, bylo nejvíce zásilek ve sledovaném období vyvezeno prostřednictvím společnosti DHL v lahvích, poté v plechovkách a minimálně v sudech. Převážení piva v sudech je náročnější z důvodu vratky sudů zpět do České republiky, nicméně ale i přes znatelně komplikovanější přepravu sudů český pivovar Plzeňský Prazdroj od poloviny

---

76 Interní zdroje DHL Global Forwarding. [cit. 2015-03-15].
77 Tamtéž.
 roku 2008 značně zvýšil vývoz výčepního piva. Zvýšený export do této destinace byl
zaznamenán na přelomu roku 2009 a 2010 v souvislosti s konáním Zimních olympijských her
ve Vancouveru. Konkrétní statistiky dostupné na oficiálních stránkách Plzeňského Prazdroje
udávají, že za rok 2009 bylo do Kanady vyvezeno okolo 17 tisíc hektolitrů této značky piva
a jen za prosinec toho samého roku bylo exportováno 120 sudů piva, což svědčí o stále častější
využívanosti tohoto obalového materiálu. Růst významu exportu do této destinace je doložen
faktrem, že Pilsner Urquell patří mezi nejprodávanější pivo ze všech českých značek
v Kanadě. 78

3.3 Budějovický Budvar n. p.

První českobudějovický pivovar s názvem Velký pivovar vznikl v roce 1495. Dále v roce 1722
na popud měšťanů vznikl Malý pivovar, který byl až do roku 1795, stejně jako Velký pivovar,
ve vlastnictví státu. Na konci 18. století byly oba pivovary kvůli rozsáhlým protestům
z měšťanské strany předány do rukou měšťanů a vzniká tak jeden Měšťanský pivovar. Již v roce
1872 byl zahájen vývoz Budějovického piva (Budweiser Bier) do USA. Přesně po 100 letech
od svého vzniku byl Měšťanský pivovar přeměněn na Český akciový pivovar, který je
považován za přechodně dnešního podniku Budějovický Budvar, n. p. Ochranná známka
vztahující se na exportní ležák byla společnosti udělena v roce 1930 a o 6 let později nesl
pivovar oficiální název obsahující svou značku Bud var – Český akciový pivovar, České
Budějovice. Pavlova v průběhu let expandoval do zahraničí a již v roce 2000 exportoval
svou značku do více než 56 států z různých kontinentů.79

Podnik je v současné době vlastněn Ministerstvem zemědělství České republiky. Dnes
Budějovický Budvar exportuje do více než 65 států a jeho výroba zahrnuje světlé i tmavé ležáky
různých druhů a procent alkoholu (například B: Cherry, B: Original, B: Dark nebo B: Special).
Kromě značky Budweiser Budvar produkuje podnik od roku 2007 také značku Pardál.
Při porovnání vyvezeného objemu piva s ostatními pivovary se jedná o druhého největšího
vývozce piva po Plzeňském Prazdroji. Konkrétně, jak je patrné z grafu č. 11, vyvez Plzeňský
Prazdroj v roce 2013 okolo 1 114 tisíc hl piva, v žebříčku následovaný Budějovickým

78 Plzeňský Prazdroj. Archiv tiskových zpráv. Čeští fanoušci dostanou Pilsner Urquell i ve Vancouveru. Prazdroj.cz. [on-
zpravy/766-cesti-fanousci-dostanou-pilsner-urquell-i-ve-vancouveru.
Budvarem s objemem exportu v tom samém roce v hodnotě 763 tisíc hl. Avšak co se týče podílu objemu exportovaného piva na svém celkovém výstavu piva, zaujímá Budějovický Budvar první příčku, kdy tento podíl činil v roce 2013 54 %. Vývoz je pro společnost velmi důležitý, což potvrzuji zjištěné statistiky pro rok 2013, kdy se celkový prodej Budějovického piva oproti roku předcházejícímu zvýšil o 9 %, celková produkce také vzrostla o 6%, ale domácí poptávka klesala a tím byly i nižší prodeje v tuzemsku o 1,1 %. Nárůst prodejů byl tedy způsoben zvýšením objemu vývozu. Na rozdíl od Plzeňského Prazdroje nepatří Budějovický Budvar pod žádnou zahraniční skupinu působící na pivovarnickém trhu, podnik si tak drží svou originální značku, která se vyrábí pouze v Českých Budějovicích.

**Graf 13 Vývoj exportu piva z Budějovického Budvaru (2008-2013; v tis. hl)**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Celkový export piva (2008-2013; v tis. hl)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2008</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>550</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>600</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>650</td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
<td>700</td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
<td>750</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Vlastní zpracování; dostupné z: http://www.budejovickybudvar.cz/o-spolecnosti/ekonomicka-fakta.html*

Z grafu č. 13 je zřejmé, že dopad hospodářské krize na export z Budějovického pivovaru neměl tak negativní vliv ve srovnání s celkovým exportem piva z ČR či s objemem exportu Plzeňského Prazdroje (viz grafy č. 5, 11). Export Budvaru poklesl oproti roku 2008 z hodnoty 581 518 hl exportovaného piva na 579 947 hl, jedná se tedy pouze o 0,3% pokles. Jak již bylo zmíněno výše, celkový export piva z ČR se snížil mezi roky 2008 a 2009 o 10,4% a protože export Budějovického piva klesl jen o nepatrnou část, zvýšil se podíl vývozu Budějovického Budvaru na celkovém exportu piva z ČR v tomto období z 15,7% na 19,1%. Z grafu je dále patrné,

---

že po roce 2009 má křivka znázorňující vývoj exportu Budvaru stoupající charakter. Největší meziroční nárůst byl zaznamenán v roce 2013, kdy se hodnota exportu v meziročním srovnání zvýšila o 16 %.\textsuperscript{81}

Vývoj exportu Budějovického Budvaru v rámci námořní přepravy zajištěné společností DHL je znázorněn výše v grafu č. 10. Jak již bylo zmíněno v předcházejícím textu, zaznamenává vývoz této značky piva dlouhodobě stoupající trend, přičemž největší zásilek bylo vyvezeno v rámci společnosti DHL v roce 2014. Pro určení nejčastějších exportních destinací Budějovického Budvaru byly provedeny stejné výpočty jako u Plzeňského Prazdroje a bylo dosaženo závěru, že největší objemy piva z obou těchto pivovarů byly vyvezeny na kanadský trh. Konkrétně 64 % kontejnerů Budějovického piva bylo za sledované období exportováno do Kanady, 20 % vyvezeného množství piva směřovalo do USA, 9 % zásilek putovalo do Austrálie. \textsuperscript{82}

**Graf 14 Nejčastější destinace exportu Budějovického Budvaru v rámci DHL (průměr hodnot z období 2007-2014)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Destinace</th>
<th>% Hodnot</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CA (Kanada)</td>
<td>64%</td>
</tr>
<tr>
<td>AU (Austrálie)</td>
<td>9%</td>
</tr>
<tr>
<td>HK (Hongkong)</td>
<td>5%</td>
</tr>
<tr>
<td>IL (Israel)</td>
<td>2%</td>
</tr>
<tr>
<td>BR (Brazil)</td>
<td>2%</td>
</tr>
<tr>
<td>US (USA)</td>
<td>20%</td>
</tr>
<tr>
<td>DZ</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vlastní výpočty; dostupné z: Interní zdroje DHL Global Forwarding


\textsuperscript{82} Interní zdroje DHL Global Forwarding. [cit. 2015-03-15].

3.4 Heineken Česká republika a. s.

Skupina Heineken je považována za největšího výrobce piva v Evropě a za světovou trojku mezi všemi pivovarnickými skupinami. Její činnost je rozšířena do více než 70 států a její portfolio se skládá z více než 200 značek. Činnost této pivovarnické skupiny je významná i v České republice, poprvé vstoupila na náš trh v roce 2003 koupí pivovaru Starobrno a o čtyři roky později se stala vlastníkem Královského pivovaru Krušovice ve středních Čechách. V roce 2008 převzala firmu Drinks Union a. s. a v tom samém roce se stala majitelem pivovaru Velké Březno působícího na severu Čech. Dnes již pivovar Starobrno nefunguje, v roce 2009 byla ukončena jeho činnost fúzí, přičemž veškerý majetek byl přepsán na pivovar Krušovice. Také firma Drinks Union a.s. zanikla a byla sloučena s pivovarem Heineken v roce 2010. Již v roce 2007 se Heineken dostal na 3. nejdůležitější pozici v odvětví s 8% podílem na českém pivovarském trhu a o rok později se tento podíl podíl zvýšil o 4 % a společnost se zařadila mezi nejvýznamnější exportéry piva v ČR.

Graf č. 15 vykresluje trend vývoje vývozu piva Heineken všemi druhy dopravy v jednotkách hektolitr a zároveň pro porovnání je ve stejném grafu znázorněna křivka zobrazující vyvezené objemy pouze v rámci námořní přepravy v litrech. Při pohledu na sloupec grafu vyjadřující hodnoty vyvezeného objemu piva Heineken prostřednictvím všech druhů dopravy je patrný více než 90 % nárůst exportu mezi roky 2008 a 2009. Jak již bylo zmíněno výše, roku 2008 pivovar Heineken zvýšil svůj podíl na českém pivovarském trhu na 12 % nákupem pivovaru

83 Interní zdroje DHL Global Forwarding. [cit. 2015-03-15].

Graf 15 Trend vývozu piva Heineken z ČR celkem a v rámci námořní přepravy

---

Vlastní zpracování; dostupné z: interní zdroje pivovaru Heineken CZ

Při pohledu na křivku grafu č. 15 znázorňující vývoj exportu piva Heineken pouze v rámci námořní přepravy lze sledovat podobný trend jako u vývozu této značky všemi druhy dopravy, ale jsou zde patrné výraznější výkhy v meziročním srovnání. První propad o 7 %, způsobený zejména poklesem exportu do USA o více než 500 hl piva, byl zaznamenán mezi roky 2007–2008.

---


---

86 Interní zdroje Heineken ČR. [cit. 2015-02-08].
88 Interní zdroje Heineken ČR [cit. 2015-03-21].
kde se ale poptávka po českém pivu této značky postupně snižovala a objem vývozu do této oblasti poklesl až na hodnotu 1 219 hl v roce 2014.89


Graf 16 Vývoz piva Heineken z ČR v rámci námořní přepravy podle destinací (výpočet jako průměr hodnot vyvezeného objemu za období 2007 – 2014)

Vývoz piva Heineken podle destinací

- US: 49%
- CA: 1%
- CN: 1%
- VN: 1%
- IL: 34%
- UAE: 1%
- TR: 2%
- CR: 11%
- GE: 2%
- CY: 1%

Vlastní výpočet; dostupné z: interní zdroje pivovaru Heineken CZ

Jelikož většina vývozu v rámci námořní přepravy ze společnosti Heineken je realizována na dodací podmínce FCA, platí, že celou přepravu hradí a nese rizika spojená s přepravou sám zákazník. Zároveň u exportu ze společnosti Heineken ČR platí, že 99 % zásilek nakládá ze skladu již zmínovaný dopravce Metrans a.s. O použití konkrétního typu kontejneru rozhoduje vždy zákazník, ale jelikož je využívání chladících neboli reefer kontejnerů podstatně nákladnější, pivovar Heineken tyto kontejnery nevyužívá. V praxi to funguje tak, že pokud klesne teplota pod – 5 °C, nakládka piva je zrušena a přesunuta na jiný termín.

Podíl námořní přepravy na celkovém exportu v rámci skupiny Heineken ČR v roce 2007 činil 2,7 %, poté ale s růstem celkového vývozu postupně klesal až na hodnotu 1,2 % v roce 2014. Vývoz v rámci námořní přepravy nezaznamenává sice tak vysoké hodnoty v porovnání s jinými typy přeprav, nicméně hraje nezastupitelnou roli při exportu do důležitých destinací, jako jsou například USA, Izrael nebo Kanada. Zkoumáním vývozu podle jednotlivých destinací bylo také dokázáno, že skupina Heineken ČR a.s. svou značku dodává do stále nových cílových destinací, kromě asijských zemí (Vietnam, Čína), také do Turecka nebo Gruzie.93

93 Interní zdroje Heineken ČR [cit. 2015-03-21].
3.5 Pivovary Lobkowicz a.s.


Pivovary Lobkowicz a.s. byly zahrnuty na závěr této bakalářské práce jako názorný příklad toho, že i menší české pivovary vyváží své značky piva do zahraničí. Stejně jako pivovar Heineken ČR a.s. vyvážejí i Pivovary Lobkowicz více objemu v rámci jiných druhů dopravy, převážně silniční dopravou. Jejich pivo totiž nemá dostatečně dlouho délku trvanlivosti, proto preferují export do bližších destinací. Z grafu č. 17 je patrné, že již od svého založení hodnoty vyvezeného objemu piva každým rokem rostou, přičemž největší meziroční nárůst byl zaznamenán mezi roky 2013 a 2014. 95

Graf 17 Celkový export piva z pivovarů Lobkowicz v meziročním srovnání (2009-2014; v %)

![Graf 17 Celkový export piva z pivovarů Lobkowicz v meziročním srovnání (2009-2014; v %)](image)

Vlastní zpracování; dostupné z: interní zdroje pivovarů Lobkowicz a.s.

---

95 Interní zdroje pivovarů Lobkowicz a.s. [cit. 2015-03-21].
Co se týče exportu piva do zámoří, společnost ze začátku své činnosti vůbec v rámci námořní přepravy nevyvážela. Až roku 2010 se stala vlastníkem pivovaru Černá Hora, který v té době již prostřednictvím námořní dopravy exportoval. Dnes tvoří podíl exportu v rámci námořní přepravy celých 7 % na celkovém exportu společnosti a mezi cílové destinace patří Čína, Jižní Korea, Japonsko a Brazílie. Jak je znázorněno v grafu č. 18, export v rámci námořní přepravy každým rokem postupně nabývá na objemech.

**Graf 18 Export piva z pivovarů Lobkowicz v rámci námořní přepravy (v hl; 2011- 2014)**

Vlastní zpracování; dostupné z: interní zdroje pivovarů Lobkowicz a.s.

Pro pivovary Lobkowicz a.s. není export v rámci námořní přepravy co do množství vyvezených objemů nijak klíčový, ale vyjadřuje známkou toho, že české pivo této značky je poptáváno u stále nových států. Například od ledna 2015 funguje v nákupním centru Tokia Shinjuku nově zprovozněná pivní restaurace nabízející kromě mnoha českých piv také značku Černá Hora a jiné značky vyrobené Pivovary Lobkowicz.

---


97 Interní zdroje pivovarů Lobkowicz a.s. [cit. 2015-03-21].

ZÁVĚR


Dalším tématem s nezastupitelným místem v mozaice celého procesu je obalový materiál. V případě této sledované komodity to jsou lahve, plechovky nebo sudy. Export piva v sudech je dle dat dostupných z DHL nejméně zastoupen kvůli nutnosti vrácení sudů při návratu zboží. Avšak porovnáním statistik byla zjištěna skutečnost, že i přes větší náročnost přepravy z důvodu vratky prázdých sudů, exportují pivovary Plzeňský Prazdroj a Heineken do USA nejvíce piva právě v zálohovaných sudech.

Dalším dílcem tématem podrobeným analýze byl výrazný pokles exportu této komodity v rámci námořní přepravy v roce 2011, který byl způsoben zejména 7% snížením vývozu do USA a více než trojnásobným propadem hodnoty vyvezeného objemu piva do Ruska. Na základě sledování statistických dat bylo dokázáno, že export piva do Ruska je dnes z 99 % realizován prostřednictvím železniční dopravy, nikoli v rámci námořní přepravy. V roce 2010 bylo po moři do Ruska vyvezeno 9 % celkového objemu a v roce 2014 již jen necelé 1 %. Tento významný importér českého piva (v roce 2014 bylo do této destinace vyvezeno z České republiky okolo 247 tisíc hl piva) přesunul těžiště transportu této komodity z námořní na železniční přepravu, pravděpodobně z důvodu úspory času. Následně bylo vypozorováno, že hodnota exportu z ČR v rámci námořní přepravy poklesla ještě roku 2012, poté už ale zaznamenala obrovský růst o více než 27 % a v roce 2014 stoupající trend pokračoval. Výpočty bylo rovněž zjištěno, že podíl námořní přepravy na celkovém exportu piva z ČR se od roku 2007 do roku 2013 pohyboval v průměru okolo 5,8 %. Za nejúspěšnější období pro export piva po moři byl v této práci označen rok 2013, ve kterém hodnota vývozu piva v rámci námořní přepravy vzrostla proti roku předcházejícímu o více než 27 % a export směřoval do 44 zemí světa.


Na příkladu exportu pivovaru skupiny Heineken ČR a.s. byla provedena podrobná analýza dat za celkový export i za vývoz pouze v oblasti námořní přepravy. Výstupem bylo zjištění, že vývoz pivovaru Heineken ČR a.s. v rámci námořní přepravy nezaznamenává sice tak vysoké hodnoty v porovnání s jinými typy přeprav, nicméně hraje nezastupitelnou roli při exportu do důležitých destinací, jako jsou například USA, Izrael nebo Kanada. Zkoumáním vývozu podle jednotlivých destinací bylo také dokázáno, že skupina Heineken ČR a.s. svou značku dodává do stále nových cílových destinací, kromě asijských zemí (Vietnam, Čína), také do Turecka nebo Gruzíie.

Rozborem exportu Pivovarů Lobkowicz a.s. byla potvrzena snaha menších pivovarů, jako je například pivovar Černá Hora, exportovat do vzdálených destinací v Asii (Čína, Jižní Korea, Japonsko) či do Brazílie.

Na příkladu zmíněném u pivovaru Budějovický Budvar lze demonstrovat, že mnohdy export piva znamená podporu pivovarnictví, protože i v případě poklesu spotřeby piva v tuzemsku může hledání nových trhů pomoci růstu produkce a tím i zvýšení tržeb. Ve této bakalářské práci byl také potvrzen současný pozitivní trend ve vývoji exportu piva. Vývoz českého piva všemi druhy dopravy i v rámci námořní přepravy v posledních letech zaznamenává nárůst. Avšak rozhodujícím faktorem pro vývoz této komodity bude nadále konkurenceschopnost českého piva na mezinárodním trhu a celková poptávka v cílových destinacích.
SEZNAM ZDROJŮ

TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:


INTERNÍ ZDROJE POSKYTNUTÉ FIRMAMI:

Interní zdroje DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o.

Interní zdroje Heineken ČR a.s.

Interní zdroje Pivovary Lobkowicz a.s.
INTERNETOVÉ ZDROJE:


SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Podíl exportu piva v rámci námořní přepravy na celkovém exportu piva z ČR .....25
Tabulka 2 Top 10 největších destinací pro export piva v rámci námořní dopravy .................28
Tabulka 3 Počet cílových destinací exportu piva ..............................................................28
SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Top 20 rejdařských společností k lednu 2015, podle množství TEU ......................... 12
Graf 2 Největší evropské přístavy ........................................................................................... 14
Graf 3 Průměr vyvezených objemů podle ročních období – Plzeňský Prazdroj .................... 19
Graf 4 Průměr vyvezených objemů podle ročních období – Budějovický Budvar .............. 19
Graf 5 Vývoj celkového exportu piva z ČR všemi druhy dopravy ........................................ 21
Graf 6 Vývoz piva všemi druhy dopravy v meziročním srovnání ......................................... 22
Graf 7 Export piva z České republiky v rámci námořní přepravy ......................................... 24
Graf 8 Vývoz piva v rámci námořní přepravy v meziročním srovnání ............................... 24
Graf 9 Porovnání vývozu piva z ČR celkem s exportem piva v rámci námořní přepravy ...... 25
Graf 10 Vývoj exportu piva v rámci společnosti DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o. ....... 30
Graf 11 Vývoj exportu piva z Plzeňského Prazdroje ............................................................ 31
Graf 12 Nejčastější destinace exportu Plzeňského Prazdroje v rámci společnosti DHL ...... 32
Graf 13 Vývoj exportu piva z Budějovického Budvaru .......................................................... 34
Graf 14 Nejčastější destinace exportu Budějovického Budvaru v rámci DHL ...................... 35
Graf 15 Trend vývozu piva Heineken z ČR celkem a v rámci námořní přepravy .................. 37
Graf 16 Vývoz piva Heineken z ČR v rámci námořní přepravy podle destinací ................. 40
Graf 17 Celkový export piva z pivovarů Lobkowicz v meziročním srovnání ..................... 41
Graf 18 Export piva z pivovarů Lobkowicz v rámci námořní přepravy ................................ 42
SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Rozměry kontejnerů pro suchý náklad
Příloha 2: Rozměry chladících kontejnerů
Příloha 3: Reefer kontejner – proudění vzduchu
Příloha 4: Bill of Lading
Příloha 5: Podmínky přepravy
Příloha 6: INCOTERMS 2010
Příloha 7: Vývozní doprovodný doklad (VDD)
SEZNAM ZKRATEK

ISO.................................................................International Organization for Standardization

BRT ......................................................................Brutto registrovaná tuna

TEU .....................................................................Twentyfoot Equivalent Unit

INCOTERMS .........................................................International Commercial Terms

VDD .....................................................................Vývozní doprovodný doklad
Příloha 1 Rozměry kontejnerů pro suchý náklad

<table>
<thead>
<tr>
<th>Velikost</th>
<th>Vnější rozměry (mm, stopy)</th>
<th>Vnitřní rozměry (mm, stopy)</th>
<th>Objem (m³, kubické stopy)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stopy</td>
<td>Šířka</td>
<td>Výška</td>
<td>Délka</td>
</tr>
<tr>
<td>20´standard</td>
<td>2 340 7' 8&quot;</td>
<td>2 274 7' 6&quot;</td>
<td>5 896 19' 4&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>40´standard</td>
<td>2 340 7' 8&quot;</td>
<td>2 274 7' 6&quot;</td>
<td>12 032 39' 6&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>40 HC</td>
<td>2 640 7' 8&quot;</td>
<td>2 577 8' 6&quot;</td>
<td>12 032 39' 6&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>45´standard</td>
<td>2 340 7' 8&quot;</td>
<td>2 584 8' 5&quot;</td>
<td>13 556 44' 6&quot;</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vlastní zpracování; dostupné z: http://www.worldshipping.org/about-the-industry.containers/dry-cargo-containers

Příloha 2 Rozměry chladících kontejnerů

<table>
<thead>
<tr>
<th>Reefer</th>
<th>Vnější rozměry (mm, stopy)</th>
<th>Vnitřní rozměry (mm, stopy)</th>
<th>Objem (m³, kubické stopy)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stopy</td>
<td>Šířka</td>
<td>Výška</td>
<td>Délka</td>
</tr>
<tr>
<td>20´</td>
<td>2 284 7' 5 7/8&quot;</td>
<td>2 224 7' 3 1/2&quot;</td>
<td>5 535 18' 1 7/8&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>40´</td>
<td>2 294 7' 6&quot;</td>
<td>2 161 7' 2 1/8&quot;</td>
<td>11 563 37' 11 1/4&quot;</td>
</tr>
<tr>
<td>40´HC</td>
<td>2 290 7' 6 1/8&quot;</td>
<td>2 569 8' 5 1/8&quot;</td>
<td>11 580 39' 11 7/8&quot;</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Příloha 3 Reefer kontejner – proudění vzduchu

Vlastní překlad, dostupné z: http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/kuehlcon/kuehlcon.htm#beschreibung
Příloha 4 Bill of Lading

Shippers:
BUDĚJOVICE-BUDVAR

BILL OF LADING
for combined transport in port or to port shipment

☐ Bill of Lading
☐ Express Sea Waybill

Reference No.
/

Consignee (not negotiable unless consigned in order)
BRITISH COLUMBIA LIQUOR

Center
DANMAR LINES
Registered Office: Danmar Lines Ltd., P.O. Box 2651, 4002 Basel (Switzerland)

Notify party (see Clause 18)
CONTAINERWORLD FORWARDING INC.

Pre-carriage by
Ceské Budějovice

Vessel/voy. no. 5118
BODENSEE SHUTTE
Port of loading
HAMBURG

Port of discharge
CARTAGENA
Place of delivery by consignee
VANCOUVER

Marks and Nos.
Number and kind of packages - description of goods
1 20' SAID TO CONTAIN
1130 CASES
CZECHVAR PREMIUM LAGER
HS 22.03.00

Gross weight (kg)
20,000

Measurement (cubic)
18476,000

THC ORIGIN PREPAID

*** Express Release Bill of lading - No originals issued ***

*** FREIGHT COLLECT ***

ABOVE PARTICULARS AS DECLARED BY SHIPPER

Table No. of Container/ packages refer to above 13.9
Weight and measures according to the bills of lading

Freight payable at
DESTINATION

Place and date of issue
14/03/55

DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o.
Na Stri 1702/65
CZ-140 62 Praha 4-Pankrác
TEL: +420 281 198 710
as agent

INTERNI ZDROJE DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o.
CONDITIONS of CARRIAGE

LAW AND JURISDICTION CLAUSE

The contracting party states in this Bill of Lading is preserved by the terms of dealings without regard to the conflict of law provisions thereof. Any claim or dispute whatsoever arising under or in connection with this Bill of Lading shall in any case be determined exclusively by the competent courts of Basle-Stadt, Switzerland, and by no other court.
Príloha 6 INCOTERMS 2010

Pravidla pro jakýkoliv způsob přepravy

**EX WORKS: EXW (uveďte jméno místa dodání) Incoterms® 2010 = Ze závodu**

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

**FREE CARRIER: FCA (uveďte místo dodání) Incoterms® 2010 = Vyplaceně dopravci**

"Vyplaceně dopravci" znamená, že prodávající dodává zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované kupujícím v objektu prodávajícího nebo v jiném jmenovaném místě. Stranám se doporučuje co nejpřesněji specifikovat bod ve jmenovaném místě dodání, neboť v tomto bodě přechází riziko z prodávajícího na kupujícího. Pravidlo FCA požaduje, pokud to přichází v úvahu, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz. Prodávající však nemá žádnou povinnost, pokud jde o celní odbavení zboží v dovozu anebo pokud jde o úhradu dovozního cla anebo provést jakékoliv celní formality v dovozu.

**CARRIAGE PAID TO: CPT (uveďte místo určení) Incoterms® 2010 = Přeprava placena do**

"Přeprava placena do" znamená, že prodávající dodává zboží dopravci anebo jiné osobě jmenované prodávajícím ve sjednaném místě (pokud takové místo je dohodnuto mezi stranami) a prodávající je povinen sjednat přepravu a hradit náklady spojené s přepravou zboží do jmenovaného místa určení. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí v rozdílných místech. CPT požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu, avšak prodávající není povinen celně odbavit zboží pro dovoz a hradit dovozní clo anebo provést jakékoliv celní formality v dovozu.

**CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO: CIP (uveďte jmenované místo určení) Incoterms® 2010 = Přeprava a pojištění placeny do**

"Přeprava a pojištění placeny do" znamená, že prodávající dodá zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované prodávajícím ve sjednaném místě (pokud je takové místo dohodnuto mezi stranami) a prodávající je povinen sjednat přepravu a nést náklady spojené s dodáním zboží do jmenovaného místa určení. Prodávající je rovněž povinen sjednat pojištění kryjící riziko kupujícího za ztrátu nebo poškození zboží během přepravy. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí v rozdílných místech. CIP požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud
to přichází v úvahu, avšak prodávající není povinen celně odbavit zboží pro dovoz a hradiť dovozní clo ani provést jakékoliv celní formality v dovozu.

**DELIVERED AT TERMINAL: DAT (uved'te překladiště v přístavu nebo v místě určení) Incoterms® 2010 = S dodáním do překladiště**

"S dodáním do překladiště" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile je zboží vyloženo z příchozího dopravního prostředku a dáno k dispozici kupujícímu ve jménovaném překladišti ve jmovenaném přístavu anebo v místě určení. Označení "překladiště" zahrnuje jakékoli místy kryté nebo nekryté jako např. nábřeží, skladiště, kontejnerové depo nebo silniční, železniční nebo letecké překladiště. Prodávající je povinen nést veškeré riziko spojené s dodáním zboží a jeho vykládkou v překladišti ve jmovenaném přístavu anebo místě určení. DAT požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu.

**DELIVERED AT PLACE: DAP (uved'te místo určení) Incoterms® 2010 = S dodáním v místě určení**

"S dodáním v místě určení" znamená, že prodávající splní dodání, jakmile je zboží dáno k dispozici kupujícímu na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce v místě určení. Prodávající nese veškerá rizika spojená s dodáním zboží do jmovenaného místa.

DAP pravidlo vyžaduje, aby prodávající proclil zboží ve vývozu, pokud to přichází v úvahu. Avšak prodávající nemá žádnou povinnost proclít zboží v dovozu a hradiť jakékoliv poplatky a provést celní odbavení v dovozu.

**DELIVERED DUTY PAID: DDP (uved'te místo určení) Incoterms® 2010 = S dodáním clo placeno**

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

**Pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu**

**FREE ALONGSIDE SHIP: FAS (uved'te ujednaný přístav nalodění) Incoterms® 2010 = Vyplaceně k boku lodi**

"Vyplaceně k boku lodi" znamená, že prodávající splní svou povinnost dodání, když dodá zboží k boku lodi (tj. na nábřeží nebo odlehčovacím člunem) jmovenané kupujícímu v ujednaném přístavu nalodění. Riziko za ztrátu a poškození zboží přechází dodáním.
zboží k boku lodi a kupující od tohoto okamžiku nese veškeré náklady. FAS pravidlo vyžaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu. Prodávající však nemá žádnou povinnost odbavit zboží v dovozu nebo hradit jakékoliv dovozní clo nebo provést jakékoliv dovozní celní formality.

**FREE ON BOARD: FOB (uved'ete přístav nalodění) Incoterms® 2010 = Vyplaceně loď**

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

**COST AND FREIGHT: CFR (uved'ete jmenovaný přístav určení) Incoterms® 2010 = Náklady a přepravné**

"Náklady a přepravné" znamená, že prodávající splní svou povinnost dodání naložením zboží na palubu lodi nebo obstaráním zboží takto dodaného. Přechod rizika za ztrátu anebo poškození zboží přechází na kupujícího, jakmile je zboží dodáno na palubu lodi. Prodávající je povinen sjednat přepravní smlouvu a zaplatit náklady a přepravné nutné pro dodání zboží do jmenovaného přístavu určení. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí na kupujícího v rozdílných místech. Pravidlo CFR požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz, pokud to přichází v úvahu. Prodávající však nemá žádnou povinnost odbavit zboží pro dovoz nebo platit jakékoliv dovozní clo nebo provést jakékoliv celní formality dovozu.

**COST INSURANCE AND FREIGHT: CIF (uved'ete sjednaný přístav určení) Incoterms® 2010 = Náklady, pojištění a přepravné**

"Náklady, pojištění a přepravné" znamená, že prodávající dodá zboží na palubu lodi nebo obstará zboží takto dodané. Riziko za ztrátu anebo poškození zboží přechází na kupujícího, jakmile je zboží dodáno na palubu lodi. Prodávající je povinen sjednat přepravní smlouvu a hradit náklady a přepravně potřebné k dodání zboží do sjednaného přístavu určení. Prodávající je povinen sjednat pojištění kupujícího za ztrátu nebo poškození během přepravy. Toto pravidlo má dva kritické body, neboť riziko a náklady přecházejí na kupujícího v rozdílných místech. Tam, kde to přichází v úvahu, je povinnost prodávajícího odbavit zboží pro vývoz. Prodávající však nemá žádnou povinnost odbavovat zboží pro dovoz nebo hradit dovozní clo a náklady spojené celním odbavením v dovozu.

**Příloha 7 Vývozní doprovodný doklad (VDD)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>DRUH PROJELA/ALE (1)</th>
<th>MRN</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>EX - A</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Vývozní doprovodný doklad**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Držitel vývozu (2)</th>
<th>ČZ Z000514152</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Budějovický Budvar, národní podnik,</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Správné znázornění**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Držitel vývozu (2)</th>
<th>ČZ Z000514152</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Budějovický Budvar, národní podnik,</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Interní zdroje DHL Global Forwarding (CZ) s.r.o.**