

SSL EXPRES

12.05.-16.05.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 12-05-2025 Svátek práce přispěl k poklesu tonáže z Asie a Tichomoří

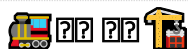
Podle nejnovějších údajů společnosti WorldACD Market Data klesla v 18. týdnu (od 28. dubna do 4. května) celosvětová tonáž leteckého nákladu o 3 % (WoW). Náklad z Asie a Tichomoří zaznamenal zdaleka největší pokles WoW (-11 %), přičemž náklad ze Střední a Jižní Ameriky (CSA) zaznamenal pokles -3 % poté, co v posledních týdnech prudce vzrostl v důsledku vysokého objemu zásilek květin ke Dni matek. Náklad z Afriky a Blízkého východu a jižní Asie (MESA) zůstal na stejné úrovni, mírně vzrostl náklad ze Severní Ameriky (+1 %) a náklad z Evropy vzrostl o 7 % v souvislosti s oživením po Velikonocích.

Celosvětově průměrné sazby ve výši 2,40 USD za kilogram zhruba odpovídaly úrovni z předchozích dvou týdnů, a to na základě úplného tržního průměru spotových a smluvních sazeb. Průměrné sazby z Asie a Tichomoří vzrostly o +3 %, což však bylo především důsledkem "mix efektu" - prudkého poklesu (-26 %) objemů (s nižším výnosem) v rámci Asie a Tichomoří a menšího poklesu objemů ostatních toků z Asie a Tichomoří (-12 %) s relativně vysokými průměrnými sazbami (což zvýšilo podíl nákladu s vyšším výnosem). Ve skutečnosti se průměrné sazby u toků původem z Asie a Tichomoří, s výjimkou objemů v rámci Asie a Tichomoří, snížily o 1 %.

Zdá se, že 2. květnem ukončené vykazování dovozu "de minimis" a osvobození od poplatků pro zboží z Číny a Hongkongu do USA bude mít velmi velký dopad na trhy s nákladní leteckou dopravou, protože podle několika zpráv byly zrušeny nebo pozastaveny desítky týdenních transpacifických nákladních letů nebo byly přesunuty na jiné trhy, například transatlantické. Úplné dopady však budou pravděpodobně jasnější v údajích za 19. týden, kdy budou k dispozici údaje za celý týden po "de minimis".

Výpočty společnosti WorldACD založené na více než 500 000 týdenních transakcích zahrnutých v údajích WorldACD naznačují, že více než 95 % celosvětového poklesu tonáže leteckého nákladu v 18. týdnu může být způsobeno kombinací účinků svátků 1. května "Svátek práce" (zodpovědných za přibližně 80 % poklesu) a japonských svátků "Zlatý týden" - kdy samotný pokles tonáže mimo Japonsko o 45 % WoW přispěl k celosvětovému poklesu tonáže WoW o dalších 17 %. Porovnáme-li však poklesy přepravní hmotnosti v 18. týdnu z Asie a Tichomoří do USA (-10 %, WoW) a z Číny do USA (-14 %, WoW) s poklesy z Asie a Tichomoří do Evropy (-4 %, WoW) a z Číny do Evropy (-3 %, WoW), zdá se, že relativní výkonnost těchto trhů je velmi rozdílná. To naznačuje, že změny v pravidlech mezi Čínou a USA (de minimis) již mají významný vliv.

Co se týče cen, průměrné týdenní spotové sazby z Číny do USA byly v posledních dvou měsících poněkud volatilní a pohybovaly se mezi 3,34 a 4,99 USD za kilogram. V 18. týdnu WoW klesly již čtvrtý týden po sobě, a to o dalších -9 % na 3,85 za kilogram. Do Evropy však spotové sazby z Číny byly v posledních dvou měsících stabilnější a pohybovaly se v rozmezí 3,87 až 4,29 USD za kilogram, přičemž v 18. týdnu klesly o -4 % na 3,97 USD za kilogram.



SSL Express 13-05-2025 DB Cargo prodává podíl v terminálu

Společnost DB Cargo prodává své podíly ve společnostech Düsseldorf Container Hafen GmbH (DCH) a Container Terminal GmbH (CTS) v Kolíně nad Rýnem. DB Intermodal Services, dceřiná společnost DB Cargo, drží 51procentní podíl v DCH a 22,5procentní podíl v CTS. Kupujícím akcií je jediný spoluakcionář, společnost HGK Logistics and Intermodal. Dceřiná společnost HGK nyní drží 100 procent akcií.

Finanční ředitelka společnosti DB Cargo Martina Niemann a Markus Krämer, generální ředitel společností HGK Logistics and Intermodal, o této transakci informovali DVZ a jeho sesterský časopis Rail Business. Dohoda o prodeji společností Niemann a Krämer má být dnes podepsána v Kolíně nad Rýnem.

Pro dceřinou společnost DB je rozhodujícím spouštěčem prodeje řízení Evropské komise proti Německu kvůli nezákonné státní pomoci společnosti DB Cargo. „V rámci tohoto procesu jsme se zavázali zbavit se části našich logistických aktivit,“ uvedl Niemann. Na začátku roku společnost DB Cargo Netherlands odstoupila z pozice akcionáře v překladišti Rail Service Center Rotterdam (předchozí podíl: 51 procent).

Tímto prodejem ze strany DB Cargo to ale nekončí. „Do léta pravděpodobně dojde k další transakci mimo Německo,“ prozradil Niemann. Žádné další podrobnosti nechtěla sdělit. Dohoda s Evropskou komisí rovněž stanoví, že se společnost DB Cargo musí do 31. prosince 2026 zbavit přibližně deseti dalších aktivit.

Společnost DB Cargo hledá investora pro TFG Transfracht, jak již informoval DVZ. Nákladní železnice je povinná zadat alespoň 25 procent svých aktivit v oblasti kombinované námořní dopravy konkurentům. „Tento krok v současné době připravujeme, ale stále jsme na začátku procesu,“ řekl Niemann.



SSL EXpress 13-05-2025 Paříž pod tlakem kvůli zákazu přenocování v dodávkách

Francouzské nařízení zakazující řidičům lehkých užitkových vozidel o hmotnosti 2,5 až 3,5 tuny trávit denní a týdenní dobu odpočinku v dodávkách je podle Evropské komise v rozporu s právem EU. Protože francouzská vláda se nařízení drží i přes řízení o porušení práva zahájené v listopadu 2021, Komise se nyní rozhodla postup zpřísnit. Pokud Paříž na novou formální výzvu do dvou měsíců neodpoví k uspokojivému výsledku pro Komisi, je možné se odvolat k Evropskému soudnímu dvoru (ESD). Komise se domnívá, že francouzská pravidla představují neodůvodněné a nepřiměřené omezení volného pohybu služeb silniční nákladní dopravy ve Francii a jsou v rozporu s cíli vnitřního trhu. Zákaz přenocování v dodávkách není slučitelný s nařízením 1072/2009, které upravuje přístup na trh přeshraniční silniční nákladní dopravy.

Pro profesionální řidiče těžkých nákladních vozidel balíček mobility EU I výslovně stanoví, že dlouhé týdenní doby odpočinku v délce nejméně 45 hodin nesmí v nákladním vozidle trávit. Pokud jsou však zkráceny týdenní a denní doby odpočinku, je zde povoleno i spaní ve vozidle. Francouzská vláda zavedla zákaz přenocování v komerčně provozovaných dodávkách v létě 2020. Podle zprávy polského média Transinfo francouzské úřady tehdy stanovily, že ubytovací podmínky musí být vhodné – musí zajistit pohodlí, hygienu a přístup k toaletám. Je proto výslovně zakázáno pobývat v kabině dodávky, v její zadní části, v zařízeních na střeše, jako je například spací kabina, nebo ve stanech vedle vozidla nebo v jeho blízkosti.



SSL Express 13-05-2025 Maerskova otočka, přetížení přístavů v severní Evropě se zvyšuje

Jen několik měsíců poté, co se společnost Maersk rozhodla změnit svůj britský uzel z Felixstowe na London Gateway, se chystá dočasně posunout linku své transatlantické linky TA5 zpět do tohoto přístavu. "Vzhledem k současné provozní situaci v Londýně se linka TA5 London Gateway od 22. května změní na terminál Felixstowe. Na rotaci služeb se nic nemění," sdělil dnes zákazníkům Maersk. Dopravce informoval, že další dvě zastávky ve Velké Británii na této lince, která je provozována ve spolupráci se společností Hapag-Lloyd, ale mimo spolupráci Gemini, budou ve Felixstowe, přičemž 22. května připluje *Cape Korfu* o kapacitě 2 750 TEU a 29. května dorazí 2 600 TEU *Puerto Limon Express*.

Platforma SeaExplorer společnosti Kuehne + Nagle před dvěma dny uvedla, že využití terminálů na London Gateway se zvýšila na 83 %, ale dodala, že "pro vážné přetížení kotvišť se řeší plány produktivity. Další pracovní síla ze Southamptonu je na místě a stohování bloků je v provozu. Pro drážní stock je vyčleněn další prostor na dvoře a výpadky na kolejích se snižují."

TA5 je jen poslední z řady přemístění plavidel v reakci na vznikající chronické přetížení přístavů v severoevropských přístavech, kdy se problémy v jedné bráně přenášejí na další v regionu, jak vysvětlil Mark Rosenberg, obchodní ředitel společnosti DP World Europe. "Lodní dopravu a nákladní toky přes kontejnerové přístavy a terminály po celé Evropě v současné době ovlivňuje řada faktorů. Hlavní příčinou jsou nedávné změny v přepravních aliancích na trhu. DP World usilovně pracuje na podpoře našich zákazníků v tomto období, využívá naši kompletní síť přístavů, terminálů a služeb dodavatelského řetězce od začátku do konce," řekl *The Loadstar*.

Například podle databáze lodí eeSea je v různých kotvištích kolem Lamanšského průlivu 12 plavidel, která čekají na pokračování do Antverp, které trpí přetížením od 27. dubna, kdy belgičtí přístavní dělníci uspořádali jednodenní stávkou. A zpoždění začínají mít vážný dominový efekt na plánování obsluhy plavidel. *Brighton* o kapacitě 6 350 TEU, provozovaný společností ONE a nasazený na transatlantickou oceánskou alianci AT2, kotví od včerejška u Le Havru, místo aby plul přímo do Antverp, kam má nyní dorazit 18. května, tedy s desetidenním zpožděním. V dalším příkladu měla *MSC Vidisha R* o kapacitě 4 100 TEU, nasazená na lince MSC Ekvádor-Severní Evropa-USA, původně zakotvit v Antverpách 5. května, ale její ETA nyní ukazuje 18. května. Společnost Kühne + Nagel uvedla, že další severoevropské uzly – zejména Rotterdam a Hamburk – také zaznamenaly vážně narušený provoz, přičemž kontejnerové terminály v Hamburku jsou v současné době vytíženy z 85 % a očekává se, že v nadcházejících dnech vzrostou na více než 90 %, a na železničních terminálech dojde až k osmihodinovému zpoždění. A v létě by se situace mohla výrazně zhoršit, protože přístav má mezi 4. a 8. červencem uzavřít své železniční terminály kvůli stavebním pracím na nedaleké dálnici.

Mezitím v Rotterdamu nedostatek pracovních sil v terminálu Delta II společnosti Hutchison znamenal, že feedery obvykle čelí dvoudennímu čekání a dlouhé doby přesunu mezi terminály také zpomalily dobu obratu lodí.



SSL Express 13-05-2025 Integrace Schenker: DSV očekává zvýšení EBIT (DSV)

Navzdory obtížným tržním podmínkám vyplývajícím z obchodní politiky USA zaznamenala dánská logistická skupina DSV v prvním čtvrtletí roku 2025 lepší výsledek než ve stejném období loňského roku. Hrubý zisk se meziročně zvýšil o 6,2 procenta na necelých 11 miliard dánských korun (1,47 miliardy eur). EBIT před zaúčtováním mimořádných položek vzrostl o 4,8 procenta na něco málo přes 3,8 miliardy švédských korun (cca 500 milionů eur). Významnou roli v tom sehrála divize Air & Sea, jejíž čistý zisk vzrostl o 9,5 procenta. Prognóza EBIT před zaúčtováním mimořádných položek na celý rok 2025 bude zvýšena z předchozích 15,5 až 17,5 miliardy dánských korun (ekvivalent 2,08 až 2,34 miliardy eur) na 19,5 až 21,5 miliardy dánských korun (2,61 až 2,88

miliardy eur), aby se zohlednil předběžný očekávaný příspěvek společnosti Schenker v roce 2025. Základní prognóza pro celý rok pouze pro společnost DSV zůstává nezměněna.

"Dokončení transakce se Schenkerem a nadcházející integrace představují významný milník v naší růstové strategii, která v kombinaci s naším pokračujícím silným obchodním zaměřením na organický růst a flexibilním obchodním modelem podpoří naši pokračující výkonnost v nestálém a nejistém tržním prostředí," komentuje generální ředitel DSV Jens H.

Vedení společnosti DSV očekává, že synergie spojené s integrací společnosti Schenker budou mít pouze omezený dopad na výsledovku v letošním roce. Očekává se, že čisté náklady na restrukturalizaci a integraci budou v roce 2025 činit 2,0 až 2,5 miliardy dánských korun (270 až 330 milionů eur). V současné době probíhá sladění finančních údajů společnosti Schenker s definicemi a účetními standardy společnosti DSV. Aktualizace integrace bude oznámena v souvislosti se zveřejněním pololetní zprávy dne 31. července 2025.

Na základě předběžných odhadů se roční synergie odhadují na 9,0 miliardy korun (1,21 miliardy eur) do konce roku 2028, kdy se očekává dokončení většiny integrace. Celkové transakční a integrační náklady se odhadují na 11,0 miliardy dánských korun (1,47 miliardy eur). Tyto náklady jsou v průběhu integračního období zaúčtovány do výsledovky pod zvláštními položkami. Očekávané synergie a náklady na integraci jsou založeny na předběžných číslech.



SSL Express 13-05-2025 Tři státy EU čelí pokutám za mýtné pro nákladní automobily

Státy EU musely do 24. března 2024 začlenit do svého vnitrostátního práva novou verzi směrnice o nákladech na infrastrukturu (tzv. směrnice Eurovignette) přijatou v roce 2022. Vzhledem k tomu, že Bulharsko, Řecko a Polsko tak neučinily a nereagovaly na řízení o nesplnění povinnosti zahájené v květnu 2024 ke spokojenosti Komise, rozhodla se nyní Komise žalovat vlády těchto tří zemí u Evropského soudního dvora (ESD). V poněkud neobvyklém kroku Komise také žádá Evropský soudní dvůr, aby uvalil finanční sankce na vlády.

Takové pokuty jsou obvykle ukládány – pokud vůbec – pouze v případě, že členské státy již byly odsouzeny Soudním dvorem EU pro porušení smlouvy a poté stále neplní své povinnosti. Podle Soudního dvora může Komise žádat o pokuty před rozhodnutím ESD, pokud jí členský stát nepředložil vůbec žádné dokumenty o provádění právních předpisů EU. V případě reformované směrnice o nákladech na infrastrukturu předložily tyto tři členské státy podle Komise pouze harmonogram implementace.

Existují dva typy finančních sankcí, které může ESD uložit členským státům: paušální pokuty jako trest za porušení předpisů EU a denní penále, které se platí do doby, než členský stát splní své závazky.

Podle Komise se Bulharsko, Řecko a Polsko rozhodly vybírat mýtné pro nákladní automobily na částech své silniční sítě, a musí proto dodržovat ustanovení směrnice EU o nákladech na infrastrukturu. Revize z roku 2022 to v zásadních bodech změnila. Mimo jiné byla rozšířena oblast působnosti na užitková vozidla s hmotností 3,5 tuny a více (to má být realizováno nejpozději do března 2027), diferenciací poplatků za užívání silnic podle norem Euro byla nahrazena diferenciací podle emisí CO₂ nákladních vozidel a od roku 2026 musí být účtovány i externí náklady společnosti v důsledku znečištění ovzduší.



SSL Express 13-05-2025 EU uloží výrobcům autodílů pokuty za nadměrné emise CO₂

Výrobci dodávek a osobních automobilů, kteří v roce 2025 nesplní své limity CO₂ pro vozový park, budou nejméně do konce roku 2027 ušetřeni pokut v řádu miliard. To je možné díky změně nařízení o limitních hodnotách CO₂ vozového parku, kterou Evropský parlament přijal ve čtvrték 458 hlasy pro, 101 proti a 14 se zdrželo hlasování. Vzhledem k tomu, že velvyslanci členských států při EU hlasovali pro stejný text již o den dříve, je o dodatku de facto rozhodnuto. Formálně musí dát zelenou ještě Rada ministrů EU. Nový systém umožní výrobcům automobilů splnit své závazky pro roky 2025, 2026 a 2027 zprůměrováním svých emisí za celé tříleté období, místo aby je museli plnit v každém z těchto let. To umožňuje kompenzovat překročení emisí v jednom roce překročením cílů v jednom z následujících let. Nařízení z roku 2019 stanoví, že do roku 2025 musí být emise CO₂ vozového parku výrobce o 15 procent nižší než v roce 2021.

Evropská komise oznámila, že celkovou revizi nařízení o limitní hodnotě CO₂ pro osobní automobily a dodávky, která je naplánována na rok 2026, přesune na letošní rok. Přitom musí předložit návrh na technologickou neutralitu, jak požadovala europoslankyně CSU Angelika Nieblerová. "Nesmíme se spoléhat výhradně na bateriová elektrická vozidla. Pohony na e-paliva nebo vodíkové technologie mohou být alternativami k podpoře inovací," řekla. Tiemo Wölken (SPD), mluvčí sociálních demokratů v EP pro politiku životního prostředí, naopak varoval, že obnovení zásadní debaty o vyřazování spalovacích motorů v roce 2035 by bylo pro průmysl "absolutním jedem". "Investice, které již společnosti provedly, by byly zpochybněny a další pracovní místa by byla z nedbalosti ohrožena."

Michael Bloss, mluvčí Zelených v EP pro klimatickou a průmyslovou politiku, také varoval před "kurzem nestability a nejistoty". Místo toho je zapotřebí balíček pro posílení e-mobility. Bloss mimo jiné vyzval k "ukončení měsíčních cen na e-nabíjecích stanicích" a legislativě EU pro "ekologizaci firemních flotil". Zástupci odvětví silniční nákladní dopravy, jako jsou asociace IRU a BGL, vystupují proti poslední jmenovanému. Obávají se povinných kvót pro "zelená" nákladní vozidla ve firemních flotilách.



SSL Express 13-05-2025 CMA CGM podepsala dohodu o syrském přístavu (Splash 247)

CMA CGM podepsala se syrskou vládou třicetiletou smlouvu o rozvoji přístavu Latakia, včetně výstavby nového kotviště a investice ve výši 260 milionů dolarů do posílení hlavního syrského přístavu. CMA CGM působí v Latákii od roku 2009.

Nové hlubinné kotviště bude dlouhé 1,5 km s hloubkou 17 m.

Podle dohody si vláda vezme 60 % příjmů a CMA CGM 40 %.

P.S. 100 let od WWI jsou Frantičky zpět...



SSL Express 14-05-2025 Zaměřeno na maloobchod: Co znamená spuštění služby Amazon Haul ve Velké Británii pro Evropu

Anglické slovo "haul" má několik významů v závislosti na kontextu: Logistici ho znají z dopravního průmyslu. Může to ale také znamenat "kořist" nebo "úlovek" – a ve světě sociálních médií se tedy dnes odkazuje na větší nákupní výnos.

Mazonhaul je speciální sekce v aplikaci Amazon, která nabízí produkty za cenu kolem 20 nebo 30 GBP. Dodací lhůta je 5 až 14 dní a je zasílána přímo od výrobců leteckou nákladní dopravou z Číny na cílové trhy ke konečnému zákazníkovi. Z hlediska ceny, produktové a servisní orientace se tedy jedná o model srovnatelný s Temu, ale s kvalitou doručovacích služeb, zárukou a goodwillu Amazonu, což oceňuje mnoho koncových zákazníků. Mimo USA je Amazon Haul v současné době k dispozici pouze jako beta verze ve Velké Británii. Amazon Haul není (zatím) k dispozici v

Německu ani jinde v kontinentální Evropě. Zrušení pravidla de minimis pro zásilky dovážené z Číny do USA staví Amazon Haul pod obrovský tlak na jeho domácím trhu. Bez limitu osvobození 800 dolarů a se zavedením poplatků za celní zpracování je model "z továrny ke spotřebiteli" v USA de facto marginalizován ještě předtím, než se vůbec mohl rozšířit.

Amazon Haul není jedinou společností, která trpí restriktivní celní politikou USA na americkém trhu. Bez de minimis jsou obchodní modely společností Temu a Shein také ekonomicky vykuchány, alespoň částečně. Temu na to reaguje posílením svého lokálního přístupu. Aby se vyhnuli celním nákladům, (většinou čínští) obchodníci balí zboží v amerických skladech a odtud je doručují koncovým zákazníkům v USA. Na jiných trzích, jako je Evropa, Temu od samého počátku provozuje mnohostranný systém s přímou přepravou výrobce z Číny a také s přepravou z místních skladů od maloobchodníků na tržišti. V současné době se Temu velmi intenzivně dvoří maloobchodníkům a výrobcům, kteří mají zásoby v Evropě a již je prodávají prostřednictvím jiných platforem, jako jsou Allegro, Amazon, Bol, Kaufland, Otto, TikTok a Zalando. Po letech zefektivňování trhu pro prodejce na tržišti tento trend zintenzivňuje konkurenci o vysoce výkonné prodejce a otevírá jim odpovídající potenciál. Jiné platformy elektronického obchodování, jako jsou AliExpress a JD.com, mají také rozsáhlé globální struktury centrálních skladů ve všech hlavních prodejních regionech, které provozují poskytovatelé logistických služeb. Jsou méně ovlivněny dopady restriktivní celní politiky USA. Rozsah, v jakém společnost Temu hodlá ve střednědobém horizontu vybudovat srovnatelné skladové struktury, je v současné době obtížné předvídat a bude pravděpodobně záviset na vývoji a úspěchu modelu local-to-local, který je pro společnost Temu nákladově efektivnější a flexibilnější. Poskytovatel ultrarychlé módy Shein naproti tomu sází na globální regionalizaci pomocí zón volného obchodu, ve kterých se výroba stále častěji odehrává na prodejních trzích nebo v jejich blízkosti.

Vzhledem k tomu, že americký trh je stále izolovanější, Evropa se ještě intenzivněji dostává do centra pozornosti globálních platforem elektronického obchodování. Čínské tržiště Temu, které podle odborných odhadů dosud přesunulo zhruba třetinu svého hrubého objemu zboží do USA, tam v posledních týdnech znatelně snížilo své výdaje na reklamu a zároveň masivně navýšilo svůj marketingový rozpočet v Evropě. V důsledku toho aplikace Temu vypadla z první desítky v žebříčcích stahování v USA, zatímco nabídky Temu jsou nyní pro evropské spotřebitele ještě viditelnější. Na druhou stranu Amazon nyní testuje svou nabídku závozu nejprve ve Velké Británii, největším trhu elektronického obchodování v Evropě z hlediska tržeb, která také uplatňuje bezcelní limit 135 liber. Pokud bude Amazon Haul úspěšný ve Velké Británii, měl by být brzy dostupný v Německu, Francii, Itálii a Španělsku – pokud se velmi brzy nezmění stávající pravidla pro bezcelní dovoz zboží ze třetích zemí do EU. Jak pro reklamní zboží v obchodě s potravinami, tak pro celý nepotravinářský obchod – jak stacionární, tak online obchod s dekoracemi, výrobky pro domácnost, oděvy a kosmetiku, jakož i s technologickým příslušenstvím – by vstup Amazon Haul na trh vedl k dalšímu zesílení již tak vysokého tlaku na ceny a náklady. Pro logistické společnosti by to znamenalo pokračující intenzivní konkurenci o žádané kapacity letecké přepravy z Číny do Evropy, což by alespoň nezpůsobilo pokles cenové hladiny ve střednědobém horizontu. Četní odborníci, a zejména obchodní asociace, již několik týdnů varují, že restriktivní celní politika USA vede k masivnímu přesunu objemů zásilek elektronického obchodu do Evropy. Bez ohledu na to, zda chceme věřit více či méně platným veřejně šířeným údajům o zásilkách nebo ne, jedna věc je zřejmá: Počet zásilek, které se na cílové trhy EU dostanou leteckou nákladní dopravou ze třetích zemí pod platnou hranici 150 eur pro osvobození od daně, se od roku 2023 do roku 2024 nejméně zdvojnásobil. Přesměrování spotřebitelských a nákladních toků – byť jen částečně – od amerických spotřebitelů do Evropy by dále zvýšilo růst dodávek ze třetích zemí. Z důvodu nedostatku zdrojů je však již nyní stěžejí možné, aby celní orgány prováděly vhodné a důkladné

kontroly zásilek dovážených ze třetích zemí. V tomto ohledu je třeba se na evropské úrovni poučit z dopadů celní a dovozní politiky USA a ze spuštění služby Amazon Haul v Evropě.

Za prvé, jednou z priorit politického programu by mělo být vytvoření evropské celní unie. Bez procesní, strukturální a systémové harmonizace není účinná a účelná celní politika možná. Za druhé, zrušení limitu pro osvobození ve výši 150 eur je pravděpodobně správné. V krátkodobém horizontu je však třeba se obávat, že pokud nebudou vybudovány obrovské personální kapacity na celních úřadech, zhorší stávající deficit provádění a kontrolují spíše systém, než aby jej řešily. Správnou kvintesencí této smíšené situace by proto bylo nejprve krátkodobé a rychlé zvýšení počtu zaměstnanců v evropských celních orgánech a poté zrušení limitu bezcelního cla. Za třetí, reakce a strategické změny v uspořádání globálních platforem elektronického obchodování v reakci na zrušení amerického pravidla de minimis ukazují, že to může vést k nezamýšleným ekologicky udržitelným efektům řízení ve spojení s růstovými příležitostmi pro logistický průmysl. Řečeno pozitivně: Zrušení limitu bezcelního odbavení by mohlo vést ke zvýšení atraktivity vytváření zásob na evropských prodejních trzích, k ekologicky rozumnému přechodu od letecké k námořní přepravě a k pozitivním impulsům pro evropské trhy logistických nemovitostí, fulfillmentu a logistiky dopravy. Spuštění služby Amazon Haul ve Velké Británii by proto mělo být vnímáno jako budíček pro evropské tvůrce politik, aby využili těchto příležitostí k růstu. Nová (německá) vláda by měla zvýšit tlak na Evropskou komisi a nečekat až do roku 2028 na implementaci e-commerce části celní reformy EU. Vzhledem k tomu, že na začátku roku 2025 byl zveřejněn "soubor nástrojů EU pro bezpečný a udržitelný elektronický obchod", jsou již dlouho na stole dobré návrhy řešení. Nyní je čas to uskutečnit!

P.S. A naši se určitě rádi přidají



SSL Express 14-05-2025 Spekulace o návratu letadlových lodí do Rudého moře nabírají na obrátkách

Příměří mezi USA a milicemi Houthisů v Jemenu, které nedávno překvapivě oznámil americký prezident Trump, vyvolává diskuse o možných dopadech na globální sazby za přepravu v kontejnerové dopravě. První experti nyní varují před hrozícím převisem kapacity a možným poklesem přepravních sazeb, pokud budou Suezský průplav brzy častěji využívat kontejnerové lodě. Podle údajů analytické společnosti Xeneta by celosvětová poptávka, měřená v milionech TEU, mohla klesnout až o 6 procent, pokud by lodě již nemusely jezdit oklikou kolem mysu Dobré naděje. Výpočty jsou založeny na předpokladu, že globální objemy nákladu v tomto roce vzrostou o 1 procento.

Podle Petera Sanda, hlavního analytika společnosti Xeneta, má konflikt v Rudém moři nejmasivnější dopad na kontejnerovou dopravu ze všech geopolitických krizí. Návrat do regionu by masivně narušil rovnováhu na trhu. Především by nadměrná nabídka kapacity vedla k dramatickému propadu sazeb za přepravu, tvrdí Sand.

Americký prezident Trump oznámil příměří ve vedlejší poznámce během setkání s kanadským premiérem Markem Carneyem v Oválné pracovně. "Kapitulovali (...) a říkají, že už nebudou vyhazovat do povětří žádné další lodě," řekl Trump.

Sami Húsiové se pak vyhnuli vyhlášení jasného vyhlášení úplného příměří. Mluvčí milicí spíše potvrdili, že budou pokračovat v útocích na Izrael.



SSL Express 14-05-2025 CMA CGM posiluje svou pozici v letecké nákladní dopravě schválenou akvizicí společnosti Air Belgium (Voxlog)

Soud valonské brabantské společnosti schválil závaznou nabídku společnosti CMA CGM na převzetí nákladních aktivit belgické letecké společnosti Air Belgium. Francouzský poskytovatel dopravy a logistiky přebírá letadla, aby posílil své kapacity v oblasti letecké nákladní dopravy, týmy (124 lidí, včetně 72 pilotů a 52 zaměstnanců v provozních a podpůrných profesích) a značku, která bude pokračovat ve své činnosti v rámci CMA CGM Air Cargo, divize skupiny specializující se na leteckou nákladní dopravu.

Tato operace navazuje na partnerství v letech 2021 až 2023, během něhož společnost CMA CGM Air Cargo pověřila společnost Air Belgium provozem svých čtyř letadel Airbus A330F z uzlu v belgickém Lutychu, než získala vlastní francouzské osvědčení leteckého provozovatele a zahájila provoz na pařížském letišti Charlese de Gaulla.

Jak se majitel lodi rozrůstal prostřednictvím různých akvizic, rozvíjel nabídky v oblasti námořní, pozemkové a logistiky. V roce 2021 francouzský gigant spustil společnost CMA CGM Air Cargo, což představuje další krok v realizaci strategie nabízet kompletní nabídku dopravy a logistiky, která mu umožní poskytovat multimodální řešení na míru "*až do poslední míle*". Skupina má nyní mezinárodní leteckou nákladní flotilu devíti letadel: čtyři Boeingy 777F, tři Airbusey A330F a dva Boeingy 747F. Brzy by měla být posílena o další Boeing 777F, než bude od roku 2027 dále rozšířena o osm Airbusů A350F. Tato letadla létají z uzlů ve Francii, Belgii a Spojených státech.



SSL Express 14-05-2025 Merz vyzývá ke zrušení zákona EU o dodavatelském řetězci (DVZ)

Nový německý kancléř Friedrich Merz vyzývá instituce EU, aby zrušily evropskou směrnici o dodavatelských řetězcích. "Zrušíme národní zákon v Německu. Očekávám také, že Evropská unie bude tento krok následovat a tuto směrnici skutečně zruší," řekl předseda CDU na společné tiskové konferenci s předsedkyní Evropské komise Ursulou von der Leyenovou. Merz se podobně vyjádřil po rozhovoru s Antóniem Costou, předsedou Evropské rady. Uvítal skutečnost, že Evropská komise chce systematicky snižovat byrokracii. Německá vláda to bude podporovat. "Také předložíme návrhy, jak můžeme jít ještě dál," řekl Merz. Kromě odkladu legislativy je dalším logickým krokem úplné zrušení některých evropských pravidel.

Evropský akt o dodavatelském řetězci (CSDDD) byl schválen teprve v loňském roce. Cílem je posílit lidská práva na celém světě. Velké společnosti by měly být hnány k odpovědnosti, pokud profitují z porušování lidských práv, jako je dětská nebo nucená práce. Projekt je však ostře kritizován ze strany podnikatelské komunity. Podniky to vnímají jako přehnané požadavky, které na ně uvalují velkou byrokratickou zátěž a snižují konkurenceschopnost Evropy. V důsledku toho se zákonodárci EU na začátku dubna rozhodli odložit uplatňování CSDDD i směrnice o podávání zpráv o udržitelnosti (CSRD). V závislosti na jejich velikosti to dává mnoha společnostem jeden až dva roky navíc na přípravu. První nařízení CSDDD mají být aplikována v roce 2028. Odklad však kancléři Merzovi nestačí. "Odkládání není řešení," řekl v pátek.

Místopředseda strany a evropský mluvčí Zelených Sven Giegold považuje Merzův požadavek za rozpor s koaliční smlouvou. "Jeho velitelský tón vůči Ursule von der Leyenové je znepokojivý," komentoval to Giegold. Na straně 60 koaliční dohoda mezi SPD a Uníí stanoví nahrazení německého zákona o dodavatelském řetězci zákonem o mezinárodní odpovědnosti korporací, "který implementuje evropskou směrnici o dodavatelském řetězci (CSDDD) způsobem s nízkou byrokracií a příznivým vymáháním".

Ve svém telefonátu s americkým prezidentem Donaldem Trumpem Merz řekl, že vyzval ke zrušení všech cel mezi Spojenými státy a EU. "Řekl jsem mu, že podle mého názoru není dobrý nápad eskalovat tento celní spor. Nejlepší řešení by bylo skončit na nule pro všechno a pro všechny," řekl politik CDU během své inaugurační návštěvy Bruselu. Trump ho pozval, aby přijel do

Washingtonu, a v blízké budoucnosti budou o této otázce hovořit. "Můj dojem je, že diskuse o škodlivých dopadech vysokých cel na jejich vlastní ekonomiku nyní začíná i v Americe, a on si je toho samozřejmě vědom," řekl Merz. Z pohledu nového kancléře by se o technologických standardech mělo diskutovat také mezi EU a USA. Vzájemné uznávání technologických standardů je obvykle přinejmenším stejně důležité jako otázka, jak vysoká jsou menší nebo větší cla, řekl Merz. Kancléř se ale vyhnul otázce, zda by se EU spokojila se snížením "recipročních" cel uvalených Trumpem z 20 na 10 procent. O tom se musí diskutovat v Radě ministrů EU. "Mé pevné přesvědčení je: Nula je nejlepší," řekl Merz. Ursula von der Leyenová uvedla: "Jsme připraveni zrušit cla na průmyslové zboží." Intenzivně se pracuje na diplomatickém řešení celního sporu - řešení, které je vyvážené, spravedlivé, vzájemně výhodné a posiluje obě strany Atlantiku. Pokud však jednání selžou, EU bude jednat. Ursula von der Leyenová nechtěla komentovat současný stav rozhovorů s USA; bylo by to v rozporu s jednoduchými pravidly jednání, pokud se mezi tím zachází do podrobností, které ještě nebyly plně dohodnuty jako součást celkového balíčku.



SSL Express 14-05-2025 Rhenus zahajuje služby vnitrozemských vodních cest v Indii

Německý poskytovatel logistických služeb Rhenus se zaměřuje na vodní cesty nejlidnatější země světa – Indie – pro dopravní služby. Na začátku minulého týdne společnost podepsala memorandum o porozumění s indickým úřadem pro vnitrozemské vodní cesty IWAI. V první fázi bude Rhenus využívat tlačné čluny a 20 člunů s plochým dnem přesunutých z Německa s kapacitou 400 tun, které mohou přepravit až 1 200 tun na jednu cestu jako spojovací konvoje. S rostoucí poptávkou rozšíří Rhenus India svou flotilu na 100 lodí a rozšíří koridory napříč indickým subkontinentem, uvádí se v tiskové zprávě.

Cílem spolupráce s úřadem je přispět k rozvoji stabilního multimodálního logistického systému v Indii. Indická divize společnosti Rhenus má zpočátku v úmyslu provozovat vnitrozemské vodní spojení na národních vodních cestách NW-1, NW-2, NW-16 a Indo-Bangladéšské protokolární trase (IBP). Kromě toho se plánuje postupné rozšíření na další státní vodní cesty.

Spojovací konvoje skládající se z tlačných remorkérů a člunů, které jsou uzpůsobeny pro plavbu s mělkým ponorem, mají být používány k přepravě sypkého a všeobecného nákladu (breakbulk) v rámci severní, východní a severovýchodní Indie a v budoucnu mezi sousedními zeměmi a Indií.

"Jsme si vědomi obrovského potenciálu indické vnitrozemské lodní dopravy a přizpůsobíme naše osvědčené postupy indické realitě," říká Vivek Arya, generální ředitel společnosti Rhenus India a globální generální ředitel společnosti Rhenus Warehousing Solutions Intercontinental.

Asijská země má 14 500 kilometrů splavných vodních cest, včetně 111 národních vodních cest. Podle tiskové zprávy zaznamenalo toto odvětví v posledních letech výrazný růst. Zatímco v roce 2014 se přepravovalo 30 milionů tun ročně, loni to bylo již 133 milionů tun.



SSL Express 15-05-2025 Celní příměří mělo předznamenat vzestup v éře covidu v boxship vlastnictví (Splash 247)

90denní celní příměří mezi dvěma největšími světovými ekonomikami by mohlo vést k prudkému nárůstu dodávek a sazeb za přepravu kontejnerů jako v éře covidu, naznačil jeden z předních analytiků. USA a Čína se dohodly na snížení recipročních cel o 115 % na příštích 90 dní. Nyní je americké clo na Čínu na 30%, zatímco čínské clo na USA bylo stanoveno na 10%.

"Toto velké snížení cel odráží obavy obou stran ze zhoršujících se globálních ekonomických podmínek – vrchol obchodního napětí může být za námi, protože růst znovu získává politický

význam," uvedl makléř Arrow ve včerejší poznámce klientům. "Oživení objemu se bude shodovat s tradiční letní hlavní sezónou, v důsledku čehož dojde k prudkému nárůstu sazeb za přepravu," předpověděla asijská poradenská společnost Linerlytica, která se zabývá kontejnerovou přepravou, a naznačila, že prudký nárůst dovozu do USA očekávaný v příštích třech měsících by mohl překonat maxima z kovidové éry zaznamenaná v letech 2021-2022. Dopravci předem oznámili dočasné příplatky za transpacifickou hlavní sezónu ve výši 1 000 až 2 000 USD za feu, které by platily již tento týden a které by opět posunuly sazby na západní pobřeží USA nad 3 500 USD. Společnost Linerlytica také tipuje sazby za přepravu na trasách mimo USA, aby z toho těžila, protože kapacita plavidel je stažena zpět do transpacifiku.

Peter Sand, hlavní analytik společnosti Xeneta, platformy pro sazby za přepravu, uvedl, že s průměrnou dobou přepravy 22 dní na transpacifickém obchodu dopravci pravděpodobně maximalizují tuto příležitost tím, že během 90denního období přesunou co nejvíce nákladu, což vytvoří tlak na růst sazeb za přepravu. "Třetí čtvrtletí je tradičně hlavní sezónou pro námořní kontejnerovou dopravu, ale ta může přijít dříve v roce 2025, pokud bude nyní spěchat s dovozem zboží do USA z Číny," řekl Sand. Opatrnější byl Judah Levine, vedoucí výzkumu ve společnosti Freightos, platformě pro rezervaci boxů, který předpověděl, že sazby porostou, ale neexplodují. "Oživení objemu bude pravděpodobně signalizovat začátek předčasné sezóny, která udrží sazby zvýšené – ale možná se nedočkáme loňských maxim 8 000+ USD za feu kvůli konkurenčnějšímu a dobře zásobenému prostředí dopravců, které již udržuje sazby meziročně nižší," řekl Levine.

"Pokud sazby za přepravu vzrostou v důsledku narušení přepravy vyvolaného cly – což bude trvat měsíce – mohli bychom být svědky toho, že náklady a ceny se budou měnit ještě více. Nyní je zapotřebí dlouhodobá dohoda – nejen s Čínou, ale se všemi našimi obchodními partnery – abychom mohli předvídatelně činit dlouhodobá rozhodnutí o obchodu, investicích a zdrojích," řekl prezident a generální ředitel American Apparel & Footwear Association Steve Lamar.

"Vzhledem k napjaté kapacitě na Transpacifiku jsou námořní dopravci v pozici, aby výrazně zvýšili sazby za přepravu," tvrdí investiční banka Jefferies ve zprávě klientům.

Rodolphe Saadé, generální ředitel CMA CGM, třetího největšího kontejnerového dopravce na světě, uvítal příměří v obchodní válce mezi Washingtonem a Pekingem. "Pro CMA CGM je to dobrá zpráva," řekl Saadé během pondělního slyšení ve francouzském Senátu. "Od začátku této krize jsme ztratili 50 % našich objemů směrem k USA."

Švédská banka SEB se odvrátila od kontejnerů a uvedla, že obchodní dohoda mezi USA a Čínou pravděpodobně prospěje lodní dopravě obecně. U LPG 10% dovozní clo na americký LPG do Číny pravděpodobně povede k opětovnému vstupu čínských kupujících na trh, tvrdila SEB.

"Diskuse o nákupních smlouvách by mohly vést ke zvýšení obchodů mezi USA a Čínou s obilím, ropou a plynem, což je pozitivní pro lodní dopravu," tvrdí analytici společnosti Arrow.



SSL Express 15-05-2025 Suezský průplav nabízí slevu ve snaze přilákat kontejnerové lodě zpět

Egyptský Suezský průplav nabídne na příští tři měsíce 15% slevu na tranzitní poplatky pro kontejnerové lodě o kapacitě přibližně 13 500 TEU a více, aby podpořil návrat obchodu, přičemž nedávné titulky naznačují, že krize v Rudém moři se chýlí ke konci. Správa Suezského průplavu uvedla, že nabídka byla "reakcí na požadavky vlastníků a provozovatelů kontejnerových lodí a ve světle nedávného pozitivního vývoje bezpečnostní situace v Rudém moři a průlivu Bab al-Mandab". Příjmy z tranzitu Suezským průplavem se za poslední rok snížily o více než polovinu, protože obrovská část globální obchodní flotily – vedená kontejnerovými loděmi – se této oblasti vyhnula, protože Houthiové z Jemenu, na podporu války Hamásu s Izraelem, útočili na obchodní lodě.

Americký prezident Donald Trump minulý týden prohlásil, že po více než 17 měsících se krize v Rudém moři chýlí ke konci. V projevu v Bílém domě Trump řekl, že jemenští Húsiové souhlasili se zastavením svých útoků na lodní dopravu a že Washington na oplátku přestane provádět útoky na Íránem podporované rebely. Trumpova tvrzení byla podpořena ománským ministrem zahraničí, který vyjednává mezi oběma stranami. Nicméně Houthiové od té doby pokračovali v odpalování raket na Izrael, což vyvolalo vojenskou odpověď z Tel Avivu.

Většina linek dotazovaných na nedávné čtvrtletní výsledky trvala na tom, že je stále příliš brzy na obnovení tranzitů v Rudém moři. Generální ředitel společnosti Maersk Vincent Clerc minulý týden uvedl, že by bylo "nezodpovědné" obnovit tranzity přes Rudé moře na základě nejasné dohody o příměří, a varoval, že region zůstává příliš nestabilní pro bezpečný návrat. Lars Jensen, který stojí v čele poradenské společnosti Vespucci Maritime, která se zabývá kontejnerovou přepravou, dnes v rozhovoru pro Splash247 řekl: "Nemyslím si, že 15% sleva by měla nějaký významný dopad na rozhodnutí, zda za současných okolností proplout Rudým mořem nebo ne. Toto rozhodnutí bude založeno na posouzení rizik."

"Vzhledem k rychle se měnícímu toku zpráv v současné situaci neočekáváme spěch s návratem k normálním tranzitům v Rudém moři vzhledem k rizikům," uvedli lodní analytici investiční banky Jefferies v poznámce pro klienty minulý týden a poukázali na to, že odvětví kontejnerové dopravy zůstává nejvíce vystaveno změně základů trhu, pokud by se tranzity v Rudém moři obnovily normálně. Jefferies odhaduje, že efekt odklonu snížil kapacitu o 11-12 % a je v podstatě rozdílem mezi zdravým trhem a trhem s omezenou cenovou silou námořních dopravců.



SSL Express 15-05-2025 Amazon uvádí na trh v Evropě automatizované balicí stroje na míru (VoxLog)

Společnost Amazon plánuje nasadit po celé Evropě stovky nových automatizovaných strojů, které dokáží okamžitě vytvářet zakázkové obaly (kartonové krabice a papírové sáčky) šité na míru každému produktu.

„Abychom snížili množství odpadu, musíme optimalizovat obaly,“ říká Pat Lindner, viceprezident pro mechatroniku a udržitelné obaly ve společnosti Amazon. Využíváme strojové učení a automatizaci k vytváření obalů na míru, čímž šetříme materiály a zároveň zajišťujeme ochranu produktů. Tato investice představuje důležitý krok ke snižování dopadu dodávek našich evropských zákazníků na životní prostředí.“ Do konce roku 2025 se očekává, že ve Francii, Německu, Spojeném království, Itálii a Španělsku bude v provozu více než 70 těchto strojů, přičemž jejich nasazování bude pokračovat až do roku 2027.

Amazon představuje technologii výroby zakázkových krabic, která kombinuje automatizaci a přesné dimenzování. Obsluha vloží předmět do stroje, který pomocí senzorů okamžitě změří jeho rozměry a vytvoří tak dobře padnoucí krabici, čímž se minimalizuje nadbytečné balení. Přepavní štítky se aplikují automaticky, takže balík je okamžitě připraven k odeslání. Toto řešení je vhodné zejména pro těžké nebo křehké předměty vyžadující robustnější ochranu než polstrovaná obálka. Inženýři z Amazonu také přeměnili stroj původně určený pro plastové tašky na stroj, který vyrábí papírové tašky na míru. Systém analyzuje rozměry každé objednávky pomocí senzorů a vytváří ochranný sáček s použitím papíru odolného vůči povětrnostním vlivům a techniky tepelného svařování.

Amazon také představuje univerzální robotický etiketovač, který automaticky aplikuje etikety až o 75 % menší než standardní velikost, a to i na předměty nepravidelného tvaru. Tato inovace umožňuje snížit velikost obalů a spotřebu materiálu, ale také lepí etikety přímo na papírové tašky nebo na výrobky dodávané v originálním balení.

SSL Express 15-05-2025 Dopravci uvalují na pákistánský náklad příplatky za "nouzový provoz" (The Loadstar)

Pákistánský obchod, zasažený omezením přístupu do indických přístavů, nyní čelí vlně mimořádných příplatků ze strany kontejnerových linek. Nejnovější kroky přicházejí od společnosti MSC - vysoký poplatek 800 dolarů za kontejner pro všechny pákistánské vývozy na hlavních západních trasách, které zahrnují Evropu, USA a africké trhy. Dopravce rovněž oznámil dodatečný poplatek 300 USD za kontejner pro vnitroregionální obchody, včetně Blízkého východu a indického subkontinentu. Poplatky začnou platit 19. května pro všechny obchody s výjimkou obchodu do USA, který začne platit 11. června, a to kvůli požadavkům na vyplňování formulářů FMC. "V zájmu zachování kontinuity, bezpečnosti a spolehlivosti svých služeb v Pákistánu vzhledem k probíhajícím geopolitickým výzvám MSC oznamuje zavedení mimořádného provozního příplatku, který se vztahuje na všechny zásilky (vývoz a dovoz) z Pákistánu," uvedl dopravce.

Několik dopravců již oznámilo nebo zavedlo podobné poplatky za rezervace z Pákistánu v důsledku diplomatického/obchodního přerušení s Indií. Přístavní embargo uvalené oběma stranami však otevřelo lukrativní příležitost pro feedery, protože hlavní dopravci jsou nuceni přeměňovat pákistánský náklad do uzlových přístavů, jako jsou Kolombo na Srí Lance a Salalah a Jebel Ali na Blízkém východě. Společnost Hapag-Lloyd oznámila, že pro překládku pákistánského nákladu otevřela druhou, specializovanou možnost feederové kapacity, protože zdroje z odvětví neočekávají, že by se regionální obchodní patová situace v dohledné době urovnala. Nová linka Sophia Express bude jezdit na trase Salalah-Port Qasim-Karachi-Salalah a doplní službu Pakistan Shuttle (PKS) společnosti Hapag-Lloyd mezi terminálem South Asia Pakistan Terminal (SAPT) společnosti Hutchison Port Holdings v Karachi a Salalahem. "V reakci na současná obchodní a provozní omezení upravujeme naši síť služeb, abychom zajistili bezproblémové spojení pro nákladní toky do/z Pákistánu," uvedl dopravce. "Toto řešení umožní hladký pohyb nákladu v rámci naší globální sítě s bezproblémovým spojením přes Salalah - klíčový uzel v rámci naší spolupráce Gemini."

Tento krok následuje po oznámení německého dopravce o zavedení mimořádného příplatku ve výši 500 USD za kontejner pro pákistánský náklad přepravovaný do Evropy od poloviny května. Podle dostupných údajů společnost Hapag-Lloyd pravidelně každý týden zastavovala v pákistánských přístavech na své lince TPI spojující indický subkontinent s východním pobřežím USA a také na regionální lince mezi Indií/Pákistánem a Perským zálivem, nazývané IG1.

SSL Express 16-05-2025 Nízká voda: "Odvětví potřebuje rychlá řešení (DVZ)

Po první fázi nízké vody v dubnu si kapitáni na vnitrozemských vodních cestách a průmyslové společnosti mohli jen na krátkou dobu oddechnout. V těchto dnech příslušné hladiny Středního a Dolního Rýna opět klesají pod minimální úroveň. Kritická suchá fáze obvykle přichází až koncem léta a na podzim. V oblasti Dolního Rýna ukazují údaje Spolkového úřadu pro životní prostředí výrazný nárůst omezení kvůli nízké vodě již téměř 30 let. Spolkový úřad pro hydrologii (BfG) očekává, že se situace bude od druhé poloviny tohoto století dále zhoršovat. Z krátkodobého hlediska mohou být rejdaři na vnitrozemských vodních cestách z malé vody spokojeni – koneckonců, přirozený nedostatek kapacity znamená vyšší sazby a příplatky. Vzhledem k vážným důsledkům pro hospodářství a životní prostředí je však tento postoj krátkozraký. Protože: "Ekonomické důsledky nedostatku vody (...) jsou téměř vždy negativního

charakteru a ekonomické škody jsou značné," varuje BfG. Ekonom z RWI – Leibnizova institutu pro ekonomický výzkum také vidí nebezpečí pro hospodářský růst kvůli nízkým úrovním. Kromě vnitrozemské lodní dopravy jsou postiženy zejména společnosti, které jsou závislé na přepravě po vodních cestách. Náklady neúměrně rostou v případě extrémně nízké vody. Nižší rychlost lodí a z toho vyplývající delší doba obratu vedou k vyšším nákladům na personál a údržbu, což také vyvolává vyšší náklady.

Korporace jako BASF pocítují dopady. Chemický gigant nespecifikuje, jak vysoké budou dodatečné náklady kvůli nedostatku vody. Samotné množství však dává představu o významu plavidel vnitrozemské plavby jako druhu dopravy. 4,5 milionu tun ročně se dostává do nebo opouští závod v Ludwigshafenu po vodě, což je přibližně 40 procent celkového objemu dopravy. V průměru je odbaveno 15 lodí denně. Delší období nízké vody lze nicméně bez větších problémů překlenout, společnost BASF je uvolněná. V důsledku poslední extrémní fáze společnost vyvinula systém včasného varování, aby mohla včas přizpůsobit logistiku. Například se využívá více lodí s mělkým ponorem nebo se přeprava přesouvá na železnici. S ohledem na omezené kapacity železniční sítě se však může jednat pouze o nouzové řešení. A konečně, společnost BASF – stejně jako další společnosti a ekonomové – zdůrazňuje, jak zásadní je prohloubení plavební dráhy na Středním Rýně. Jedině tak lze dlouhodobě zajistit konkurenceschopnost průmyslu. Ergo: Pokud projekt nepřijde, je místo k diskusi. Může však trvat ještě několik let, než bude projekt dokončen. I když se původně hovořilo o dokončení v roce 2030, práce se pravděpodobně zpozdí o roky, uvedla nedávno společnost SWR. Federální ministerstvo dopravy již neuvádí ani rok.

Jsou tedy zapotřebí rychlejší řešení. Zvýšené využívání lodí s mělkým dnem již může pomoci. Ale s ohledem na nedostatek personálu nelze potřebné další posádky najmout mrknutím oka. Tlačné konvoje s několika nízkým ponorem se pohybujícími čluny by mohly poskytnout řešení obou problémů. Veřejný sektor by měl tyto a další projekty podpořit financováním start-upů. To pomůže plavbě a zajistí konkurenceschopnost průmyslové lokality. Politika vnitrozemské plavby je proto také průmyslovou politikou.

P.S. A kdepak zůstalo Labe? Modří už vědí ...

SSL Express 16-05-2025 Polské kamiony od začátku týdne blokuji hraniční přechod s Ukrajinou (DVZ)

Polské dopravní společnosti zablokovaly hraniční přechod Dorohusk s Ukrajinou. "Hranice je daná," píše konzervativní politik Rafal Mekler, jeden z organizátorů protestů, na sociální síti X. Dopravci požadují omezení levnější konkurence ze strany Ukrajiny, kterou obviňují z propadu svého podnikání.

Okresní soud v Lublinu již dříve zrušil rozhodnutí místní regionální správy o zákazu protestní akce. Podle organizátorů bude nově moci přes hranice přejet jeden kamion za hodinu. Vojenská vozidla, humanitární transporty, autobusy a nákladní automobily s nebezpečným zbožím, čerstvými produkty a zvířaty mohou projíždět bez překážek.

Polské dopravní společnosti již na přelomu let 2023/2024 zablokovaly několik hraničních přechodů do sousední země. Před zahájením ruské útočné války proti Ukrajině v únoru 2022 země vyvážela velkou část svého zboží po moři.

Od začátku války se mnohé přesunulo na silnici. EU proto zrušila dříve nezbytná přepravní povolení pro ukrajinskou nákladní dopravu. Neexistuje žádný základ pro pokračování této dohody, protože každý den přijíždí do Polska 1 300 ukrajinských nákladních automobilů prázdných a pouze 300 naložených, řekl Mekler novinám "Rzeczpospolita". Prázdné kamiony pak bývají naloženy v Polsku, což ničí obchodní základnu polských dopravců.



SSL Express 16-05-2025 Vysoká fluktuace v infrastruktuře – chybí dotace na vozidla (DVZ)

S rekordními tržbami ve výši 15 miliard eur v roce 2024 se železniční průmysl v Německu stále nachází v dilematu: Přestože federální investice stále více směřují do infrastruktury, klíčové výzvy zůstávají nevyřešeny. Asociace železničního průmyslu VDB před tím varuje.

V roce 2024 se konečně projevily zvýšené investice do železniční infrastruktury. Železniční průmysl dosáhl v uplynulém fiskálním roce vrcholu tržeb ve výši 15 miliard eur, oznámilo v úterý na své výroční tiskové konferenci pro rok 2024 oborové sdružení VDB. Pozitivní vývoj je způsoben především prodejem v tuzemské infrastruktuře. Ta se od roku 2023 do roku 2024 meziročně zvýšila o 12,5 procenta na 4,5 miliardy eur. "Vidíme tedy, že některé investice spolkové vlády se dostávají do průmyslu," řekl prezident VDB André Rodenbeck. V zahraničí činil nárůst o 14,3 procenta na 3,2 miliardy eur. Podle VDB se pozitivně vyvíjely i příchozí zakázky v infrastruktuře. Asociace například zaznamenala nárůst o téměř 20 procent na 4,3 miliardy eur v domácí infrastruktuře. Infrastruktura však tvoří pouze menší část celkového obrátu železničního průmyslu. "Nejsilnějším segmentem zůstává automobilový byznys s obrátem 10,5 miliardy eur," říká Rodenbeck. Stěžuje si, že byznys v Německu se loni zmenšil o 9 procent, zatímco v zahraničí vzrostl o 18 procent. Jedním z důvodů v Německu je podfinancování místní osobní železniční dopravy. Rodenbeck také kritizoval skutečnost, že digitalizace železnice postupuje jen pomalu. "V současné době jsou digitalizována méně než 2 procenta německé železniční sítě," řekl prezident VDB. Důvodem je nedostatek finančních prostředků. Pokud se podaří udržet rychlost zavádění, modernizace potrvá 60 let, tedy do roku 2085. Finanční podpora palubního vybavení evropského vlakového zabezpečovače ETCS se také ještě dlouho nechystá.

Rostoucí poptávka po mobilitě, zmenšená železniční síť a ztráty zaměstnanců se ve střednědobém horizontu střetnou. To by mohlo být vyřešeno pouze větší digitalizací a automatizací na kolejích. Digitální stavědla vyžadují podle Rodenbecka jen asi sedminu aktuálně potřebného personálu. Kromě toho existuje evropská povinnost vybavit železniční síť systémem ETCS. Aby asociace tento proces urychlila, aktualizovala koncepční dokument, který byl zveřejněn již v roce 2019. Popisuje v ní, jak by se dalo zavádění ETCS a digitálních stavědel realizovat rychleji: vysoká míra jistoty plánování s dlouhodobou finanční perspektivou, menší složitost například při výběrových řízeních a zakázkách. Za tímto účelem musí být výslovně přiřazeny odpovědnosti a odpovědnosti a formulovány závazné cíle pro zařízení. Kromě toho musí federální vláda kontrolovat a koordinovat implementaci. V následujících letech bude železniční průmysl schopen vybavit ETCS 1 000 až 2 000 kilometrů ročně. "Chybí důslednost při provádění a rámec, který by umožnil větší rychlost," říká Rodenberg.

Také generální ředitelka VDB Sarah Stark dala jasně najevo, že ve financování železnic je naléhavě nutné něco změnit = je nutné je zajistit dlouhodobě. "Stabilita může být zaručena dlouhodobým politickým závazkem ke schváleným plánům financování," řekla Stark-ová. Kromě toho by se musely zjednodušit podmínky financování. V současné době existuje velmi složitá síť různých dohod, programů a rozpočtových titulů, což vede ke zpožděním při provádění. Stark také zdůraznila, že je třeba harmonizovat podíly společností železniční infrastruktury. Vysoké kapitálové investice činí železniční projekty pro společnosti neatraktivními.

"Růst železničního odvětví je neudržitelnější, když nakonec vyroste co nejvíce rekonstruovaných a nových železničních tratí a my nejen podržíme inflaci stavebních cen v železničním stavitelství, ale také zvýšíme produktivitu odvětví," komentuje vysoký obrát železničního průmyslu Paula Piechotta, rozpočtová expertka parlamentní skupiny Zelených. Nová federální vláda musí zajistit, aby požadované účinky zvláštního infrastrukturního fondu nevyprchaly kvůli inflaci stavebních cen.

"Kompletní vybavení ETCS pro trať Berlín – Hamburk v rámci generální rekonstrukce nebylo možné kvůli měsíčním cenám v železničním odvětví," řekl v reakci na údaje VDB odborník na zelenou železnici Matthias Gastel. Je tedy jasné, že na trhu je zapotřebí více evropských konkurentů. Gastel vidí federální vládu jako povinnost zajistit, aby peníze poskytnuté v posledních letech byly využívány efektivně. Kromě soutěže musí být na celostátní úrovni zavedena plná standardizace. "V budoucnu je třeba se vyhnout nepříjemnostem, jako je neúplné vybavení tratí systémem ETCS," řekl Gastel.

P.S. By se mohli jezdit učit k nám, odborníci...



SSL Express 16-05-2025 Námořní a letecká přeprava se připravuje na nová cla

V návaznosti na celní dohodu mezi USA a Čínou se od 14. května zásadně změnily rámcové podmínky pro transpacifickou námořní a leteckou nákladní dopravu. Americký prezident Donald Trump svým 152. prezidentským dekretem od nástupu do úřadu 12. května nařídil, že dovoz z Číny, Hongkongu a Macaa bude podléhat všeobecnému clu ve výši 30 procent (dříve: 145 procent) po dobu 90 dnů, od 14. května. Čína sníží cla na dovoz z USA na 10 procent (dříve: 125 procent).

Výkonné nařízení také stanoví, že zásilky z Číny v hodnotě do 800 USD dovážené prostřednictvím americké poštovní služby (USPS) podléhají vyšší celní sazbě než zásilky dovážené prostřednictvím soukromých poskytovatelů služeb, jako jsou UPS, FedEx nebo DHL.

Od té doby, co nové nařízení vstoupilo v platnost, podléhá dovoz USPS celní sazbě ve výši 54 procent nebo paušální sazbě 100 amerických dolarů za balíček – podle toho, která hodnota je nižší. To sice představuje snížení oproti předchozí sazbě o 120 procent, ale stále je výrazně nad úrovní před rokem 2024, kdy se na tyto zásilky stále vztahovalo nařízení de minimis o bezcelním zboží.

Naproti tomu ekvivalentní zásilky odbavené komerčními kurýry, jako jsou UPS, FedEx nebo DHL, podléhají clu pouze ve výši 30 procent. Pravidlo paušální sazby se v tomto případě neuplatní.



SSL Express 16-05-2025 Volga-Dnepr tvrdí, že "pirátská" Kanada "unesla" jeho uvízlé letadlo

Volga-Dnepr, ruský provozovatel AN-124, označil kanadský pokus předat jedno ze svých letadel Ukrajině za únos.

Společnost byla ve většině západního světa offline, ale kontaktovala společnost *The Loadstar*, aby se ohradila proti plánu na jeden ze svých AN-124, který je od února 2022 držen na letišti v Torontu poté, co doručil testovací sady Covid-19.

V prohlášení se uvádí: "Volga-Dnepr Airlines se neočekávaně setkaly s pirátským únosem svého letadla zabaveného v Kanadě, zemi, která byla kdysi vybrána jako hostitel hlavních mezinárodních leteckých organizací ICAO a IATA. Podle obdržených informací bylo letadlo v soukromém vlastnictví nezákonně zkontrolováno a má být převedeno na třetí strany."

Po vyložení humanitárního nákladu v roce 2022 bylo letadlu zabráněno opustit Kanadu poté, co byl distribuován nově vydaný NOTAM, který po vypuknutí války na Ukrajině zakazuje ruským leteckým společnostem využívat kanadský vzdušný prostor. Od té doby se Kanada pokouší převzít vlastnictví letadel ve snaze převést je na Ukrajinu.

V srpnu, uvedla letecká společnost, "po neúspěšných pokusech vyjednat tuto záležitost s kanadskými úřady, zahájila společnost Volga-Dnepr Airlines investiční arbitrážní řízení v souvislosti s vyvlastněním svého podnikání v Kanadě a dalšími nezákonnými akcemi úřadů". "Od samého

počátku jsme se snažili komunikovat s kanadskými úřady na základě předem nastavené obchodní komunikace v souladu s mezinárodními obchodními pravidly. Humanitární mise byly vždy považovány za neutrální případy, které stojí mimo politický kontext. Volga-Dněpr, letecká společnost s 35letou bezvadnou pověstí pro podnikání, jednala jako soukromá společnost, která svědomitě poskytovala vysoce kvalitní logistické služby. V důsledku toho jsme byli svědky pouze porušení všech mezinárodních obchodních pravidel, nedostatku komunikace a nezákonného zadržování soukromého majetku." Uvedla, že obdržela "alarmující zprávy a fotografie demonstrující nezákonné pokusy dostat se na palubu našeho letadla neoprávněným personálem". Igor Aksjonov, generální ředitel, dodal: "Jakékoli technické práce nebo údržbářské úkony prováděné nekvalifikovanými leteckými specialisty mohou vést k vážnému poškození letadla. Tato situace zanechává naši společnost, stejně jako mezinárodní komunitu a další společnosti, které stále pracují v Kanadě, naprosto bezradné."

Volha-Dněpr se zdá být chycena mezi dvěma mlýnskými kameny. Bývalý prezident a zakladatel Alexej Isajkin byl sankcionován vládou Spojeného království na základě dohody, kterou podepsal se starostou Moskvy v dubnu 2022. Dohoda stanovila, podle ruských médií "na pokyn prezidenta (Putina)", aby Volga-Dněpr za 9,5 miliardy RB (167 milionů dolarů) do konce roku přepravila asi 20 000 tun nákladu "kritického významu", včetně léků a vybavení. Jakmile však byla na Isajkina uvalena sankce, byl nucen se z letecké společnosti vyvléci. Je zřejmé, že společnost již také nemá podporu ruského státu. Je tudíž pochopitelné, proč byly její kanceláře na začátku tohoto roku vyloupeny.

Nejmenovaný ruský odborník na leteckou nákladní dopravu řekl: "Pokud si budete hrát s ohněm, spálíte se. Isajkinovou velkou chybou byla dohoda s moskevským starostou a všechny lety AN-12 a Iljušinů do Spojených arabských emirátů, Indie a Číny. Dovolil všechnu tu publicitu; poté začaly útoky na něj v Rusku i mimo něj."

V únoru došlo také k vládou schválenému nájezdu na moskevském letišti Domodědovo, který vedl k tomu, že ruský úřad pro civilní letectví Rosaviacija získal dočasnou kontrolu nad všemi klíčovými službami v uzlu – v podstatě došlo k zabavení třetího největšího letiště v zemi. Letiště vlastní DME, holdingová společnost kontrolovaná ruským podnikatelem Dmitrijem Kamenščikem, ale ruská vláda zažalovala letiště Domodědovo kvůli údajným nezveřejněným problémům s vlastnictvím a privatizací.



SSL Express 16-05-2025 POUČTE SE: Jak vylepšená sledovatelnost transformuje řízení dodavatelského řetězce

Logistickému sektoru není cizí sledování zásilek při jejich cestě od dodavatelů surovin až ke dvěřím zákazníkům. Začala však nová éra sledovatelnosti díky zvýšenému dohledu, měnícímu se vnímání spotřebitelů a novým technologiím. Jak transformuje řízení dodavatelského řetězce?

Transformační dopad sledovatelnosti

Logistické společnosti obvykle provádějí reverzní inženýrství dodavatelských řetězců na deklarativním základě, aby ověřily původ produktu, a přecházejí od dodavatelů první úrovně k dodavatelům na předcházejících levelech. Tato metoda je náchylná k chybám, ale rychlá. I tak se ale časy mění. Není třeba obětovat přesnost kvůli efektivitě. Moderní sběr, analýza a využití dat vypadají velmi odlišně od ručního vedení záznamů. Vylepšené technologie sledovatelnosti přetvářejí konvenční metody. Monitorování v reálném čase a nezaměnitelné digitální certifikáty pravosti umožňují profesionálům sledovat zásilky při jejich pohybu od prvního článku dodavatelského řetězce k poslednímu, čímž se eliminují dohady.

Výhody sledovatelné logistiky

Sledovatelnost pomáhá osobám s rozhodovací pravomocí předvídat rizika a upravovat trasy v reálném čase. Vzhledem k tomu, že nadnárodní společnosti zabývající se spotřebním zbožím odebírají suroviny až od 52 000 různých dodavatelů, může být ruční sledování obtížné.

Digitalizace a automatizace umožnily novou úroveň viditelnosti. Lídři s jasným a komplexním pohledem na přepravu a nákladní dopravu dokážou zvládnout nepředvídatelné události, jako jsou podvody zasvěcených osob, stažení výrobků z trhu nebo nedostatek materiálu. Ať už využívají přímé značení pomocí bodových snímačů nebo radiofrekvenčních identifikačních štítků, jejich důkaz pravosti buduje důvěru a partnerství. Systémy sledovatelnosti fungují také jako kontrola kvality. Mohou zlepšit spokojenost zákazníků tím, že zajistí, aby výrobci a distributoři důsledně zasílali vysoce kvalitní a bezchybné produkty. To je dobré pro maloobchodníky a logistické společnosti, protože to usnadňuje harmonické vztahy bez narušení.

Klíčové hnací síly a nové trendy

Integrace monitorovacích a prediktivních nástrojů v reálném čase do logistických procesů se sice složitá, ale stále se prosazuje. Existuje několik významných hnacích sil.

Etické a udržitelné získávání zdrojů

Posuny v povědomí spotřebitelů a jejich vnímání veřejností přinesly etické získávání zdrojů do centra pozornosti, zejména v odvětvích, jako je zemědělství/potravinářská výroba a móda. Lidé se stále více zajímají o otázky, jako jsou pracovní práva, sociální odpovědnost a životní minimum, a jejich nákupní návyky to odrážejí. Regulátoři jsou také vnímavější. Tvůrci politik po celém světě zavádějí nové environmentální, sociální a správní předpisy (ESG). Úsilí o udržitelnost spojené s emisemi z dopravy, získáváním surovin, emisemi výfukových plynů a výrobním odpadem se v posledních letech dostalo pod mikroskop. Kromě usnadnění udržitelnosti ověřením původu produktu mapuje sledovatelnost cestu dodavatelskou sítí. Značky se o tyto detaily starají, protože by mohly ovlivnit jejich konečný výsledek. Logistické společnosti, které poskytují hloubkové sledování, získávají konkurenční výhodu, takže se tyto technologie rychle prosazují.

Autonomní nástroje a digitalizace

Nástup umělé inteligence přetváří moderní taktiky sledovatelnosti. Po celá léta se odborníci v logistice zaměřovali na skenovatelné štítky a plomby odolné proti neoprávněné manipulaci. Nyní jsou data ústředním bodem jejich strategií – a potřebují něco, co by zpracovalo četné informační kanály, které neustále proudí od dodavatelů, skladů a řidičů dodávek. AI je praktické řešení pro analýzu, sumarizaci a reporting. Jedná se však o sekundární řešení. Senzory a blockchainové technologie jsou na prvním místě. Poskytují přesné certifikáty pravosti. Tím je odolná proti neoprávněné manipulaci, protože žádná strana nemůže změnit blok po jeho vytvoření. V roce 2024 se Světové ekonomické fórum dotazovalo více než 200 lídrů v oboru pro svou zprávu o stavu transformace blockchainu. Zjistilo se, že 86 % lídrů dodavatelských řetězců souhlasí s tím, že blockchain poskytuje konkurenční výhodu. Přibližně 78 % prozkoumalo implementaci. Pozoruhodné je, že 85 % respondentů uvádí, že toto rozhodnutí významně ovlivnily faktory ESG.

Překážky sledovatelnosti dodavatelského řetězce

Vzhledem k tomu, že technologie patří mezi hlavní hnací síly sledovatelnosti dodavatelského řetězce, mohou malé a středně velké logistické společnosti zůstat pozadu. Jsou však stejně důležité jako jejich protějšky na korporátní úrovni, zejména pro místní distribuci, protože vyplňují mezery. Sledovatelnost nemusí být nutně průmyslovým standardem. Čím více se však manažeři logistiky zapojí, tím lépe všichni chápou, které strategie fungují a které ne. Mohlo by to urychlit výzkum a vývoj, podpořit optimalizaci a standardizaci. Většina řešení nepřetržitě generuje informace, což vyžaduje specializovaný tým, který současně kontroluje datové toky. Menší provozy nemusí být schopny ušetřit pracovní sílu. Automatizace může být schopna snížit jejich pracovní zátěž, ale firmy musí vyvinout akční strategii, aby z těchto poznatků výtěžily maximum.

Přesto analýza nemusí stačit k uspokojení regulátorů a spotřebitelů. Jejich odpovědnost nekončí sledovatelností. Jakmile osoby s rozhodovací pravomocí pochopí svou uhlíkovou stopu, musí kromě údržby svého monitorovacího systému vyvinout i zásahy.

Zlepšení sledovatelnosti v logistice

Jakmile profesionálové v odvětví lodní a suchozemské dopravy překonají překážky, změni řízení dodavatelského řetězce k lepšímu. Začlenění senzorů s připojením k internetu do nákladních vozidel a integrace inteligentních algoritmů do softwarových řídicích panelů je časově náročný a nákladný podnik, ale z dlouhodobého hlediska může vést ke značné návratnosti.