

SSL EXPRES

05.05.-09.05.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 05-05-2025 POUČTE SE: Blank sailings / Prázdné plavby

K prázdné plavbě dochází, když dojde ke zrušení plánované zastávky v přístavu nebo celé plavby zaoceánským dopravcem, často z provozních nebo tržně řízených důvodů. To je nejrozšířenější v kontejnerové přepravě.

Běžné důvody prázdných plaveb

1. Kolísání poptávky: Nízké objemy nákladu vedou ke zrušení plaveb pro udržení ziskovosti.
2. Provozní efektivita: Konsolidace zásilek může optimalizovat využití plavidla.
3. Přetížení přístavů: Zpoždění v přístavech může vést dopravce k vynechání některých přístavů.
4. Geopolitické události: Nepředvídané události jako stávky, cla nebo konflikty mohou narušit plány.

Ne všechny jsou prázdné plavby

Prázdné plavby jsou kategorizovány jako:

1. Void Sailing: Celá plavba je zrušena, žádná alternativa není nabízena.
2. Vynechání: Konkrétní přístav(y) byl vynechán, plavidlo stále pluje po zbytek trasy.
3. Klouzání v čase: Plavba je zpožděna o týden nebo více, což posouvá celý plán dopředu.

Upozornění

1. Dopravci obvykle oznamují prázdné plavby předem prostřednictvím svých jízdních řádů, což zákazníkům umožňuje odpovídajícím způsobem plánovat.
2. Ale v několika případech, jako je přetížení přístavů nebo jejich uzavření, k nim může dojít bez většího upozornění.

Prázdná plavba jako nástroj

Dopravci jsou někdy známí tím, že používají Blank Sailings jako strategický nástroj pro řízení kapacity a udržení stability sazeb na kolísavých trzích. Příkladem je současné zpomalení obchodu z Číny do USA v důsledku nejistoty ohledně cel, což má za následek 12-14 % prázdných plaveb z Číny do USA.

Předvídatelnost prázdných plaveb

I když se prázdné plavby mohou zdát náhlé, mohou se vyskytnout i některé předvídatelné vzorce:

1. Zpomalení po čínském Novém roce
2. Zlatý týden v Číně
3. Letní období nečinnosti
4. Stabilizace tempa na konci roku

Dopad na zákazníky

1. Zpoždění: Náklad může být přeložen na další dostupnou plavbu, což ale způsobí zpoždění.
2. Zvýšené náklady: Alternativní uspořádání může způsobit další výdaje.
3. Narušení dodavatelského řetězce: Neočekávané změny mohou ovlivnit zásoby a dodací lhůty.

Dopad na porty

Prázdné plavby však ovlivňují také objemy překládek v přístavech a tím jejich příjmy. Příklad: Přístav Los Angeles očekává 35% pokles objemu dovozu, přičemž se očekává, že přibližně čtvrtina plánovaných příjezdů lodí v květnu bude zrušena.

Dopad na kontejnery

Opakované prázdné plavby zhoršují problémy s přemístěním kontejnerů, zejména v přístavech s převahou dovozu. Prázdné kontejnery se hromadí v oblastech vykládky, zatímco výchozí přístavy se potýkají s nedostatkem, což zvyšuje náklady na pronájem kontejnerů a jejich přemístění.

Strategie zmírňování rizik

1. Plánování předem: Pravidelně sledujte jízdní řády dopravce.
2. Flexibilní smlouvy: Vyjednejte podmínky, které umožňují úpravy.
3. Alternativní trasy nebo dopravci: Identifikujte záložní možnosti dopravy, protože ne všichni dopravci mohou přeskočit stejný port.
4. Řízení zásob: Udržujte bezpečnostní zásoby, abyste se chránili před zpožděním.

Technologická řešení

Některé digitální platformy a sledovací nástroje mohou poskytovat aktualizace o plánech přepravy a potenciálních narušeních v reálném čase. Zákazníci mohou tyto nástroje použít k identifikaci prázdných plaveb a úpravě svých přepravních plánů.

Právní a smluvní aspekty

Některé přepravní smlouvy mohou obsahovat ustanovení týkající se prázdných plaveb, popisující odpovědnosti a opravné prostředky pro dotčené strany.



SSL Express 05-05-2025 Společnosti Deutsche Bahn a DSV dokončily akvizici v hodnotě 14,3 miliardy eur.

Byl to den superlativů. Deutsche Bahn a DSV minulou středu, dokončily převzetí logistické dceřiné společnosti DB Schenker dánskou skupinou a obě strany hovoří o rekordní dohodě. Jedná se o největší transakci v historii skupiny DB a v historii logistického odvětví, říká generální ředitel DB Richard Lutz. Generální ředitel společnosti DSV Jens Lund hovoří o milníku v historii společnosti DSV a finanční ředitel DSV Michael Ebbe to shrnul v hovoru s novináři: "Dnes jsme obdrželi klíč od společnosti Schenker."

V Deutsche Bahn se nyní musí plně soustředit na svou hlavní činnost; Mezinárodní logistika už není jeho součástí. Výtěžek z prodeje má podle železniční věže zůstat zcela ve skupině DB a výrazně snížit dluh. Podle společnosti DSV přichází dokončení akvizice ve správný čas. Je to rozhodující doba pro světový obchod a globální dodavatelské řetězce. "Transakce posiluje konkurenceschopnost společnosti DSV a rozšiřuje její globální síť. Zároveň otevírá přístup na nové trhy a ke kvalifikovaným odborníkům," říká Dánové. V této souvislosti se také používá termín "platforma pro dlouhodobý růst". Generální ředitel společnosti DSV Jens Lund to potřeboval již asi před rokem v rozhovoru pro DVZ, aby popsal DNA společnosti.

V současné době však náznaky v globální logistice na růst příliš neukazují, musel přiznat i Lund. Zejména menší američtí dovozci jsou pod značným tlakem americké celní politiky. Někteří budou pravděpodobně dohnáni do insolvence, pokud nedojde ke změnám v odvodech, řekl. V současné době musí mnoho odesílatelů dočasně skladovat své zboží v Číně nebo v bezcelních skladech v USA. Ani u DSV není dominový efekt triviální. Americký trh představuje podle Lunda asi 15 až 20 procent přepravního objemu Dánů. Zejména v námořní a letecké nákladní dopravě v současné době objemy obchodů v USA výrazně klesají a lídr společnosti předpokládá, že USA sklouznou do recese a inflace tam poroste. Obojí je špatným signálem pro tamní spotřebu.

Vyvstává též otázka, jak výrazně změněné tržní prostředí ovlivní, kolik zákazníků Schenkeru si DSV dokáže udržet. V odvětví kolují čísla, že Dánové ztratili při minulých velkých převzetích přibližně

čtvrtinu klientů získané společnosti. Generální ředitel Lund na dotaz DVZ řekl, že někteří zákazníci pravděpodobně také přejdou od dohody se Schenkerem. Neočekává však "dramatický vývoj". Zejména někteří menší klienti by pravděpodobně stejně odešli, takže (negativní) dopad na zisk pravděpodobně zůstane zvládnutelný kolem 5 procent.



SSL Express 05-05-2025 Snižování emisí síry ve Středomoří po 1.5.

Středozemní moře se ve čtvrtek oficiálně stalo kontrolní oblastí emisí (ECA) pro oxidy síry (SOx). Všechna plavidla provozovaná v regionu musí nyní splňovat přísnější ekologické normy, podle kterých buď používají maximálně 0,10% obsah síry v palivu, nebo používají schválené systémy čištění výfukových plynů, známé také jako pračky.

Na rozdíl od ECA v Severním a Baltském moři a od nejnověji dohodnutého programu kontroly emisí pro Severní Atlantik nezahrnuje ECA ve Středomoří oxidy dusíku. Na zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC), které se konalo minulý měsíc v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO), byla dohodnuta největší ECA na světě. Nová ECA pro severovýchodní Atlantik, která má být zřízena do roku 2027, se táhne podél pobřeží od Portugalska po Grónsko a připojuje se ke stávajícím blízkým oblastem kontroly emisí v Severním moři, Baltském moři a Středozemním moři.

"Téměř všechny evropské vody budou brzy oblastmi kontroly emisí. Toto harmonizované nařízení je přínosem nejen pro lidi a přírodu, ale také usnadňuje rovné podmínky pro námořní průmysl v Evropě," uvedl Sönke Diesener, odborník na lodní dopravu z německé nevládní organizace Naturschutzbund Deutschland.



SSL Express 05-05-2025 Inn-ovativ spouští komunikační platformu pro logistiku

Komunita Spedifort místo sociálních sítí jako je LinkedIn nebo Xing: Inn-ovativ rozšiřuje e-learningovou platformu Spedifort o digitální místo pro setkávání specialistů a manažerů z logistiky. Příliš málo relevantního obsahu, příliš mnoho časově náročné reklamy: sociální sítě se podle společnosti Inn-ovativ stále méně vyplácejí pro profesionální použití. S komunitou Spedifort nyní poskytovatel služeb spouští výměnnou platformu, která je speciálně zaměřena na specialisty a vedoucí pracovníky v dopravním a logistickém průmyslu. "Velké, profesionálně využívané sítě jsou dnes často jen o sebepropagaci a pytláctví. S komunitou Spedifort tomu čelíme silnou nabídkou obsahu pro spediční a logistický průmysl – se skutečnými odborníky a skutečnou výměnou," vysvětluje Andreas Rinnhofer, jednatel společnosti Inn-ovativ.

Platforma je rozdělena do dvou oblastí: Na jedné straně výměnné prostory umožňují diskuzi s odborníky o aktuálních výzvách, vzájemnou pomoc při řešení problémů a sdílení zkušeností. Na druhou stranu živé hovory s odborníky z oboru nabízejí možnost účastnit se hodinových webinářů, z nichž polovina se skládá z přednášek a poloviny otázek a odpovědí. Všechny webináře budou nahrávány a budou následně přístupné v integrované knihovně médií.

Inn-ovativ začal jako start-up s e-learningovou platformou Spedifort asi před 10 lety. Od té doby nabízí společnost z Kiefersfeldenu v údolí Innu řadu kurzů a instrukcí online. Podle vlastních informací má společnost nyní kolem 62 000 uživatelů. Kromě toho Inn-ovativ nabízí také náborové řešení Spedijobs, které umožňuje vytvářet a distribuovat pracovní inzeráty v několika málo krocích.



SSL Express 06-05-2025 Těžké časy pro italskou přepravu

V květnu 2025 budou během oprav Brennerského průjezdu na mostě Lueg Bridge zavedena další omezení. Na co se musí řidiči nákladních vozidel připravit a jaké alternativy jsou na cestě do Itálie k dispozici.

Most Lueg se v příštích několika letech stane překážkou pro dopravu do Itálie. Na dálnici A13 Brenner se do konce roku 2030 očekávají přísná omezení kvůli tamnímu staveništi. Na začátku května 2025 budou přidána další omezení, která se dotknou dodávek o hmotnosti 3,5 tuny a více a také nákladní dopravy. Podle rakouské dálniční společnosti Asfinag bude od 5. do 11. května 2025 plocha staveniště z důvodu prací na sanaci vozovky využitelná pouze v jednom jízdním pruhu. Pro vozidla s přípustnou celkovou hmotností nad 3,5 tuny platí zákaz jízdy také mezi křižovatkami Matri-Steinach a Brenner-Nord v době od 22:00 do 5:00. Vozidla nad 3,5 tuny budou nasměrována z pravého jízdního pruhu do levého pruhu před mostem Luegbrücke. Podle společnosti Asfinag je tak zajištěno, že největší zatížení je na mostě vycentrováno a že je most odlehčen. Pro každý jízdní pruh je na vozovce instalována váha. Pokud dodávka nebo nákladní automobil překročí povolenou hmotnost a stále používá jízdní pruh pro osobní automobily, budou tato vozidla odpovídajícím způsobem odkloněna.



SSL Express 06-05-2025 Sdružení Gemini Cooperation předběhlo soupeře v sázce na spolehlivost

Námořní dopravci "potřebují velké poštouchnutí", aby se jejich globální včasnost (OTP) vrátila na úroveň před pandemií, vyplývá z dnešních údajů námořních analytiků společnosti eeSea. Minulý měsíc činil globální OTP pouhých 30 %, což bylo "mírně vylepšeno" oproti 28 % v březnu a únoru a 25 % v lednu. Předpandemické normy se pohybovaly kolem 72 % a podle údajů eeSea se spolehlivosti zaoceánského jízdního řádu nepodařilo dosáhnout více než 34 % za více než rok. Nicméně, říká eeSea, zdá se nespravedlivé dívat se na průměrné OTP, protože "nesporná jednička" včasného výkonu je pravděpodobně v jiném pruhu než jeho konkurence.

Minulý měsíc si Gemini Alliance udržela první místo v žebříčku eeSea Schedule Reliability Scorecard, když zaznamenala 82% OTP, což je o něco méně než průměr společností Maersk a Hapag-Lloyd za 1. čtvrtletí, který činil 87 %. Daleko za nimi jsou aliance Ocean a Premier, obě zaznamenaly pouhých 25 %. MSC mimo Premier Alliance zůstalo v dubnu na 22 %, po 28 % v únoru a 19 % v lednu, zatímco průměr u dopravců mimo alianci byl minulý měsíc 30 %. eeSea však uvedl, že duo Gemini "zdá se, že ztrácí dech při hledání 90 %", což je cíl stanovený před zahájením spolupráce. "Za poslední čtyři týdny se stabilizovaly kolem 83 %, ale v 17. týdnu klesly na nejnižší hodnotu celého týdne na 79 %," vysvětlil analytik. Je však třeba poznamenat, že tento útlum se očekává až do 2. pololetí, kdy budou sítě plně zabudovány. eeSea dodává: "Gemini zaznamenala v 17. týdnu 287 návštěv v přístavu, a jakmile bude síť plně zavedena, očekáváme 310+ naplutí týdně. Hapag-Lloyd nadále vede v rámci Gemini s 88% výkonností od začátku roku oproti 82 % u Maersku." Při pohledu na OTP služeb jednotlivých dopravců minulý měsíc byl Maersk na prvním místě s 57% OTP a od ledna, kdy jeho OTP činil 37 %, je na vzestupné trajektorii. Podle údajů eeSea v únoru "zaznamenal pozoruhodný nárůst" na 47 % a v březnu pokračoval na 52 %. Německý dopravce Hapag-Lloyd se minulý měsíc umístil na druhém místě s 42,8 %, těsně následovaný Wan Hai s 42,1 %. V obou případech došlo v dubnu k radikálnímu zlepšení. Jejich průměrný OTP za 1. čtvrtletí byl 26 %, respektive 23,1 %. To radikálně mění scénu od Q1 25, kdy byl Zim druhý a Cosco třetí. Zim se propadl na čtvrté místo, Cosco na páté," uvedla eeSea.

Navzdory nedávným turbulencím v transpacifiku dosáhly služby na Dálný východ a Severní Ameriku minulý měsíc nejlepšího výkonu od ledna 2024, a to s průměrným OTP 37 %. Služby na Dálný východ a západ Evropy však utrpěly výrazný pokles OTP, a to na 28 % ve srovnání se 40 % v

březnu, a to především kvůli přetížení severoevropských přístavů. Služby v Africe byly na 23 % a služby na východním pobřeží Jižní Ameriky byly na 18 %. Naopak západní pobřeží Jižní Ameriky bylo minulý měsíc nejvýkonnější s 43 % – "především kvůli vývozu chladírenských kontejnerů", vysvětlila eeSea. Služby v Oceánii, na Středním východě a v Evropě Severní Ameriky zaznamenaly 23 %, 29 % a 35 % OTP.

P.S. Zdroj The Loadstar, proto ta trochu zmatená čísla.



SSL Express 06-05-2025 Dodavatelským řetězcům hrozí kolaps (FIRE)

Po dlouhou dobu bylo možné popsat nejistoty a složitosti světové situace pomocí zkratk VUCA (Volatility, Uncertainty, Complexity, Ambiguity) a později BANI (Brittle, Anxious, Nonlinear, Incomprehensible). Dnes však ani to již nestačí k zachycení rázových vln, které se šíří globálními hodnotovými sítěmi a pociťuje je každý jednotlivec. Nová realita je radikálnější, proměnlivější, nebezpečnější. Vyznačuje se křehkostí a nekontrolovatelností (frenzy), nestabilitou celých systémů, recesí a eskalací, zkráceně FIRE. Ještě před několika lety se zdálo, že řízení globálních dodavatelských řetězců je regulováno sofistikovaným řízením dodavatelských řetězců, alespoň z technického hlediska: ať už se jednalo o prognostické modely, analýzy velkých dat nebo automatizované plánování – složitost byla vysoká, ale v zásadě zvládnutelná. To již v dnešních otřesech plně neplatí.

Důsledky událostí, jako je změna celní a obchodní politiky USA, již nemohou být zmírněny ani největšími hráči v globálních hodnotových sítích. V důsledku toho je stále obtížnější kontrolovat nebo dokonce přerušit dodavatelské řetězce. Pomalé druhy dopravy, jako je zejména lodní doprava, mohou jen stěží reagovat na náhlé změny. Dodací lhůty jsou příliš dlouhé, systémy příliš těžkopádné. Nebezpečné důsledky eskalace tarifů lze vidět na příkladu. 10. dubna byl obchod mezi Čínou a USA účinně zastaven. Vzhledem k tomu, že přeprava kontejnerů z Číny do USA trvá v závislosti na destinaci 30 až 55 dní, ekonomické důsledky se projeví až kolem 10. května. Za prvé, v Los Angeles nastanou problémy: objednávky pro řidiče nákladních automobilů se nepodaří realizovat, sklady budou propouštět pracovníky a některé zboží se stane nedostatkovým. Později budou postižena města jako Chicago, Houston a New York. I kdyby americká vláda změnila své rozhodnutí 31. května a Čína by byla ochotna okamžitě obnovit obchodní vztahy, trvalo by opět 30 až 55 dní, než by se procesy obnovily – za optimistického předpokladu, že čínské továrny budou okamžitě pokračovat ve výrobě, což je nepravděpodobné.

Vzhledem k tomu, že současná situace je nepředvídatelná, společnosti nastiňují několik scénářů svých obchodních předpovědí. Jeden předpoklad může například předpokládat stabilní prostředí, zatímco jiný je spíše scénářem recese. Tímto způsobem lze později odpovídajícím způsobem vysvětlit rozhodnutí společnosti. Permanentně volatilní rámcové podmínky vedou nejen ke křehkosti jednotlivých dodavatelských vztahů (fragility), ale také k zásadní nekontrolovatelnosti systému, která je v důsledku toho také destabilizována.

Po celá desetiletí byla globální ekonomika založena na důvěře v otevřené trhy, fungující dopravní řetězce a mnohostranná pravidla. To je jeden z důvodů, proč se zboží financované úvěrem posílá do celého světa. Pokud budou základy otřeseny obchodními válkami, bude to mít také přímý dopad na finanční svět. Kolaps je pak jen otázkou času a nebezpečí globální hospodářské krize se zvyšuje.

Čtvrtým aspektem FIRE je eskalace – a to se také týká nebezpečí války v Evropě. I když mezi Ruskem a Ukrajinou bude mír, Rusko zůstává agresorem, který již dlouho útočí na Evropu a snaží se ji různými způsoby destabilizovat. Logistické společnosti a kritická infrastruktura se opakovaně staly terčem sabotáží.

Logistici proto musí modelovat politické scénáře a budovat strategická spojení s partnery v bezpečných regionech. Potřebujeme nový způsob myšlení v logistice: odolnější, geopoliticky informovanější, strategičtější a agilní.



SSL Express 06-05-2025 Objem dopravy na tyrolské dálnici Inntal se nadále zvyšuje (DVZ)

Institut pro dopravní průzkumy a analýzy infrastruktury Planoptimo provedl z pověření rakouské spolkové země Tyrolsko aktuální vyhodnocení provozu nákladních vozidel na dálnici A12 Inntal ve všední dny. Průzkum mezi více než 5 000 řidiči nákladních vozidel, který byl proveden v září a říjnu 2024 pro oddělení plánování mobility tyrolské zemské vlády, ukazuje, že počet vozidel se zde stále zvyšuje. Podle osobních rozhovorů na kontrolních stanovištích Radfeld a Kundl a následné extrapolace s údaji o mýtném od provozovatele dálnic Asfinag se přibližně 57 procent kamionové dopravy na 153 kilometrů dlouhé trase odehrává v tranzitní dopravě. Stejný podíl tranzitu ukázala již předchozí analýza v roce 2021; v celé spolkové zemi Tyrolsko je podíl čistě průjezdné dopravy až 63 procent. Zbývajících 43 procent jízd nákladních automobilů je rozděleno mezi rakouskou vnitrostátní dopravu a přepravy s výchozím bodem nebo cílem v Rakousku. Největší podíl tranzitních cest s 38 procenty tvoří zájezdy mezi Německem a Itálií; 30 procent z toho je přepravováno nákladními vozidly polských společností, dalších 13 procent vozidel pochází z Litvy a Itálie; německé a rumunské nákladní automobily tvoří po 9 procentech tranzitních vozidel. Z rozhovorů také vyplynulo, že vozidla na tranzitních cestách s průměrným zatížením 14,2 tuny jsou přibližně o 1 tunu těžší, než je průměr všech vozidel; podle toho dosahuje čistá vnitrostátní přeprava průměrné hmotnosti nákladu pouze 10 tun, zatímco zdrojová/cílová přeprava je zatížena průměrem 13,1 tuny.

Celkový provoz nákladních vozidel na tyrolské dálnici ve všední dny se od minulého průzkumu zvýšil o 3,6 procenta na průměrných 12 079 nákladních vozidel denně; tonáž přepravovaná těmito vozidly vzrostla až o 8,3 procenta z necelých 130 000 tun za pracovní den na více než 140 500 tun. Podíl prázdných jízd se přitom oproti roku 2021 relativně zvýšil o 6,2 procenta na 11,5 procenta. Podle tohoto hodnocení je 27,5 procenta vozidel ve vnitrostátní dopravě zcela vyloženo, ve srovnání s pouhými 2,3 procenty, pokud by vozidla absolvovala tranzitní cestu s prázdným nákladovým prostorem.

Podle průzkumu je 11,1 procenta nákladních vozidel na silnici mezi 20:00 a 5:00 a 7,2 procenta nebo v průměru 864 nákladních vozidel za noc během období nočního zákazu jízdy mezi 22:00 a 5:00. 38 procent těchto vozidel přepravuje potraviny a nápoje, jejichž podíl na celkovém objemu přepravy se ve srovnání s rokem 2021 zvýšil o 4,5 procentního bodu na 19,6 procenta; 13 procent nákladních automobilů je v noci na cestách s balíky. Zatímco potraviny jsou také největší skupinou produktů během dne s přibližně 20 procenty, poštovní zásilky a balíky dosahují podílu pouze 3 procenta mezi 5. a 22. hodinou; během této doby představuje sběrný náklad druhý nejvyšší podíl přepravy s 8 procenty. Druhou největší skupinou výrobků s průměrným podílem 6,7 procenta v pracovní den jsou chemické výrobky a vlákna, stejně jako pryž a plasty.

Hodnocení použitých vozidel ukazuje povzbudivé výsledky v oblasti kvality ovzduší: 99,8 procenta všech nákladních vozidel lze zařadit do emisní třídy Euro 6. Nejmladší nákladní automobily s průměrným stářím 3 roky se používají také v tranzitní dopravě, nejstarší byly využívány ve vnitrostátní dopravě (v průměru 3,8 roku); průměrné stáří všech vozidel bylo podle průzkumu 3,3 roku.



SSL Express 06-05-2025 ČD Cargo s vysokými ztrátami v roce 2024 (DVZ)

Česká nákladní železnice ČD Cargo utrpěla v roce 2024 velkou ztrátu. Po zisku před zdaněním ve výši 29,4 milionu eur (733 milionů korun; kurz 1 koruna = 0,04 eura), výsledek se v roce 2024 zhroutil: ztráta činila 37,9 milionu eur (946 milionů korun). Tržby také klesly, i když ne tak prudce. V roce 2024 činil 624,35 milionu eur ve srovnání s 630,68 milionu eur v předchozím roce. Objem přepravy klesl o 4,55 procenta z 59,4 milionu tun na 56,7 milionu tun. V předchozích letech se hodnota pohybovala vždy nad 60 milionů tun a v roce 2018 byla s 68,4 milionů tun dokonce o více než 10 milionů eur vyšší než hodnota z roku 2024. "Pokles objemů byl zaznamenán především na trhu vnitrostátní dopravy," komentuje čísla Tomáš Tóth, generální ředitel ČD Cargo. Nákladní železnice utrpěla zejména postupným útlumem přepravy hnědého uhlí do elektráren a tepláren. "V kovoobráběcím průmyslu zaznamenala společnost Liberty Ostrava výrazný pokles výroby, poklesla také poptávka po železniční přepravě dřeva," říká Tóth.

ČD Cargo na pokles zareagovalo a zahájilo transformaci. To zahrnuje i snižování kapacit.

"Snižujeme počet nákladních vozů, lokomotiv a také počet zaměstnanců. Zásadní změna se odehrává také v oblasti jednotlivých vozových zásilek, které již ve své současné podobě nejsou ekonomicky životaschopné," uvedl šéf železnic. V roce 2023 společnost stále zaměstnávala 6 628 lidí. V loňském roce jich bylo pouze 6 480. Před rokem 2018 byl počet zaměstnanců více než 7 000. Produkt kusové přepravy byl podle výroční zprávy pod silným konkurenčním tlakem ze strany společností silniční nákladní dopravy. Jednovozová přeprava byla opět méně konkurenceschopná vůči silničním dopravcům z důvodu rostoucích nákladů, zejména ceny trakční elektřiny, neboť růst cen pohonných hmot nebyl tak dynamický.

Situace v kombinované dopravě je v průběhu celého roku velmi dobrá. Potvrdilo se, že tento segment má velký potenciál do budoucna. To se podle výroční zprávy odráží mimo jiné v nárůstu přeprav o více než 800 000 tun oproti předchozímu roku.

SSL Express 06-05-2025 Temu & Co.: Záplava balíků zatěžuje švýcarské speditéry (DVZ)

Objem zásilek od čínských poskytovatelů, známý ve Švýcarsku jako balíková záplava, stále více znepokojuje tuzemské dopravce. Zejména na letišti v Curychu se vlastní zásilky často zasekávají nebo jsou masivně zpožděny. Asociace Spedlogswiss vyzývá k akci.

"Tyto zásilky nepatří do letadla, ale na loď," stěžuje si Tom Odermatt, manažer cel a spedice v národním sdružení Spedlogswiss. Zboží takto nízké hodnoty by se obvykle mělo přepravovat lodí. U "Päckli" je to jiné kvůli dotacím z Číny. Díky tomu je letiště v Curychu doslova zaplaveno balíky nebo zapečetěnými igelitovými taškami z Říše středu. Nedávno přijelo v pondělí do Curychu asi 50 nákladních aut, aby vyzvedly zásilky Temu, hlásí Odermatt. "To jsou rozměry, které lze jen těžko zvládnout."

Oběťmi jsou mimo jiné švýcarští speditéři a jejich zákazníci. Jejich zásilky, jako jsou léky nebo strojní součásti, jsou často zpožděny až o týden, stěžuje si Odermatt, což je také způsobeno tržní silou společnosti Temu & Co: "Hlavní přepravci určují, co se naloží jako první a pak se znovu vyloží. Tak dochází k prvním zpožděním na místě odletu v Číně a k ještě závažnějším zpožděním na letišti v Curychu." Dopravní společnosti, které zde působí, mohou podle Odermatta jen stěží najít dostatek zaměstnanců, kteří by tuto "namáhavou práci" odvedli.

Zástupce Spedlogswiss se obává dalšího zhoršení situace v důsledku Trumpova "celního kladiva" proti Číně: "Temu & Co. bude pravděpodobně usilovat o ještě agresivnější propagaci ve Švýcarsku a EU a nabídne další snížení, aby kompenzovalo ztrátu objemů v USA." Aby toho nebylo málo, TikTok je dalším uchazečem vstupujícím na trh.

Odermatt naléhá na švýcarské federální úřady, aby jednaly. Na začátku roku byla zavedena sazba DPH ve výši 8,1 procenta pro malé zásilky s hodnotou nižší než 62 švýcarských franků. To však

zjevně nepřineslo žádnou úlevu. "Nyní je potřeba důsledné vymáhání předpisů o povinné odpovědnosti a přiznání k DPH pod hrozbou bolestivých pokut," zdůrazňuje Odermatt a varuje, že pokud bude množství levného zboží z Číny nadále růst, hrozí nekontrolovatelné přetížení dodavatelských řetězců s odpovídajícími nákladovými důsledky.

P.S. Quo Vadis, Evropo? Kdy i tady skončí éra de minimis?



SSL Express 07-05-2025 Spor o postup výstavby mostů (naštěstí jen v SRN) (eurotransport.de)

V současné době je Spolkové ministerstvo pro digitalizaci a dopravu (BMDV) středem pozornosti zvláštní zprávy. Podle předsedkyně Spolkového kontrolního úřadu Kay Schellerové ministerstvo dopravy ignoruje značné zpoždění svého programu modernizace mostů. "Šek. Rada. Podávání zpráv", popisuje jeho úkoly Federální účetní dvůr, jehož členové mají soudní nezávislost. To zahrnuje zejména zkoumání "efektivnosti a správnosti rozpočtu a hospodářského řízení spolkové vlády". Účetní dvůr se ve své zvláštní zprávě o modernizaci mostů na spolkových silnicích zabýval úspěchem programu modernizace mostů.

Jeho nezbytnost nedávno potvrdil spolkový ministr dopravy Volker Wissing na summitu o mostech v roce 2022: "Program modernizace mostů se soustředí na plánování a výstavbu tras dopravně důležitých koridorů, zejména v dálniční síti, aby obstály i v budoucnu. Výkonnost a připravenost německé dálniční sítě na budoucnost závisí do značné míry na úspěšné modernizaci mostů. Aby bylo možné je realizovat v rozumných lhůtách, musí být v souladu s poptávkou posíleny zejména personální, ale také finanční zdroje a pokračovat na vysoké úrovni po mnoho let." Podle předsedy Spolkového kontrolního úřadu však Spolkové ministerstvo dopravy "vykresluje kladné prozatímní bilanci, i když rozdíl mezi 'měl by' a 'skutečným' se rozšiřuje. Hodnocení Ministerstva dopravy je v zásadních bodech zavádějící a eufemistické," říká Scheller. V rámci programu modernizace mostů chtělo BMDV nejpozději do roku 2032 zmodernizovat všechny zchátralé mosty v obzvláště důležité dálniční subsíti. Podle zprávy však společnost Autobahn GmbH, která byla modernizací pověřena, dokončila do konce roku 2024 celkem pouze 40 procent modernizace dílčích staveb, která byla do té doby naplánována. "Z 280 modernizací plánovaných na rok 2024 jich bylo realizováno pouze 69. Mezera mezi plánováním BMDV a úspěšnou modernizací se prohloubila," uzavřeli kontroloři. Aby bylo možné dokončit program modernizace mostu do roku 2032, musela by společnost Autobahn GmbH od nynějška modernizovat přibližně 590 dílčích konstrukcí ročně. To není realistické; Společnost Autobahn GmbH není schopna tak učinit čistě personálně. Kritika BMDV se v neposlední řadě odvolává na průběžnou zprávu z podzimu 2024, ve které BMDV považuje všechny dokončené dílčí stavby za programově úspěšné, "i když méně než polovina z nich skutečně spadá do programu modernizace". Započítala dokonce nové dílčí stavby na nových dálnicích a opatření na dílčích stavbách, které podle kritérií programu nejsou naléhavé.

Kromě toho BMDV ve svém prozatímním zůstatku 20 procent předpokládá příliš málo dílčích staveb, které mají být modernizovány. Podle našeho auditu by se muselo počítat s 5 000 a ne 4 000 dílčími stavbami. Na začátku programu bylo 500 dílčích staveb rozpracováno, ale nebylo dokončeno. "BMDV je nepočítá. Budova se ale modernizuje až po jejím dokončení," říkají auditoři. V roce 2023 označilo BMDV dalších 500 dílčích staveb za naléhavě potřebné modernizaci – ale do programu již nebyly zahrnuty.

Plánování je také ztíženo tím, že BMDV stanovuje průměrnou plochu spodních staveb, které mají být modernizovány, příliš malou, a tím i potřebné finanční prostředky. Podle výpočtů Spolkového kontrolního úřadu jsou v roce 2026 potřeba finančních prostředků ve výši 2,1 miliardy eur na 400 dílčích staveb, zatímco BMDV odhaduje pouze 1,4 miliardy eur. Auditoři si také stěžují, že pro

mosty na federálních dálnicích není k dispozici žádný federální modernizační program – za jejichž údržbu odpovídají státy.

P.S. V Česku se prostě most zavře, a je to (Děčín, Ústí n/Lab, Roudnice n/Lab - tam se tedy už opravuje)



SSL Express 07-05-2025 Kybernetická kriminalita jako hrozba pro logistiku (Verkehr)

Já vím, že se to pořád opakuje, ale kromě nedostatku kvalifikovaných pracovníků je největším rizikem pro náš obor i kybernetická kriminalita.

Z aktuálního průzkumu Logistics Hall of Fame Trend Survey ve spolupráci se skupinou SCHUNCK GROUP vyplývá, že kybernetické útoky v hodnocení respondentů vedou spíše k finančním škodám.

Navzdory rostoucím ochranným opatřením se mnoho společností necítí být plně připraveno: 87 % se domnívá, že kybernetické útoky nelze zcela vyloučit ani při investicích do IT bezpečnosti.

Přibližně polovina má proti těmto rizikům pojištění. "Výsledky průzkumu ukazují, jak moc je logistika nyní ohrožena kybernetickými zločinci," shrnuje situaci Thomas Wicke, generální ředitel skupiny SCHUNCK GROUP.

Nedostatek kvalifikovaných pracovníků – navzdory četným politickým iniciativám a debatám – zároveň zůstává jedním z největších brzdných elementů logistického průmyslu. Geopolitický vývoj se také stále více dostává do centra pozornosti a v budoucnu by mohl mít ještě větší vliv.



SSL Express 07-05-2025 Kybernetická kriminalita jako hrozba pro logistiku (Verkehr) - analýza

Logistická síň slávy ve spolupráci se skupinou Schunck Group upozornila na největší výzvy logistického průmyslu v roce 2025. Problémy s dodavatelským řetězcem v současné době ztrácejí velkou část své relevance. Zůstávají však rizika z hlediska kybernetické kriminality. Kromě toho se v současné době výrazně zvyšují na aktuálnosti politická rizika. Podle studie Logistické síně slávy, která je prováděna několikrát ročně ve spolupráci se skupinou Schunck, bude největšími výzvami v roce 2025 kybernetická kriminalita a nedostatek kvalifikovaných pracovníků. V dubnovém průzkumu identifikovalo 75 procent účastníků obě rizika jako nejzávažnější hrozby pro globální logistiku. Jedná se o další nárůst ve srovnání s rokem 2022, kdy byl za největší rizika označen také nedostatek kvalifikovaných pracovníků ve výši 71,8 % a kybernetická kriminalita ve výši 64,1 %.

Naopak situace v globálním dodavatelském řetězci se výrazně zlepšila. Narušení dodavatelských řetězců bylo v průzkumu z listopadu 2022 stále na 3. místě mezi největšími riziky pro logistiku s 48,7 %. Pro rok 2025 to považuje za jedno ze tří hlavních rizik pouze 12,5 procenta účastníků.

Na druhou stranu se do centra pozornosti dostala politická rizika, která jsou v současné době na 3. místě v globálním žebříčku rizik s 43,75 procenta. Mezi další zmínky patřily změny na trhu (25 procent), stejně jako přírodní katastrofy, právní změny a technologický vývoj (po 12,5 procenta). V roce 2025 již změna klimatu nebyla žádným účastníkem zařazena mezi 3 největší globální rizika – v roce 2022 to bylo stále 18 procent.



SSL Express 07-05-2025 Bangladéš je špatně připraven na změny v recyklaci lodí příští měsíc (Splash24)

Do přijetí jednoho z nejvýznamnějších předpisů o lodní dopravě v letošním roce zbývá jen něco málo přes šest týdnů a jedna klíčová země je zatím špatně připravena na blížící se změny, které přicházejí v sektoru recyklace lodí.

Dne 26. června vstupuje v platnost Hongkongská mezinárodní úmluva o bezpečné a environmentálně šetrné recyklaci lodí, která zajišťuje, že lodě po dosažení konce své provozní životnosti nepředstavují zbytečná rizika pro lidské zdraví, bezpečnost nebo životní prostředí. To je globální nařízení, které bude vyžadovat, aby mnoho recyklačních míst modernizovalo zařízení tak, aby byla v souladu.

V Bangladéši, jedné ze tří největších demografických zemí na světě, čelí místní recyklátoři lodí v této souvislosti velkým výzvám.

Podle společnosti Clarksons Research požádali recyklátoři o prodloužení, aby splnili požadavky na dodržování Hongkongské úmluvy, ačkoli získání dovozních povolení zůstává náročné, protože místní úřady nadále zpracovávají schválení plavidel případ od případu, což vytváří další zpoždění a komplikace při potenciálních dodávkách do recyklačních dvorů.

GMS, největší světový nákupčí lodí určených k recyklaci, poznamenává, že v současné době existuje sedm bangladéšských loděnic, které byly schváleny, ale dalších 20 čeká na akreditaci.

Wirana, další nákupčí v hotovosti, napočítal až 10 plavidel čekajících v bangladéšských vodách na recyklaci. Někteří kandidáti na recyklaci, kteří mohli být prodáni pro Bangladéš, byli místo toho prodáni do Indie.



SSL Express 07-05-2025 Konec Ro-La (mezi Německem a Itálií) (DVZ)

RollingHighway (Rola) je považována za startovní signál pro kombinovanou dopravu na konci 60. let 20. století. Nyní se tato éra chýlí ke konci: Při změně jízdního řádu v prosinci 2025 společnost Ralpin přeruší svou linku mezi Freiburgem im Breisgau a Novarrou (Itálie). Jako důvod uvádí provozovatel ztráty v roce 2024 a také zpoždění a četné zrušené vlaky na začátku roku 2025. Například navzdory pokračující finanční podpoře ze strany švýcarského státu, stávající poptávce a dobrému využití kapacit ve výši 80 procent již není provoz ekonomicky životaschopný. V roce 2024 již bylo zrušeno přibližně 10 procent vlaků. Důvodem byly podle Ralpin plánované i krátkodobé staveniště a další nepředvídatelné události. "To vedlo k negativnímu výsledku ve výši přibližně 2,2 milionu švýcarských franků (2,36 milionu eur) v roce 2024," oznámila společnost. V 1. čtvrtletí roku 2025 bylo kvůli stavebním pracím vyjeto přibližně o 20 procent méně vlaků ve srovnání s předchozím rokem. Místo 1 018 odletů v 1. čtvrtletí roku 2024 jich bylo ve stejném období letošního roku pouze 794. Ralpin popisuje situaci na RoLa jako "symptomatickou pro celou transalpskou kombinovanou dopravu po železnici". Důvodem rostoucího počtu rušení vlaků na lince Ro-La je zejména trvale vysoká náchylnost k narušení železniční infrastruktury v Německu. Generální ředitel společnosti Ralpin, Ludwig Näf, řekl, že od začátku listopadu 2024 došlo v Německu k prudkému nárůstu stavebních projektů, o čemž DB InfraGo informovala RU pracující pro Ralpin na rok 2025. Jeho společnost byla schopna zohlednit jen velmi málo z nich v obchodním plánu do roku 2025. Tyto stavební projekty jsou spojeny se zrušením vlaků a tím i s nepředvídanými ztrátami na příjmech. Konec Ro-La však byl zapečetěn již předem. Spolkový parlament totiž již před dvěma lety rozhodl o posledním prodloužení finanční podpory provozu Ro-La ze strany spolkové vlády a o ukončení činnosti na konci roku 2028. Ralpin nyní dospěl k závěru, že Ro-La již nemůže být za změněných podmínek provozována ekonomicky, zejména proto, že normalizace situace je v nedohlednu. Po konzultaci se spolkovou vládou se proto rozhodla ukončit provoz při změně jízdního řádu v prosinci 2025. Tři akcionáři společnosti Ralpin (BLS, Hupac a SBB) jsou připraveni zajistit financování společnosti Ro-La do té doby, aby umožnili

řádné ukončení činnosti a splnili své obchodní závazky. Spolková vláda zvyšuje průměrnou odměnu za přemístěné nákladní vozidlo až do ukončení provozu modelu Ro-La. Podle generálního ředitele Nāfa činila průměrná odměna za nákladní vozidlo 269 franků (287,9 eur) v roce 2024 a 279 franků (298,6 eur) v roce 2025 do konce března, s limitem 280 franků. "V současné době jsme v procesu úpravy horní hranice společně se Spolkovým úřadem pro dopravu, ale ta ještě nebyla podepsána," řekl Nāf. Společným cílem je využít plánované prostředky ve výši 19,72 milionu franků i přes mnoho zrušených vlaků. To by však v neposlední řadě záviselo i na skutečném počtu projetých vlaků, který by byl stanoven až na konci roku 2025. Ve Švýcarsku zazněla kritika tohoto rozhodnutí. Například odborový svaz SEV vzal Ralpin-ovo oznámení na vědomí se znepokojením. Toto rozhodnutí je sporné jak z hlediska politiky v oblasti klimatu, tak z hlediska politiky sociální. V současné době je přesný dopad na personál nejasný. Ekologická asociace Pro Alps okamžitě požadovala od Spolkové rady strategii, která by zabránila návratu desítek tisíc nákladních vozidel na silnice. Lobbistická organizace se obává "nové záplavy nákladních automobilů v tranzitní dopravě sever-jih" od ledna 2026. Spolková rada je nyní vyzvána, aby urychleně předložila ambiciózní strategii pro transformaci a budoucnost. "Uvolněné prostředky by měly být využity i konkrétně na posílení železniční nákladní dopravy," navrhuje asociace – například v podobě nižších cen za přístup k tratím v tranzitu. Spolkový úřad pro dopravu (FOT) ve Švýcarsku vyjádřil politování nad tím, že výroba modelu Rola bude muset být na konci roku 2025 předčasně ukončena. Úřad chce pracovat na tom, aby co nejvíce přeprav, které se naposledy uskutečnily na Role, bylo i v budoucnu odbavováno po železnici. FOT v této souvislosti avizoval zkoumání, zda část finančních prostředků, které by byly vyčleněny na provoz Rola do roku 2028, by mohla být použita na podpůrná opatření pro železniční přepravu kontejnerů, návěsů a výměnných nástaveb. V posledních letech přepravoval Ralpin na vozech Ro-La až 80 000 nákladních vozidel ročně. Podle společnosti to odpovídá 7 procentům KD přes švýcarské Alpy. V roce 2024 činil objem přepravy 72 000 nákladních vozidel. Provozní společnost Ralpin byla založena v roce 2001 společnostmi SBB, BLS a Hupac. Služba byla od počátku koncipována jako dočasné řešení do doby, než bude dokončena NRLA (New Rail Link through the Alps) umožňující efektivní železniční přepravu návěsů a kontejnerů na dlouhé vzdálenosti. Pokud Ralpin ukončí svou službu, zůstane v Evropě pouze jedna Ro-La: Rail Cargo Group na trasách Brenner–Wörgl, Wörgl–Trento a Wels–Maribor.

SSL Express 07-05-2025 Regionální letiště chtějí provozní podporu i po roce 2027 (DVZ)

Evropská letiště usilují o to, aby regionální letiště mohla i po 4. dubnu 2027 nadále dostávat provozní podporu. Odpovídající změna pokynů EU pro státní podporu v oblasti letectví je na prvním místě seznamu čtyř klíčových priorit, které stanovili zástupci letišť na regionální konferenci o letištích pořádané průmyslovým sdružením ACI Europe. V současných pokynech pro státní podporu, které jsou v platnosti od roku 2014, EU ve skutečnosti stanovila, že letiště, kde je ročně odbaveno méně než 3 miliony cestujících, již od roku 2024 nemusí dostávat provozní dotace. Vzhledem k ekonomickým důsledkům pandemie Covid a ruské války proti Ukrajině, kterou trpí zejména regionální letiště, však Evropská komise lhůtu prodloužila do 4. dubna 2027. Podle pravidel je investiční podpora možná i poté. Komise v současné době pracuje na revizi těchto pokynů. Ta má vstoupit v platnost v roce 2027. V zájmu vnitřního trhu EU musí mít členské státy stále možnost podporovat menší letiště dotacemi na provozní náklady, požaduje ACI. V opačném případě "by se konektivita našich regionálních komunit mohla prudce zhoršit, což by mělo přímý dopad na soudržnost a rovné podmínky mezi

regiony a také by to podkopalo konkurenceschopnost EU, protože konektivita letecké dopravy v Evropě je v současné době z 35 procent závislá na regionálních letištích," uvedl generální ředitel ACI Olivier Jankovec. Mezi další klíčové požadavky ACI patří:

- Podpora z oznámeného investičního plánu EU pro udržitelnou dopravu: Ta musí podporovat rozvoj udržitelných leteckých paliv (SAF), například zavedením virtuálního systému obchodování s udržitelnými leteckými palivy (systém book-and-claim), využitím příjmů z obchodování s emisemi k dekarbonizaci letecké dopravy nebo financováním elektrifikace a využívání obnovitelných zdrojů energie na letištích z prostředků EU.
- Zákaz vnitrostátních leteckých daní
- Zachování a další rozvoj dohod o letecké dopravě se třetími zeměmi (dohody o otevřeném nebi).

Zatímco velká letiště nyní opět počítají více cestujících než před pandemií Covid, pro mnoho regionálních letišť v Evropě jsou časy velmi těžké, řekl Andrea Andorno, generální ředitel letiště Turín. Zejména menší regionální letiště jsou nyní velmi závislá na nízkonákladových leteckých společnostech. "I když se tyto letecké společnosti staly klíčovými pro rozvoj leteckého spojení, přispívají k diverzifikaci cestovního ruchu a sbližují Evropany, vyvíjejí také mimořádný tlak na regionální letiště, aby snížila své náklady," řekl Andorno.

P.S. Opravdu musíme mít každých 100 km nějaké letiště?



SSL Express 09-05-2025 Rychlé obnovení tranzitů přes Rudé moře nehrozí (Splash247)

Hútíové z Jemenu zřejmě nedostali zprávu Bílého domu z tohoto týdne, podle níž se krize v námořní dopravě v Rudém moři chýlí ke konci. Americký prezident Donald Trump v úterý uvedl, že po více než 17 měsících Hútíové souhlasili s ukončením útoků na lodní dopravu a že Washington na oplátku přestane provádět údery na povstalce podporované Íránem v rámci dohody, která, jak se následně ukázalo, byla z velké části zprostředkována Ománem.

Hútíové však trvají na tom, že budou pokračovat v boji proti tonáži napojené na Izrael. Včera večer navíc oficiální vojenský mluvčí Hútíů odvolal podrobnosti o údajném útoku proti americké letadlové lodi USS Harry S Truman a jejím podpůrným plavidlům. Pojišťovny a přední lodní asociace doporučují komerční lodní dopravě, aby se navzdory rétorice, která zaznívá z Bílého domu, prozatím do regionu nevydávala.

"Vzhledem k rychle se měnícímu toku zpráv v současné situaci neočekáváme vzhledem k rizikům spěch s návratem k normálním tranzitům přes Rudé moře," uvedli ve zprávě pro klienty analytici námořní dopravy investiční banky Jefferies a poukázali na to, že v případě obnovení normálních tranzitů přes Rudé moře zůstává odvětví kontejnerové dopravy nejvíce vystaveno změně základních tržních podmínek. Jefferies odhaduje, že vliv odklonů omezil kapacitu o 11-12 % a fakticky představuje rozdíl mezi zdravým trhem a trhem s omezenou cenovou silou námořních přepraveců. Ostatní segmenty lodní dopravy jsou méně ohroženy, přičemž Jefferies předpokládá, že tankery zaznamenaly mírný přínos z omezení nabídky ve výši 2 %, suchý volně ložený náklad ve výši 1 %, LPG ve výši 2 % a LNG ve výši 3 %.

Podle údajů švédské banky SEB jsou objemy lodní dopravy v Rudém moři i nadále nízké a v současnosti jsou přibližně o 50 % nižší než v roce 2023.

SSL Express 09-05-2025 Maersk Air Cargo zaznamenává pokles objemů, protože usiluje o "marži ve prospěch příjmů"

Společnost Maersk Air Cargo se vzdala některých méně ziskových zákazníků, což vedlo k meziročnímu poklesu objemu letecké přepravy o 19 %, uvedla dnes při oznámení výsledků za první čtvrtletí. "Přijali jsme cílená opatření k nahrazení těchto podniků, abychom se zaměřili na marži oproti příjmům," uvedl dnes ráno generální ředitel Vincent Clerc. "Prioritou zůstává marže EBIT, i když to musí jít po určitou dobu na úkor růstu tržeb, jak jsme viděli v případě přechodu na střední a leteckou dopravu," dodal.

Objem přepravy klesl z 85 000 tun v 1. čtvrtletí 24. roku na 69 000 tun v 1. čtvrtletí 25. roku, přestože většina ostatních leteckých společností uvedla, že měla v prvním čtvrtletí překvapivě dobré výsledky. Letecká spedice byla podle všeho na tom lépe. Celosvětová poptávka po letecké přepravě zůstala v 1. čtvrtletí silná, i když dynamika se oproti 7% růstu v roce 2024 zpomalila. Kapacita, měřeno dostupnými tunokilometry, se v 1. čtvrtletí meziročně zvýšila o 4 %, což bylo podpořeno zrychlením dodávek. A sazby se zpevnily, v průměru na 2,1 USD za kg, což je o 10 % více než v 1. čtvrtletí roku 2024.

Společnost Maersk - stejně jako ostatní "létající" námořní dopravci - spojuje své finanční výsledky letecké nákladní dopravy s "ostatními službami", což znemožňuje analyzovat vítězství nebo ztráty její letecké společnosti.

Mezitím společnost Emirates SkyCargo dnes zveřejnila své celoroční výsledky - a zjevně se nezbavila zákazníků. Po příchodu dvou letadel 777F a dvou letadel 747F pronajatých s mokřým provozem do flotily vzrostl objem o 7 % na 2,3 milionu tun. Společnost uvedla, že příjmy z nákladní dopravy byly "solidní" a dosáhly 16,1 miliardy AEF (4,4 miliardy USD), což představuje 13 % celkových příjmů letecké společnosti. Výnosy na FTKM vzrostly o 10 %, k čemuž nepochybně přispěly klesající ceny leteckého paliva v uplynulém roce. Její výnosy jsou srovnatelné s výnosy společnosti Cargolux, která, ačkoli má téměř dvojnásobnou flotilu nákladních letadel, dosáhla ve finančním roce 2024 výnosů ve výši 3,3 miliardy USD. Společnost Emirates však zaznamenala v uplynulém roce úspěchy, včetně spuštění produktu elektronického obchodování Emirates Delivers v Saúdské Arábii, který spojuje tamní kupující s prodejci v USA a Velké Británii. Spustila také službu eQuote, digitální samoobsluhu pro zákazníky, která umožňuje spravovat požadavky a zjišťovat cenové nabídky. Dubajský dopravce navíc objednal dalších 10 letadel 777F, čímž by zdvojnásobil svou flotilu 777F, a celkem má objednáno 13 nákladních letadel, která by měla být dodána do konce roku 2026.

SSL Express 09-05-2025 Evropské přístavy na hranici svých možností (DVZ)

Reorganizace přepravních aliancí, špatné počasí a stávky narušují provoz v několika uzlech v North Range. Vysoké využití terminálu také ovlivňuje výkon a způsobuje zpoždění. Vzhledem k rekordní kontejnerové kapacitě mezi Asií a Evropou se zdá, že pro přístavy není v dohledu žádný zvrat. Několik přístavů v severní Evropě v současné době dosahuje svých kapacitních limitů. Situace v uzlech Antverpy, Rotterdamu, Hamburku, WilhelmsHAVenu a Londýně je považována za „vážně narušenou“. Doba čekání kontejnerových lodí na volné kotviště se proto za poslední čtyři týdny výrazně prodloužila. V Hamburku musely lodě minulý týden čekat v průměru 2,6 dne, než mohly zastavit v terminálu – což je nejvyšší hodnota ze všech evropských přístavů. WilhelmsHAVen, Antverpy a Londýn následují krátce za nimi. V některých případech se uvádí, že čekací doba je až 10 dní. Vysoké využití terminálů, někdy přesahující 90 procent, navíc snižuje produktivitu a vede k čekacím dobám. Jako důvod se uvádí řada narušení provozu, ke kterým došlo od začátku roku a

které stále způsobují zpoždění lodí. Patří mezi ně špatné počasí, reorganizace aliancí dopravců, svátky a naposledy stávka v Belgii. Stávka zabránila lodím v dosažení nebo opuštění antverpského přístavu po dobu 36 hodin. To způsobilo masivní omezení, která budou mít i nadále dopad. V belgickém uzlu vnitrozemské lodě musely čekat na odbavení v průměru více než 100 hodin. V Hamburku je jako důvod vysokého využití kapacity a delších čekacích dob uváděn přesun přepravní společnosti MSC z terminálu Eurogate do terminálu HHLA Burchardkai. Kromě toho by proběhla stavební opatření k automatizaci zařízení během probíhajícího provozu. V reakci na žádost DVZ však společnost HHLA uvedla, že odbavení na terminálech v Hamburku probíhá jako obvykle. "Na změny, jako je reorganizace aliancí v rámci naší sítě, reagujeme prostřednictvím progresivního operačního plánování, vhodného využívání zdrojů a úzké komunikace s našimi zákazníky".

Přepravní společnosti Hapag-Lloyd a CMA CGM také informovaly DVZ, že zejména západní přístavy jsou stále přetížené. Vzhledem k tomu, že Hapag-Lloyd neočekává rychlé zlepšení situace, zvažuje dopravce včasnou úpravu struktury svých služeb, aby se předešlo zpožděním, vysvětluje mluvčí. Z pohledu společnosti Hapag-Lloyd to neovlivní provoz v německých přístavech. V Hamburku začala tato přepravní společnost nedávno odbavovat velkou část svých lodí v Eurogate a nikoli v Burchardkai, údajně bez obtíží. Ve Wilhelmshavenu také vše probíhá hladce. Mluvčí uvedl, že Hapag-Lloyd v poslední době zaznamenal velmi silný růst objemů v severní Evropě, a to jak v dovozu, tak v vývozu. To je docela překvapivé.

Stabilní objemy hlásí i Mirja Nibbe, vedoucí německé pobočky CMA CGM. Vzhledem k oznámeným a částečně pozastaveným dovozním cłům v USA mnoho zákazníků zpočátku vyčkává a drží se svých obvyklých dodavatelských řetězců, uvádí. Jen několik zákazníků začalo přesouvat svou výrobu do Ameriky. Nibbe si dokáže představit, že brzy budou učiněna politická rozhodnutí v podobě obchodních dohod mezi USA a jednotlivými zeměmi, která povedou k normalizaci situace.

Pro Thorstena Dorniu vedla k současné situaci restrukturalizace přepravních aliancí. „To odvětví podcenilo,“ říká generální ředitel spediční společnosti Brelog a předseda Asociace speditérů v Bremenách. Uvádí, že nové rotace lodí a změněné terminály povedou v jeho společnosti k značnému množství práce navíc. Delší doba stání kontejnerů, přemístění a omezení dodacích lhůt navíc znamenaly pro speditéry značné dodatečné náklady. Současně vysoké objemy také vysvětluje efektem dohánění ve vývozu do USA – vyvolaným 90denním celním moratoriumem. Podává zprávy o jednotlivých urgentních zásilkách ad hoc od zákazníků, kteří chtějí rychle dovést své zboží do USA dříve, než se stanou splatnými potenciálně vysoká cla.

V každém případě se zdá, že zlepšení situace v přístavech není v krátkodobém horizontu v dohledu. Současná kapacita obchodní trasy mezi Asií a Evropou je více než 515 000 TEU. Pozorovatelé trhu si lámou hlavu nad důvody rekordně vysoké rezervace slotů. Pravděpodobně se jedná o nejvyšší zaznamenanou hodnotu, říká hlavní analytik společnosti Alphaliner Jan Tiedemann. Pro srovnání: rekord, který byl nyní daleko překonán, byl 336 800 TEU; toho bylo dosaženo v listopadu 2021, na vrcholu narušení způsobeného pandemií. Tiedemann se také domnívá, že je možné, že restrukturalizace traťových sítí je jedním z důvodů zvýšení kapacity. Mohlo k tomu přispět i špatné počasí pozorované v prvním čtvrtletí.

Hlavní analytik společnosti Xeneta Peter Sand také nevylučuje, že americká cla povedou k masivnímu přesměrování toků zboží do Evropy. Tohoto scénáře se obávalo mnoho evropských účastníků trhu, což také vedlo předsedkyni Komise Ursulu von der Leyenovou k tomu, aby 7. dubna zřídila tzv. pracovní skupinu pro sledování dovozu s cílem chránit před odklonem obchodu. Tezi o přesměrování podporují odesílatelé a speditéři. Uvádí se, že čínští výrobci již několik týdnů stále častěji nabízejí své zboží původně určené pro USA, po kterém již kvůli vysokým cłům není

poptávka, evropským velkoobchodníkům za konkurenceschopné ceny. To by mohlo vysvětlit rostoucí kontejnerovou dopravu. Dalším možným vysvětlením nadbytku kontejnerů by mohly být objemové posuny v rámci asijských průmyslových skupin s výrobními závody v USA i Evropě, jako je Toyota nebo Nissan, které mají závody ve Francii, Velké Británii, Turecku, Portugalsku, Polsku a České republice.