

# SSL EXPRES

## 14.04. – 18.04.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

### SSL Express 14-04-2025 Dopravní odvětví v SRN vyjadřuje smíšené pocity z koaliční smlouvy

CDU, CSU a SPD představily koaliční smlouvu. Obsahuje četné inovace, které ovlivňují odvětví dopravy a logistiky. Některé návrhy dávají zástupcům průmyslu naději – ale k ostatním návrhům jsou odborníci spíše skeptičtí. Co se politicky mění a jak na to reagují spolky?

#### Silniční doprava

- Autobahn GmbH má mít omezenou bonitu. Dále státní podnik bude získávat finanční prostředky také z výnosů mýtného pro kamiony (finanční úřad).
- Financování dálnice zahrne i nedodělky oprav, zejména mostů a tunelů.
- S ohledem na směrnici o eurozámce chtějí koaliční partneři prozkoumat, jak lze snížit vícenásobné zatížení silniční nákladní dopravy prostřednictvím zpoplatnění CO<sub>2</sub>.
- Budoucí federální vláda chce čelit nedostatku řidičů kamionů. K tomu by měla přispět reforma profesní kvalifikace řidičů a lepší rámcové podmínky. Cílem je mít dobře vybavená parkovací místa pro kamiony a lepší kontroly sociálních standardů.
- Elektrická nákladní vozidla by měla být nadále osvobozena od mýtného.

#### Železniční nákladní doprava

- Spolková vláda chce do železnice investovat výrazně více peněz. To platí stejně pro hlavní a vedlejší trasy i pro hlavní uzly.
- Renovační projekty chtějí politici finančně zajistit prostřednictvím takzvaného fondu železniční infrastruktury.
- Výkonné koridory mají být financovány a renovovány z prostředků plánovaného speciálního fondu.
- Příští federální vláda plánuje digitální zabezpečovací systémy a celostátní zařízení ETCS (European Train Control System).
- Koalice chce zahájit zásadní železniční reformu: investice by měly proudit do železniční infrastruktury a DB InfraGO by se mělo oddělit od DB Group.
- Systém zpoplatnění přístupu na trať má být reformován.
- Prověření tržní životaschopnosti DB Cargo a transformace jednovozové přepravy v kombinaci s uzlovým systémem se strategickými partnery.
- V neposlední řadě chtějí politici reorganizovat manažerský tým drah: personální obměna se plánuje ve výkonné i dozorčí radě.

#### Námořní a vnitrozemská vodní přeprava

- Pro nezbytné investice do vodních cest, plavebních komor, námořních a vnitrozemských přístavů by mělo být zajištěno dodatečné financování se zabezpečením plánování.
- Má být realizována tzv. Národní přístavní strategie a prosazována transformace vodních cest a přístavů.

#### Letecké přeprava

- Daně, poplatky a přírážky se mají snížit a zvýšení daně z letecké dopravy se má zvrátit.
- Kvóta „Power to Liquid“, která překračuje normu EU, má být zrušena.

Zákon o due diligence dodavatelského řetězce (LkSG) má být zrušen

Koalice chce navíc s okamžitou platností zrušit německý zákon o náležitě péči o dodavatelském řetězci (LkSG). To zavazuje společnosti v Německu k dodržování lidských práv. Tyto povinnosti se však nevztahují pouze na vlastní oblast podnikání, ale i na jednání smluvního partnera a jednání jiných dodavatelů, a proto byl zákon kritizován. Například Německá asociace expedice a logistiky (DSLVL) již dlouho upozorňovala, že pouze formální požadavky na sběr dat, dokumentaci a výkaznictví s více než 1000 datovými body představují pro poskytovatele logistických služeb obtížnou byrokratickou překážku.

P.S. Společně to dokážeme!

## **SSL Express 14-04-2025 Pokles tonáže kvůli svátku Eid a rostoucí globální nejistotě**

Pokles v celosvětové tonáži, které začalo ve druhé polovině března, se ve 14. týdnu (31. března - 6. dubna) zrychlilo, vyplývá z nejnovějších týdenních údajů z WorldACD Market Data. Po poklesu o -1 % v předchozím týdnu klesla celosvětová tonáž leteckého nákladu mezitýdně o -7 % (WoW). Přibližně polovina z toho byla způsobena sezónním poklesem rezervací během svátků Eid na konci ramadánu, zatímco druhá polovina odráží celosvětovou nejistotu ohledně obchodní války vyvolané poslední vlnou amerických cel a odstraněním amerických výjimek de minimis pro zásilky z Číny a Hongkongu. I přes oslabení poptávky jsou však objemy stále o +6 % vyšší než ve stejném týdnu loňského roku.

Uprostřed tohoto celkového poklesu tonáže se celosvětové průměrné sazby stále drží a dokonce pokračují ve vzestupném trendu zaznamenaném od začátku března, kdy se zvýšily o +2 %, WoW a o +3 % na základě srovnání posledních dvou týdnů s předchozími dvěma týdny (2Wo2W). Ve srovnání se stejným týdnem loňského roku jsou sazby o +3 % vyšší, což je v souladu s trendem posledních čtyř týdnů, a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí, na které se vztahují údaje WorldACD.

Nejnovější týdenní údaje podle regionů původu ukazují, že poptávka ve 14. týdnu klesla plošně WoW, zejména s dvouciferným procentuálním poklesem mimo Střední východ a jižní Asii (MESA, -24 %) a mimo Afriku (-21 %), ale také výrazně mimo Asii a Tichomoří (-7 %), mimo Střední a Jižní Ameriku (CSA, -4 %) a v menší míře mimo Evropu (-3 %) a mimo Severní Ameriku (-2 %).

Celosvětové spotové sazby se zvýšily o +1 %, WoW na 2,73 USD za kilogram, což je nejvyšší úroveň od začátku roku, zatímco celosvětové průměrné celkové sazby, založené na kombinaci spotových a smluvních sazeb, vzrostly o +2 % na 2,52 USD za kilogram, což je meziroční nárůst o +3 %.

Svátek spojený s festivalem Eid-al-Fitr na konci ramadánu vedl k prudkému poklesu tonáže WoW ve 14. týdnu ex-Pákistán (-50 %), Egypt (-45 %), Bangladéš (-46 %), Indonésie (-43 %), Spojené arabské emiráty (-32 %), Malajsie (-27 %) a Turecko (-19 %) do světových destinací. Podobný vzorec byl pozorován i v loňském roce, kdy svátek připadl na 15. týden (8. až 14. dubna). Spotové sazby z MESA do Evropy se ve srovnání s předchozím týdnem mírně snížily, celkově o -3 % na 2,43 USD, a nyní jsou -28 % pod loňskými zvýšenými úrovněmi, kdy narušení kapacity letecké nákladní a námořní přepravy související s nepokoji v regionu vyhnalo sazby do historických výšin.

Zatímco poptávka z regionu zůstala v prvním čtvrtletí roku 2025 poměrně silná, jak bylo zdůrazněno ve zprávě z minulého týdne (+3 % meziročně), v budoucnu bychom mohli zaznamenat jiný trend, protože se zdá, že globální nejistoty začínají ovlivňovat mezinárodní obchodní toky. Nejohroženější jsou eskalující cla mezi USA a Čínou, ale časté změny v americkém postoji k clům jinde přiměly společnosti odložit rozhodnutí, zatímco jejich zásoby jsou vysoké z předzásobením, dokud nebude jasno napláňovat jejich další kroky.

Navzdory slábnoucí poptávce ze všech regionů původu se průměrná míra zájmu v každém regionu původu týden od týdne zvyšovala s výjimkou poklesu o -2 % z KPZ. Ceny mimo Asii a Tichomoří vyskočily o +4 %, WoW, přičemž průměrná spotová sazba mimo region vzrostla o +5 % na 3,94 USD. Vzhledem k tomu, že ve středu 9. dubna vstoupila v platnost ta nová americká cla, která nebyla pozastavena po dobu 90 dnů, očekává se, že dopad na některé obchodní toky bude ve zprávě příští týden zřetelněji patrný.

### ✈️🌐 SSL Express 14-04-2025 Transatlantické turbulence, kdy se dopravci zaměřují na to, "co můžeme kontrolovat"

V tomto novém světě nejistoty zvítězí ve vzduchu agilita – a trocha staromódního štěstí, zejména na přesloužené transatlantické lodi. Osobní dopravci, zejména s expozicí vůči USA, budou pravděpodobně čelit určitému stresu. Společnost Delta Airlines včera uvedla, že její plánovaný růst o 3 až 4 % se v letošním roce již neuskuteční, a snížila svůj výhled zisku za první čtvrtletí. Je to rychlý obrat oproti dřívějším předpovědím, že rok 2025 bude "nejlepším finančním rokem v historii [Delt]". Velká část potíží je založena na nevýrazných rezervacích cestujících, kdy důvěra amerických spotřebitelů klesá spolu s menším počtem služebních cest. "Vzhledem k široké ekonomické nejistotě kolem globálního obchodu se růst do značné míry zastavil," řekl generální ředitel Ed Bastian. "V tomto prostředí pomalejšího růstu chráníme marže a peněžní toky tím, že se zaměříme na to, co můžeme ovlivnit."

Jeho slova se shodují s těmi, co řekl šéf Virgin Atlantic Cargo Nick Diesel, který v rozhovoru řekl: "Naši mantrou je, že se opravdu musíme zaměřit na to, co je pod naší kontrolou a jak můžeme co nejlépe využít věci, které máme pod kontrolou." Zhruba 70 % kapacity společnosti Virgin je transatlantických. "Když se zamyslíme nad expozicí, kterou na tomto trhu máme, je to docela významné." Hodně bude záležet na tom, co udělají ostatní dopravci. Společnost American Airlines Cargo včera oznámila, že pro letní sezónu otevřela nové transatlantické trasy, včetně pěti letů denně mezi Heathrow a Dallasem, se 4 000 širokotrupými lety měsíčně mezi USA a Evropou v červnu, červenci a srpnu. To je pořádná kapacita.

Podle kapacitní databáze společnosti Rotate vzrostla kapacita letadel z Evropy do USA za poslední měsíc o 27 % ve srovnání s předchozím měsícem, protože byly zavedeny letní letové řady – ale kapacita nákladních letadel se také zvýšila o 8 %, protože přepravci spěchali, aby dostali zboží do USA před zavedením cel.

Podle švýcarských médií si například společnost Novartis a další přepravci zarezervovali tři nákladní stroje plně naložené farmaceutickými produkty. Novartis si údajně rezervoval lety s Cargoluxem a SilkWay West do Huntsville v Alabamě. Letadlo společnosti SilkWay bylo údajně zpožděno kvůli hydraulickému problému, ale navzdory zákazu nočních letů přesto nakonec vzletlo a bylo připraveno zaplatit pokutu, aby zboží mohlo dorazit do USA před zavedením cel. Euro-Airport potvrdil společnosti BlueWin výrazný nárůst vývozu léčiv do USA a vysvětlil: "Od začátku roku jsme zaznamenali silný nárůst objemu vývozu do USA – zejména v měsících před oficiálním oznámením cel." Ale navzdory nedávnému nárůstu kapacity transatlantických nákladních letadel, kromě uspěchaných charterů, je nepravděpodobné, že by provozovatelé nákladních letadel považovali obchodní trasu za ziskovou – a nechali to na belly provozovatelích.

Schopnost provozovatelů nákladních letadel přizpůsobit se tomuto prostředí byla citována Robertem van de Wegem, generálním ředitelem mexické nákladní letecké společnosti mas air: "Pokud máte pevnou síť a jste belly operátor, nemáte žádnou schopnost se přizpůsobit. Samozřejmě, že jste zranitelní. Ale... všechny letecké společnosti provozující plně nákladní dopravu mají jakousi DNA flexibility; Vždy bude příležitost. A lidé stále musí žít, kupovat a užívat

si. Myslím, že nakonec můžeme tyto škody napravit poměrně rychle díky naší flexibilitě a příležitostem, které situace vytvoří."

Hledání příležitostí by mohlo být obtížnější pro osobní letecké společnosti, které již nyní zaznamenávají pokles rezervací. Podle společnosti OAG Aviation se trasy mezi Kanadou a USA meziročně propadly o více než 70 % – ačkoli toto číslo bylo kanadskými leteckými společnostmi široce zpochybňováno, přičemž Air Canada uvedla, že toto číslo se blíží 10 %. Společnost Virgin, vlastněná ze 49 % společností Delta, tento týden uvedla, že poptávka po cestování z USA do Spojeného království se zpomalila, ale stále existuje normální poptávka z Velké Británie do USA. Dodala však, že zaznamenala "velmi silný" začátek roku.

Cestující si mohou rezervovat 18 měsíců předem, ale "náklad je mnohem, mnohem kratší křivka rezervací, což nám podle mého názoru dává opravdu zajímavou a jedinečnou příležitost, kde můžeme proniknout na trhy mimo tradiční klíčové obchodní trasy, kde možná není dostatečná poptávka, abychom mohli nasadit nákladní letadla. Myslím, že nejistota v krátkodobém horizontu je docela pozitivním trhem s poměrně výrazným nárůstem poptávky po letecké nákladní dopravě. V krátkodobém horizontu jsme zaznamenali opravdu vysokou poptávku do USA, ale v poslední době také z USA, přičemž někteří zákazníci se obávají recipročních tarifů, které by mohly uvalit jiné země."



### **SSL Express 14-04-2025 Nepatrné zisky na kontejnerových trasách mezi východem a západem v náročném týdnu**

Navzdory obrovské nejistotě, kterou americká cla vnesla do dodavatelských řetězců kontejnerů, a jejich potenciálně schizofrennímu dopadu na poptávku, zůstaly spotové sazby za přepravu tento týden relativně silné. Navzdory rozšířeným zprávám o rušení rezervací a pozastavení obchodů do USA zaznamenal Drewry's World Container Index (WCI), který zaznamenává sazby zaplacené v minulém týdnu, nepatrné zisky téměř na všech obchodních trasách z východu na západ. A páteční Shanghai Containerised Freight Index (SCFI), který zaznamenává sazby kótované v minulém týdnu, naznačoval, že příští týden dojde k pokračujícímu mírnému nárůstu asijsko-evropských obchodů a poklesu transpacifických cen.

Úsek WCI Šanghaj-Los Angeles mezitýdenně vzrostl o 3 % a skončil na 2 815 USD za 40 stop, zatímco úsek Šanghaj-New York vzrostl oproti předchozímu týdnu o 2 % a skončil na 3 976 USD za 40 stop. Páteční SCFI však zaznamenal mezitýdenní pokles na trase základního přístavu Šanghaj-západní pobřeží USA o 5 % a na trase základního přístavu Šanghaj-východní pobřeží USA pokles o 2,5 %. Historicky hrají spotové kurzy na transpacifické trase mnohem menší roli než na jiných obchodech, zejména na trasách Asie-Evropa, přičemž mnohem více nákladu se tradičně přepravuje na základě dlouhodobých kontraktů. Nedávný celní chaos však nutí mnoho vlastníků nákladu (BCO) přehodnotit tento přístup. Někteří z BCO nám říkají, že letos přidělí mnohem více nákladu na spotový trh FAK než v předchozích letech – kde obvykle mohou nechat 10 % až 20 % svých objemů na spotovém trhu a zbytek pod smlouvou, letos bude spotový segment pravděpodobně 40 % až 50 %.

Pokud jde o asijsko-evropské obchody, zdá se, že stahování kapacity dopravců stabilizovalo letošní slabost spotových sazeb, přičemž úsek WCI Šanghaj-Rotterdam skončil týden o 4 % výše na 2 392 USD za 40 stop a úsek Šanghaj-Janov vzrostl o 1 % na 3 071 USD za 40 stop. Cena základního přístavu SCFI Šanghaj-severní Evropa tento týden vzrostla o 1,5 % na 2 712 USD za 40 stop a základna Šanghaj-Středomoří vzrostla mezitýdně o téměř 6 %.

Speditéři na trase uvádějí, že ceny mezi dopravci zůstávají vysoce konkurenceschopné, nicméně například Maersk nabízí 1 600 USD za 40 stop na předplacené bázi, od druhé poloviny dubna, do evropských destinací.

"Mnoho evropských dopravců se snaží neochvějně držet spotového kurzu 2 000 dolarů na asijsko-evropské úrovni, zatímco asijsí dopravci jsou ochotnější vyjednávat," řekl jeden z dopravců.



### SSL Express 14-05-2025 Digitální rychloměr GEN II V2

Neznalost neomlouvá. Případ, který má v současnosti na stole kolínský právník Philippe Rabenschlag, v zásadě spadá do kategorie „hloupého omylu“. Koncem března byl pověřen speditér z jižního Německa doručení zásilky zákazníkovi v Miláně. Řidič však ze zdravotních důvodů nemohl cestu v krátké době uskutečnit, a tak na pomoc s touto personální nouzovou situací nastoupil obchodní přítel. To také stále existuje v tvrdé konkurenci. Ale poslal svého řidiče do Itálie s přívěsem a Scania R z roku 2016. Vozidlo z malé flotily čtyř starších kamionů, které bylo vlastně určeno pouze pro použití ve vnitrostátní dopravě. Skončilo to katastrofou, jak Rabenschlag zveřejnil na své facebookové stránce „Právo a mobilita“ jako varování pro ostatní podnikatele. Právě na tomto dočasném zájezdu řidiče zastavila italská policie. Dlouho neváhali, zařízení odstranili a požádali řidiče, aby do 24 hodin opustil zemi – bez tachometru. Což by znamenalo další problém při příští kontrole. Protože bez tachometru vlastně nesmíte řídit. Italská policie navíc uložila kauci ve výši 850 eur. Rabenschlag požádal podnikatele, aby si nový tachometr nechal nainstalovat nejpozději v Rakousku.

Podle mediální zprávy byla také německá společnost 19. března při kontrole v Polsku přistižena při používání starého tachometru odpovědným GITD. Přestupek byl potrestán pokutou ve výši přibližně 2400 eur pro společnost (samotný řidič nebude stíhán) a pokutou ve výši přibližně 480 eur pro manažera komunikace společnosti.

Od 21. srpna 2023 musely být všechny nově registrované kamiony nad 3,5 tuny vybaveny druhou verzí digitálního tachometru. Konec požadavku na dovybavení k 31. prosinci 2024 u všech starších analogových a digitálních tachografů první generace v přeshraniční přepravě by tedy měl být v dopravním průmyslu znám od srpna 2020. V létě 2023 se však ukázalo, že tento termín nebude dodržen, problémům s dodávkami ve Stoneridge. Povinnost přestavby nebo dodatečné montáže se vztahuje na všechna vozidla používaná v jiném členském státě, než je členský stát, ve kterém jsou registrována. Spolkový úřad pro motorová vozidla (BALM) Traffic Control Service (VKD) také kontroluje, zda vozidla registrovaná v Německu podléhají požadavkům na přestavbu nebo dovybavení. V zásadě není při kontrole v Německu u vozidel registrovaných v Německu splněna podmínka „použito v jiném členském státě, než je členský stát registrace“. Naproti tomu u vozidel neregistrovaných v Německu je při dopravních kontrolách BALM obecně vždy splněn přestupek. VKD prověří, zda vozidlo registrované v Německu, pokud má analogový nebo digitální tachograf, bylo od 1. března 2025 používáno v zahraničí. V tomto případě VKD formálně zahájí sankční řízení zpracováním protokolu o kontrole a jeho předložením příslušnému státnímu orgánu.



### SSL express 15-04-2025 Nárůst blank sailings po explozi obchodních cel mezi USA a Čínou

Manažeři globálních dodavatelských řetězců se musí potýkat s větším počtem prázdných kontejnerových plaveb, protože dvě největší světové ekonomiky nevykazují žádné známky toho, že by ustoupily v eskalující obchodní válce. Čína reagovala na kumulativní 145% cla amerického prezidenta Donalda Trumpa, když uvalila 125% cla na americké výrobky, čímž se v podstatě vzdala obchodu mezi oběma zeměmi. Čínský prezident Si Ťin-pching vyzval Evropskou unii, aby se

připojila k Pekingu v odporu proti "zastašování" ze strany USA, a řekl, že "v celní válce nejsou žádní vítězové".

Přepřavci, kteří se snaží dostat zboží z jiných výrobních velmocí, jako je jihovýchodní Asie, se nyní snaží získat informace od Trumpovy administrativy, která jim dala čas do 9. července, než možná znovu zvýší cla po celém světě.

Liner Shipping situaci pečlivě sleduje a podle toho kalibruje.

"V posledních několika týdnech jsme zaznamenali nárůst počtu blanks které byly oznámeny a rozloženy do následujících měsíců," řekl Simon Sundboell, generální ředitel a zakladatel eeSea, dánské platformy pro analýzu linerů. Sundboell uvedl, že rozhodnutí zrušit plavby bylo způsobeno obecnou nejistotou na trhu a oslabujícími fundamenty. "Dopravci se opět začali vytrácet zejména z Číny, protože rezervace prudce klesly," komentoval Peter Sand, hlavní analytik norské platformy pro sazby za kontejnery Xeneta. "Obchodní válka má jasný důsledek: nižší poptávku. Dopravci na to budou reagovat tím, že v nadcházejících týdnech a měsících zruší další plavby," předpověděl Sand.



## 👤🗣️🤝🇩🇪🇩🇪 SSL Express 15-04-2025 Upravená koaliční smlouva: CDU přebírá odbor dopravy

Koaliční smlouva platí. CDU/CSU a SPD se ve středu dohodly na 146stránkové smlouvě s názvem „Odpovědnost za Německo“ a představily ji tisku v Berlíně. Konečným výsledkem je rozdělení ministerstev mezi tři strany CDU, CSU a SPD. Tak získá CDU ministerstva relevantní pro sektor dopravy, jako je doprava. Bude také jmenovat ministra pro hospodářství a energetiku, jakož i pro digitalizaci a modernizaci státu.

SPD přebírá finance, práci a sociální věci, obranu, životní prostředí, ochranu klimatu, ochranu přírody a jadernou bezpečnost. CSU má převzít mimo jiné vnějšek a také výzkum, technologie a lety do vesmíru.

Designovaný kancléř Friedrich Merz (CDU) a šéf strany Lars Klingbeil (SPD) o osobních údajích mlčeli. Sociální demokraté budou od příštího pátku vyslyšet členy ohledně koaliční smlouvy. Dokončení průzkumu se očekává po Velikonocích. Svaz chce 28. dubna uspořádat v Berlíně malou stranickou konferenci a uspořádat tam závěrečné hlasování o koaliční smlouvě. „Německo získává vládu, která je schopná akce a je silná ve svých akcích,“ zdůraznil Merz. Koaliční smlouva je signálem nových začátků a silným znamením pro Německo.

V kapitole o dopravě, která není delší než ve verzi pro pracovní skupiny, se téměř nic nezměnilo. Stále je zahrnuta pasáž o nákladní dopravě, včetně snížení vícenásobné zátěže silniční nákladní dopravy zpoplatněním CO<sub>2</sub>, reforma profesní kvalifikace řidičů a dobře vybavená parkovací místa pro kamiony, lepší kontrola sociálních norem, zrychlení schvalování velkoobjemové a těžké dopravy a přesun nákladní dopravy ze silnice na železnici. Vnitrozemská vodní doprava je však vyloučena. Budoucí koaliční partneři potvrdili, že pro jednotlivé druhy dopravy by měly být zavedeny cykly financování. Zcela byla vypuštěna problematika rychlostních limitů, ke kterým se postoje CDU/CSU a SPD značně rozcházejí. Podle dohody CDU/CSU a SPD zorganizují přiměřené dodatečné financování se zabezpečením plánování pro modernizaci infrastruktury vodních cest, plavebních komor, námořních a vnitrozemských přístavů pro nezbytné investice. „Pro tento účel se připravuje plán financování a implementace,“ píší. Chybí zde však slovo „zvláštní fondy“, které bylo dříve součástí pracovního dokumentu. Vnitrozemská vodní doprava není v koaliční smlouvě vůbec zmíněna.

Mírná změna se týká práva na kolektivní akci. Tato pasáž je nyní v kapitole o snižování byrokracie. To by se mělo reformovat, zefektivnit a sladit se skutečnými potřebami. "Politické centrum naší země je schopno řešit problémy, kterým čelíme," řekl Merz. Budoucí vláda bude reformovat a

investovat, aby Německo opět udrželo stabilní, bezpečnější a ekonomicky silnější. Kromě snížení korporátních daní, daně z elektřiny, síťových poplatků a příplatku k ceně plynu má po roce 2026 platit i osvobození od mýta pro elektromobily. Pro sektor dopravy je také důležité, že se budoucí koalice zavázala k „Německu jako místu pro automobilový průmysl a jeho pracovní místa“. Tuto pasáž, stejně jako větu „Jsme zavázáni k technologické otevřenosti“, v minulých dnech do dohody vyjednaly CDU/CSU a SPD. Důležité jsou také speciální odpisy pro elektromobily, rozšiřování dobíjecí infrastruktury pro osobní a nákladní automobily a větší podpora dobíjení v komerčních depech. Součástí koaliční smlouvy je také podpora infrastruktury vodíkového nabíjení pro užitková vozidla.

Budoucí koaliční partneři chtějí implementovat Národní přístavní strategii. To se píše v kapitole o ekonomii. Financování opatření bude dohodnuto se státy v první polovině legislativního období. CDU/CSU a SPD chtějí také prosadit jednotnou daň z tonáže pro hlubinnou námořní dopravu v EU.

Všechny přísliby podléhají financování, jak je uvedeno v kapitole rozpočtu a financí koaliční smlouvy. CDU/CSU a SPD chtějí zároveň konsolidovat rozpočet. Chtějí přezkoumat dotace a programy financování z hlediska účinnosti. Roční přebytky výdajů by měly být omezeny. Šetřit se má i v administrativě. CDU/CSU a SPD chtějí do roku 2029 ušetřit 10 procent na administrativních výdajích, snížit počet pracovních míst (2 procenta ročně), snížit dobrovolné příspěvky mezinárodním organizacím a zefektivnit a omezit programy financování v Klimatickém a transformačním fondu (KTF). I toto má být zrekonstruováno. Fond by měl každý rok získat finanční prostředky ve výši 10 miliard eur. V plánu je i německý investiční fond. Chtějí také zavést „podporu investic“ v podobě klesajícího odpisu investic do zařízení ve výši 30 procent v letech 2025 až 2027. Sazba daně z příjmu právnických osob se má od ledna 2028 každoročně snižovat o 1 procento. Má být posílena finanční kontrola nehlášené práce, aby mohla tvrději zasahovat proti nelegální práci a nehlášené práci.



### **SSL Express 15-04-2025 Střednědobá prognóza očekává stagnaci**

V souladu s pokračujícím slabým ekonomickým vývojem budou v roce 2025 stagnovat i přepravní výkony v (německé) nákladní dopravě. Očekává to „Moving Medium-Term Forecast Winter 2024/25“, kterou z pověření Spolkového úřadu pro logistiku a mobilitu (BALM) pro Spolkové ministerstvo dopravy (BMDV) připravila mnichovská poradenská firma Intraplan Consult. Analýza očekává pokračující silné dopady vnějších vlivů, jako je pokračující geopolitické napětí a sílící obchodní konflikty.

Silniční nákladní doprava zaznamenala loni potřetí za sebou pokles. Její objem klesl o 2,3 procenta, přepravní výkony v tunokilometrech klesly o 0,9 procenta. Pro rok 2025 Intraplan očekává další mírný pokles přepravního objemu o 0,3 procenta, ale očekává se, že výkon opět mírně vzroste s nárůstem o 0,4 procenta. Rozhodujícími faktory pro tento vývoj jsou stagnující stavební činnost, klesající spotřeba a nárůst podílu zahraničních dopravních společností na trhu. Železniční nákladní doprava se ve srovnání s tím vyvíjela stabilněji. Přestože objem zůstal téměř nezměněn, přepravní výkony vzrostly o 1,3 procenta. Tahounem byla kombinovaná přeprava s kontejnery a nákladními jednotkami: V tomto segmentu zaznamenal Intraplan nárůst výkonu o 6,4 procenta. Pro rok 2025 konzultanti předpovídají opět mírný růst; ve střednědobém horizontu do posledního roku průběžné prognózy očekávají růst objemu o 3,2 procenta a 4procentní nárůst přepravních výkonů pro KD.

Naproti tomu vnitrozemská vodní doprava je na ústupu. Podle odborníků v roce 2025 klesne objem o 1,5 procenta a výkon o 0,8 procenta. Zvláště výrazné ztráty je třeba očekávat v dopravě uhlí, protože zdroj energie rychle ztrácí na významu. Očekává se, že objemy přeprav rudy, šrotu a

stavebních materiálů opět mírně poklesnou vzhledem k pouze mírnému oživení stavební produkce.

Letecká nákladní doprava vzrostla v roce 2024 o 2,1 procenta. Důvodem jsou rostoucí objemy v expresním a elektronickém obchodování a také kapacitní úzká místa v námořní dopravě kvůli obchvatu Rudého moře. Pro rok 2025 prognóza počítá s dalším nárůstem o 1,7 procenta. Ve střednědobém horizontu však Intraplan očekává klesající tempa růstu kolem 0,7 procenta ročně. Námořní doprava představuje smíšený obrázek: Zatímco kontejnerová přeprava vzrostla v roce 2024 o 7 procent, manipulace s uhlím opět klesla o 14 procent. Pro rok 2025 prognóza očekává mírné oživení zahraničního obchodu a s ním spojené kontejnerové dopravy.

Intraplan očekává do roku 2028 mírný růst objemů nákladní dopravy o 1,2 procenta ročně. Vzhledem k prudkému poklesu v roce 2023 bude na konci prognózovaného období stále 8 procent pod úrovní roku 2019. U silniční dopravy očekávají analytici nárůst objemu o 1,4 procenta ročně a nárůst přepravních výkonů o 2,1 procenta ročně. Zvláště výrazně poroste kombinovaná železniční doprava s objemem 3,2 procenta a přepravním výkonem o 4 procenta ročně. Na druhou stranu vodní cesty zůstávají slabé: Do roku 2028 ztratí nejvíce ze všech druhů dopravy, přičemž přepravní výkony a objemy klesnou o 16 procent a 19 procent pod úroveň před krizí z roku 2019. Zatímco letecká doprava poroste do konce prognózovaného období pouze o 0,7 procenta ročně, očekává se, že kontejnerová doprava se vrátí k předchozí dynamice.



### **SSL Express 15-04-2025 Nová Zelená dohoda IMO – vysvětlení**

Potřeba hlasování a počet těch, kteří se zdrželi hlasování, vypovídají o pátečním závěru 83. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí v londýnském sídle Mezinárodní námořní organizace (IMO). Konečná dohoda o střednědobých opatřeních byla označena Dr. Nishatabbasem Rehmatullou, hlavním výzkumným pracovníkem londýnského UCL Energy Institute, za "slabou", protože nesnižuje emise tohoto sektoru v souladu s cíli v revidované strategii IMO pro skleníkové plyny (GHG). Vysílá však signál o postupném vyřazování fosilních paliv. Dohoda představuje palivový standard, jako takový mandát týkající se intenzity emisí skleníkových plynů ze spotřebované energie, spojený s mechanismem tvorby cen a obchodování. Lodě, které nesníží intenzitu emisí skleníkových plynů – včetně oxidu uhličitého, metanu a oxidu dusného – v souladu se dvěma trajektoriemi snižování emisí uvedenými v nových předpisech, které musí být ještě vyhlášeny na příštím zasedání MEPC v říjnu, budou považovány za lodě s emisním deficitem. To pak bude nutné řešit nákupem tzv. sanačních jednotek. Pro dodržení takzvané základní cílové trajektorie budou jednotky stát 380 dolarů za tunu emisí ekvivalentu CO<sub>2</sub>. U toho, čemu se říká přímý cíl souladu, budou stát 100 USD. Obě ceny jsou pouze pro roky 2028-2030, přičemž o budoucích číslech bude rozhodnuto později.

IMO zase uvítala nový rámec pro čistou nulu, který má vstoupit v platnost v roce 2027, jako první na světě, který kombinuje povinné emisní limity a ceny skleníkových plynů v celém průmyslovém odvětví. "Schválení návrhů změn přílohy VI úmluvy MARPOL, které nařizují rámec IMO pro nulové čisté emise, představuje další významný krok v našem společném úsilí v boji proti změně klimatu, modernizaci lodní dopravy a ukazuje, že IMO plní své závazky," uvedl generální tajemník IMO Arsenio Dominguez.

Mnoho států minulý týden tlačilo na univerzální uhlíkovou daň na MEPC, což bylo zrušeno. Kontroverze kolem zeleného summitu způsobila, že se americká delegace ani neukázala na IMO, když byla kompromisní dohoda předložena k hlasování. Formální hlasování v IMO jsou extrémně vzácná. Výsledek hlasování byl takový, že 25 zemí se zdrželo hlasování, 63 členských států bylo pro a 16 proti.

Úrovně příjmů očekávané ze současných politických specifikací ve výši přibližně 11 až 12 miliard USD ročně jsou UCL Energy Institute považovány za nedostatečné vzhledem k rozsahu potřebnému jak k podpoře brzkého přijetí paliv s absolutní nulou, tak k financování spravedlivého a rovného přechodu. "V důsledku toho může tento výpadek příjmů vytvořit konkurenční napětí mezi těmito dvěma cíli, čímž se zvýší pravděpodobnost, že ani jednoho z cílů nelze dosáhnout na úrovni dostatečné pro klima a rovnost," uvedl UCL Energy Institute v prohlášení po skončení environmentálního setkání.

Nespokojený Ralph Regenvanu, vanuatský ministr pro adaptaci na změnu klimatu, meteorologii, geohazardy, životní prostředí, energetiku a zvládání katastrof, řekl: "Řekněme si jasně, kdo opustil 1,5°C. Saúdská Arábie, USA a spojenci z fosilních paliv stlačili čísla na neudržitelnou úroveň a blokovali pokrok na každém kroku. Tyto země – a další – nepodpořily soubor opatření, která by lodní průmysl přivedla na cestu k 1,5°C. A odmítli návrh na spolehlivý zdroj příjmů pro ty z nás, kteří zoufale potřebují finance na pomoc s dopady na klima." Wilfried Lemmens, výkonný ředitel Královské belgické asociace majitelů lodí, vyjádřil frustraci z absence univerzální uhlíkové daně: "Královská belgická asociace majitelů lodí lituje, že se členským státům IMO nepodařilo dohodnout se na globální dani, protože by to byl nejjednodušší a nejefektivnější způsob, jak by námořní sektor mohl dosáhnout klimatických cílů," řekl. Optimističtější je Guy Platten, odcházející generální tajemník Mezinárodní námořní komory, který řekl: "Doufejme, že na dnešek se bude vzpomínat jako na historický okamžik pro náš průmysl. Pokud bude lodní doprava formálně přijata, bude prvním sektorem, který bude mít globálně dohodnutou cenu uhlíku." I když připustil, že páteční dohoda nebyla dokonalá, Platten řekl, že doufá, že poskytne jistotu, kterou producenti energie naléhavě potřebují, aby snížili riziko svých velkých investičních rozhodnutí.

"Kompromis dosažený členskými státy IMO zjevně neodpovídá výzvě, která čeká odvětví lodní dopravy," uvedl Bastien Bonnet-Cantalloube, odborník na dekarbonizaci dopravy z organizace Carbon Market Watch., a uvedl: "Nedostatečné snížení emisí, nedostatečná cena emisí, nedostatečně vysoká cena, nedostatečné příjmy. Ignorováním problému IMO ho neodstraní. Jedná se o promarněnou příležitost jít příkladem ostatním odvětvím, aby se dohodla na ambiciózních globálních opatřeních pro jejich dekarbonizaci. Vlády v IMO mají zjevně ještě co dělat, aby stanovily kurz pro spravedlivou a ambiciózní cestu dekarbonizace mezinárodní lodní dopravy. K vykompenzování této do očí bijící slabé dohody jsou zapotřebí ambicióznější regionální a průmyslová opatření."



## SSL Express 15-04-2025 Vláda USA: Osvobození od cla pro elektroniku je pouze dočasné

Jakmile budou vyňaty ze zvláštních cel, chytré telefony, notebooky a další důležité elektronické produkty jsou opět v hledáčku americké vlády. Podle amerického ministra obchodu Howarda Lutnicka budou skupiny výrobků, které byly právě vyňaty, brzy znovu podléhat dalším clům. Na otázku ABC News, zda je současná výjimka pouze dočasná, Lutnick odpověděl: "To je pravda." Americká média již spekovala, že úleva může být pouze odkladem. Jen krátce předtím americká vláda dočasně vyňala některé elektronické produkty z dříve oznámených zvláštních cel – včetně těch proti Číně. Spolu s dalšími americkými společnostmi z úlevy těží zejména Apple: naprostá většina firemních iPhoneů a dalších zařízení se vyrábí v Lidové republice, i když v posledních letech došlo k rozšíření výroby ve Vietnamu a Indii.

Dotčené skupiny výrobků byly pouze vyňaty z takzvaných recipročních sazeb, zdůraznil ministr. Ve skutečnosti však brzy budou podléhat novým odvětvovým tarifům v odvětví polovodičů. "Musíme mít tyhle věci vyrobené v Americe," řekl Lutnick. "Nemůžeme se spoléhat na cizí země v základních věcech, které potřebujeme." Americký prezident Donald Trump proto brzy oznámí

nová cla. Pravděpodobně přijdou za měsíc nebo dva. Kromě elektronických zařízení a polovodičů se to týká i farmaceutických výrobků, vysvětlil Lutnick. Už dříve se zasadil o to, aby se iPhone v budoucnu vyráběly v USA, a to s pomocí robotů. Odborníci z oboru se však domnívají, že je to obtížné realizovat: chybí potřební dodavatelé a kvalifikovaní pracovníci. Výroba v USA by navíc přístroje zřejmě značně prodražila.

Je to další příklad Trumpovy klikaté obchodní politiky, která vrhá mezinárodní trhy i americké společnosti a spotřebitele do nejistoty. Ještě před oznámením výjimek pro elektroniku americký prezident ustoupil od mnoha obchodních partnerů a pozastavil na 90 dní části dříve vyhlášených speciálních cel. Zároveň zpřísnil svůj postoj vůči Pekingu: USA nyní požadují dodatečná cla až 145 procent na dovoz z Číny. Peking odpověděl protitarifem ve výši 125 procent na americké produkty. P.S. Jsem zvědav, jak se USA předzásobí na 1/2 roku v Apple produktech a Aspirinu. To bude ještě bolehlav



### **SSL Express 15-04-2025 Námořní sdružení se obávají zátěže z iniciativy ministerstva ochrany klimatu (BMWK)**

Ústřední svaz německých provozovatelů námořních přístavů (ZDS) si stěžuje, že Spolkové ministerstvo hospodářství a ochrany klimatu (BMWK) pokračuje v legislativním procesu o nakládání s nebezpečnými a škodlivými látkami (HNS). Nejnovější návrh „Nařízení o oznamování nákladů podléhajících příspěvkům podle zákona o HNS“ ohrožuje překládkové společnosti byrokratickou zátěží a nejistotou ohledně odpovědnosti. Důvodem znepokojení zájmové skupiny je to, že podle návrhu jsou provozovatelé námořních přístavů považováni za „fyzické příjemce“ zboží HNS. To by vyžadovalo, aby poskytli ministerstvu určité informace o těchto typech nákladu. V případě poškození lodi na moři by navíc podle dopisu ZDS pro BMWK musely firmám vyvolat dosud nespecifikovanou povinnost platit příspěvky do plánovaného fondu HNS. I kdyby došlo k platbě pouze v případě reklamace, návrh by způsobil velkou nejistotu v oboru, vysvětluje Lutz Könnner, generální ředitel ZDS. Upozorňuje, že fungování fondu zatím není vyjasněno, a proto není jasné, jak vysoké by pro firmy byly případné náklady. Předčasnou regulaci považuje za chybnou, zvláště v době, kdy je záměrem omezit byrokracii.

Podle ministerstva jsou „fyzickými příjemci“ vlastníci skladů, ploch nebo jiných zařízení v areálu přístavu, ve kterých jsou předmětné látky při překládce skladovány. ZDS tomu odporuje. Z pohledu přístavního průmyslu výklad mezinárodní úmluvy HSN znamená, že manipulační společnosti nejsou příjemci nebezpečných látek, a proto nepodléhají žádné ohlašovací nebo příspěvkové povinnosti. Spíše konečný uživatel, který má na zboží ekonomický zájem a zpracovává ho, odpovídá za platbu v případě škody, říká Könnner. Poukazuje také na to, že Úmluva upravuje zásadu „znečišťovatel platí“. Ekonomické důsledky škod během přepravy nebezpečných a škodlivých látek by tedy musely být sdíleny mezi lodní dopravou a těmi, kdo mají na nákladu zájem. Podobně píše i Ústřední asociace německých lodních makléřů (ZVDS): „V zájmu zefektivnění a účinnosti ohlašovacích kanálů a jasných odpovědností bychom vás chtěli znovu apelovat, abyste jako oznamovatele jmenovali dovozce nebo příjemce uvedeného v B/L a nikoli poskytovatele služeb, jako je handlingová společnost nebo agent,“ uvedl ZVDS v prohlášení pro ministerstvo.

Obě asociace vidí riziko jednostranného a neúměrného zatížení německých poskytovatelů služeb v návrhu nařízení. Sousední země Polsko a Belgie, které jsou relevantní pro přímou konkurenci, by podle nich úmluvu HNS neratifikovaly. Zájmové skupiny apelují na BMWK, aby upustilo od zveřejnění nařízení. Požadují, aby ministerstvo správně vyložilo právní stav tak, aby mohlo dojít k řádné implementaci. Chtějí také konsensuální koordinaci se sousedními zeměmi.

**Fwd:     SSL Express 15-04-2025 Začíná registrace pro uplatnění digitální výjimky v námořních přístavech**

Od pondělí se speditéři, logistické a dopravní společnosti mohou zaregistrovat do digitálního výjimečného řízení pro dovoz kontejnerů přes námořní přístavy Hamburk, Bremerhaven a Wilhelmshaven. Společnosti zapojené do procesu importu budou pravděpodobně muset používat nové řešení od 1. října 2025.

Cílem služby je účinně bojovat proti pašování drog prostřednictvím bezpečného postupu udělování výjimek. Řešení je založeno na „digitálním právu na inkaso“, které nahrazuje předchozí odkaz na výjimku založenou na PIN. Digitální právo zajišťuje, že od okamžiku, kdy kontejner dorazí po moři do přístavu, až do jeho vyzvednutí přepravní společností, je vždy možné vysledovat, kdo má nad kontejnerem kontrolu. Kontejner s digitálním právem může být uvolněn pouze od jedné oprávněné strany k další.

„Důležitým předpokladem je, aby společnosti sladily své interní procesy s novým procesem uvolnění,“ vysvětluje Sven Reimers, projektový manažer u poskytovatele softwarových služeb Dakosy. Dotčeným logistickým společnostem doporučuje, aby si na technické propojení ponechaly dostatek času a nové procesy si vyzkoušely během testovací fáze, která zanedlouho začne. Společnosti mohou propojit své vlastní IT systémy prostřednictvím otevřených rozhraní, využít svůj stávající digitální přístup přes komunitní platformy přístavů Dakosy (IMP) nebo dbh (BIT) nebo zpracovat výjimky prostřednictvím webové platformy German Ports. Tyto dvě softwarové společnosti vyvinuly nový digitální proces ve spolupráci s přístavním průmyslem a budou jej provozovat společně na platformě German Ports.

Podobný proces už přes rok funguje v rotterdamském přístavu.



**SSL Express 17-04-2025 Rejdaři nejvíce ohroženi Trumpovou obchodní válkou s Čínou**

Níže uvedený graf vytvořený společností Linerlytica zdůrazňuje kontejnerové linky, které jsou v transpacifiku nejvíce vystaveny probíhající obchodní válce zahájené americkým prezidentem Donaldem Trumpem proti Číně, která v podstatě zastavila většinu obchodů mezi dvěma největšími ekonomikami světa.

Hede, Matson, SeaLead, TS Lines a COSCO jsou nejvíce ohroženy bezprostředním dopadem, podle výzkumu společnosti Linerlytica, která naznačuje, že 30 % až 40 % transpacifického dovozu kontejnerů je stále účinně zastaveno cly.

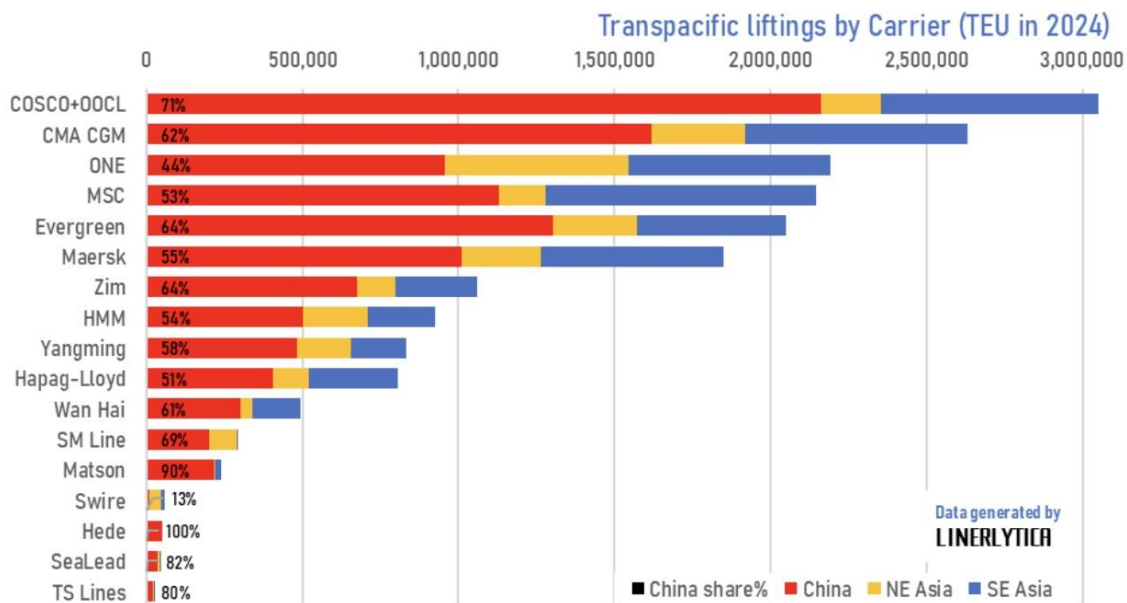
"Patová situace mezi USA a Čínou nadále udržuje náladu na trhu s kontejnery špatná, přičemž americké celní úlevy zdaleka nestačí k obnovení transpacifických objemů, přičemž rezervace nákladu v příštích 3 týdnech údajně poklesnou o 30-60 % v Číně a o 10-20 % ve zbytku Asie," uvedla Linerlytica ve své nejnovější týdenní zprávě. Nadcházející oslavy Svátku práce pravděpodobně v květnu dále utlumí poptávku po nákladní dopravě, což možná donutí dopravce zrušit v nadcházejících týdnech další plavby, aby zastavili další erozi sazeb za přepravu, navrhl společnost Linerlytica.

Údaje společnosti Clarksons Research naznačují, že 6 % celosvětového obchodu s kontejnery (v Teu) tvoří americký dovoz z Číny – dvou světových supervelmocí – který nyní bude účtován se zvýšenými celními úrovněmi ve výši nejméně 145 %. Dalších 8 % je na základní úrovni 10 %.

"Pro menší dopravce je obchodní válka obzvláště destruktivní," varovali v neděli analytici společnosti Sea-Intelligence. "Většina z nich se spoléhá na velké objemy svých služeb z Číny a nejsou dobře vybaveni k tomu, aby náhle přešli na alternativní náklad nečínského původu. U některých z nich můžeme potenciálně očekávat uzavření plných služeb po dobu trvání obchodní

války." Globální dopravci by měli v nadcházejících měsících soustředit zastávky v přístavech do menšího počtu amerických přístavů a zároveň přesunout některé linky do Číny do jiných asijských výrobních center.

Obchodní válka se začíná projevovat v počtech přístavů, přičemž čínské ministerstvo dopravy dnes oznámilo, že v týdnu od 7. do 13. dubna klesla propustnost kontejnerů v čínských přístavech o 6,1 %.



### SSL Express 17-04-2025 Výrazný nárůst zločinů na nízké úrovni v Singapurském průlivu

Mezinárodní námořní úřad ICC (IMB) odhalil nárůst celosvětového pirátství a ozbrojených loupeží v prvním čtvrtletí roku 2025 – způsobený prudkým nárůstem incidentů v Singapurském průlivu. V prvních třech měsících roku 2025 bylo zaznamenáno celkem 45 případů pirátství a ozbrojených loupeží proti lodím, což představuje téměř 35% nárůst ve srovnání se stejným obdobím roku 2024. Z hlášených incidentů bylo 37 plavidel naloděno, čtyři byla unesena a u čtyřech se piráti pokusili o útok. Ohrožení bezpečnosti posádky zůstává vysoké, 37 členů posádky bylo vzato jako rukojmí, 13 jich bylo uneseno, dvěma bylo vyhrožováno a jeden byl zraněn.

Zpráva za 1. čtvrtletí zdůrazňuje prudký nárůst zaznamenaných incidentů v Singapurském průlivu, protože bylo hlášeno 27 incidentů z plavidel proplouvajících těmito vodami ve srovnání se sedmi za stejné období v roce 2024, přičemž společnost *Splash* v posledních měsících pravidelně informovala o útocích v regionu jihovýchodní Asie. Zatímco většina incidentů byla považována za oportunistické zločiny nízké úrovně, členové posádky byli vystaveni velkému riziku, protože ve 14 incidentech byly hlášeny zbraně. V roce 2024 byly zbraně hlášeny ve 26 incidentech po celém světě. Deset členů posádky bylo vzato jako rukojmí při šesti různých incidentech, dvěma bylo vyhrožováno a jeden byl zraněn.

92 % všech plavidel zaměřených v Singapurském průlivu bylo úspěšně naloděno, včetně devíti lodí na sypký náklad a tankerů o velikosti větší než 100 000 tun.

Ředitel IMB Michael Howlett řekl: "Hlášený nárůst incidentů v Singapurském průlivu je znepokojivý a zdůrazňuje naléhavou potřebu chránit bezpečnost námořníků plujících v těchto vodách. Zajištění bezpečnosti těchto životně důležitých tras je zásadní a musí být přijata všechna nezbytná opatření k ochraně členů posádky."

## **SSL Express 17-04-2025 Společnost Kühne + Nagel byla v roce 2024 největším leteckým speditérem na světě**

Společnost Kühne + Nagel (KN) zůstane v roce 2024 největším leteckým speditérem na světě podle tonáže. Vyplývá to z neveřejných globálních údajů o nákladu od analytické společnosti WorldACD (WACD), které má k dispozici DVZ. KN tedy bude mít v roce 2024 tonáž 1,39 milionu tun; ve srovnání s předchozím rokem se jedná o nárůst o 8,1 procenta. Hned za KN se umístila společnost DHL Global Forwarding (1,31 milionu tun; nárůst o 9,8 %), následovaná společností DSV (1,1 milionu tun; nárůst o 13,3 %). Po dokončení převzetí páté spediční společnosti DB Schenker bude dánská společnost pravděpodobně absorbovat značnou část nákladu, který v současné době přepravuje německý speditér (786 000 tun; nárůst o 5,1 procenta), a stane se novou světovou jedničkou.

KN je na vrcholu žebříčku od roku 2021. Společnost vděčila za převzetí tehdejší nejvyšší pozice společnosti DHL Global Forwarding akvizicí společnosti Apex Logistics, která v roce 2020 přepravila 750 000 tun nákladu jako sedmý největší letecký speditér na světě z hlediska propustnosti. Mezitím generální ředitel KN Stefan Paul na posledním Capital Markets Day oznámil cíl získat jednoho nebo dva bývalé zákazníky Schenkeru od DSV. Zkušenosti podle Paula ukazují, že přibližně čtvrtina hledá nového poskytovatele služeb při převzetí této velikosti.

Vzhledem k tomu, že WACD nezobrazuje objemy charterů, jsou skutečné objemy nákladu speditérů vyšší. Společnost KN, která provozuje více než 100 charterových spojů týdně, rovněž zohledňuje tento objem a to přibližně 2,1 milionu tun; DHL Global Forwarding je na 1,78 milionu tun a DSV na 1,39 milionu tun.

V roce 2024 podle WACD celosvětová tonáž výrazně vzrostla o 17,7 procenta; Sinotrans je jediným hráčem v top 30, který zaznamenal klesající objem. Přibližně dvě třetiny účastníků trhu vykazují dvouciferný růst. Pozoruhodnou dynamiku vykazují mimo jiné společnosti Maersk (19. místo, plus 39 procent), Awot Global (13. místo; plus 50,7 procenta), Nippon Express (6. místo; plus 19,1 procenta) a Expeditors (4. místo; plus 20,2 procenta).

## **SSL Express 17-04-2025 Proč mají USA slabou pozici v obchodní válce s Čínou**

USA považují svoji pozici jako výhodu v obchodní válce s Čínou. Američané odvozují své nadřazené postavení od svého obchodního deficitu: v roce 2024 USA dovezly čínské zboží v hodnotě 440 miliard amerických dolarů a vyvezly do Číny zboží v hodnotě 145 miliard dolarů. Bílý dům se domnívá, že Čína je více závislá na USA než naopak, protože Amerika nakupuje asi třikrát větší hodnotu zboží než Čína.

To je však klam: obchodní deficit ve výši 295 miliard dolarů činí USA v současném sporu s Čínou zranitelnějšími, než si myslí. Je to proto, že země je závislá na Číně ve značné části svého obchodního zboží, s nímž je Říše středu de facto globálním monopolistou. Až dosud zákazníci z USA nakupovali zboží dobré kvality za nízké ceny. S oddělením od Číny, které bylo nyní konečně dokončeno, je toto konec.

Bez těchto produktů budou USA brzy zažívat nedostatek dodávek, vyšší ceny a stagflaci. Čína na druhou stranu může deficit lépe kompenzovat: může se přesunout na jiné exportní trhy, zvýšit domácí poptávku a především má více prostředků než jen cla, aby zasáhla USA. Vývoz těžkých vzácných zemin do USA byl právě zastaven. Čína má podíl na světovém trhu: 99 procent.



## SSL Express 17-04-2025 Ecklo získává 1,2 milionu EUR na rozšíření svých opakovaně použitelných obalových řešení

“Hon na plasty je v plném proudu! “Právě s tímto háčkem uvádí Ecklo problémy spojené s francouzskými a evropskými předpisy o jednotných obalech pro sektor logistiky. Mladá společnost z Ile-de-France tak připomíná, že „po vyhlášce 3R (1) zavede evropské nařízení PPWR (2) od roku 2030 nové povinnosti na podporu opětovného použití“. Poté, co společnost vynalezla opakovaně použitelný kryt pro balení palet, očekává legislativu, která nabídne alternativy k tradiční plastové fólii. A získává si prostředky k dosažení svých ambicí. Společnost Ecklo právě oznámila, 16. dubna 2025, fundraising ve výši 1,2 milionu eur, který se uskutečnil s BACS-Innov, Marco&Co a také s jednotlivými business angels.

Kromě svého prvního produktu – opakovaně použitelného krytu vyrobeného z recyklovaných a recyklovatelných materiálů, který jeden operátor rychle rozmístí kolem palety – představí startup koncem dubna 2025 znovupoužitelný kryt. Tento produkt zahrnuje technické vlastnosti krytů Ecklo a umožňuje výměnu krytů na jedno použití při zachování stejné jednoduchosti použití. Ve skutečnosti je nastavení podobné jako u jednorázových verzí, což usnadňuje jeho provozní integraci. Dostupnost tohoto nového produktu se odhaduje na druhé čtvrtletí roku 2025, tedy velmi brzy. V roce 2026 má Ecklo také za cíl uvést na trh řešení automatizace. Bylo by to, podle jeho slov, první automatizované opakovaně použitelné obalové řešení pro palety, bezprecedentní pokrok na globálním trhu.

(1) [Zveřejněná 29. dubna 2021](#), první vyhláška známá jako „3R“ (pro snížení, opětovné použití a recyklaci), vyplývající ze zákona proti plýtvání pro oběhové hospodářství (AGEC), definovala pro období 2021–2025 různé cíle zaměřené na snížení každodenního používání plastů. Další série opatření budou postupně zaváděny do roku 2040, kdy je plánován konec plastových obalů na jedno použití.

(2) Evropské nařízení PPWR pro „[Nařízení o obalech a obalových odpadech](#)“ vymezuje druhy obalů, které lze uvést na trh Evropské unie, a také opatření pro nakládání s odpady z obalů a jejich předcházení. Mezi různými cíli směrnice je zejména to, aby všechny obaly na trhu Evropské unie byly do roku 2030 recyklovatelné „ekonomicky životaschopným způsobem“.

