

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

V důsledku celní války Donalda Trumpa snižuje řada subjektů, které se zabývají obchodními prognózami v lodní dopravě, své ekonomické předpovědi na příští rok. Světová obchodní organizace (WTO), která vyvolává značné znepokojení, varovala, že světový obchod se zbožím pro rok 2025 by mohl klesnout až o -1,5 %, což by se mohlo stát teprve šestým případem za posledních 60 let, kdy byl zaznamenán pokles světového obchodu se zbožím, a připojit se tak ke slavným hospodářským otřesům v moderní historii. jako byl covid a globální finanční krize.

The chart displays the percentage change in Exports and GDP for four different scenarios. The Y-axis represents the percentage change, ranging from -4.5 to 0.0. The X-axis lists the scenarios: US TPU only, Actual tariffs, Reciprocal tariffs, and TPU spreads. The chart is divided into two sections: Exports and GDP.

Scenario	Exports (%)	GDP (%)
US TPU only	-0.5	-0.25
Actual tariffs	-2.9	-0.61
Reciprocal tariffs	-3.5	-0.65
TPU spreads	-4.3	-1.12

Source: Simulations with the WTO Global Trade Model.

Podle ve čtvrtek zveřejněné nejnovější zprávy sekretariátu WTO Global Trade Outlook and Statistics se očekává, že objem světového obchodu se zbožím v roce 2025 za současných podmínek klesne o 0,2 %, což je téměř o tři procentní body méně, než by se očekávalo podle základního scénáře s nízkými cly. Vychází to ze situace v oblasti cel k 14. dubnu. Pokud se situace zhorší 9. července, kdy by Trump mohl zavést další cla po celém světě, mohl by se obchod ještě více snížit, a to až na -1,5 % v roce 2025. Generální ředitelka WTO Ngozi Okonjo-Iweala uvedla: "Podle ní hrozí, že přetrvávající nejistota bude působit jako "brzda" globálního růstu. Ve stejný den vyjádřila obavy z cel organizace OSN pro obchod a rozvoj (UNCTAD), která varovala, že světová ekonomika je na recesní trajektorii. Podle nové zprávy UNCTAD, která se odvolává na otřesy v obchodní politice, finanční volatilitu a nárůst nejistoty, by měl globální růst v roce 2025 zpomalit na 2,3 %. "Nejistota v obchodní politice je na historicky nejvyšší úrovni," uvádí zpráva, "a to se již projevuje v opožděných investičních rozhodnutích a sníženém počtu zaměstnanců." Pro majitele tankerů platí, že Mezinárodní energetická agentura (IEA) i OPEC snížily své prognózy růstu globální poptávky po ropě pro roky 2025 a 2026 s odkazem na protitlaky způsobené pokračujícím obchodním napětím - především protekcionistická opatření zavedená Trumpem.

Aktualizovaná prognóza OPEC nyní předpokládá pro oba roky nárůst pouze na 1,3 milionu barelů denně, což představuje zhruba 1% roční růst. IEA revidovala svou prognózu globální poptávky po ropě o 300 000 barelů denně směrem dolů na 730 000 barelů denně v roce 2025 a na 690 000 barelů denně v roce 2026. Americký úřad pro energetické informace nedávno snížil svou prognózu růstu v roce 2025 o 30 % na 900 000 barelů denně, zatímco Goldman Sachs předpokládá ještě konzervativnější nárůst o 300 000 barelů denně v období od konce loňského roku do konce roku 2025.

Nedávná zpráva společnosti Linerlytica uvádí, že v oblasti kontejnerových obchodů: "Ústupky USA v oblasti cel zdaleka nestačí k obnovení transpacifických objemů a rezervace nákladu v příštích třech týdnech se v Číně údajně sníží o 30-60 % a ve zbytku Asie o 10-20 %." V souvislosti s tím Kalifornie ve středu podala žalobu s cílem zablokovat Trumpova rozsáhlá cla vůči zahraničním obchodním partnerům a obvinila ho ze zneužití pravomocí a způsobení finanční újmy státu a národu.



SSL Express 22-04-2025 Když se horko setká s nebezpečím: Poučení z exploze YM Mobility (poučte se)

V horkém srpnovém dni roku 2024 se rutinní operace v přístavu Ningbo-Zhoushan rychle změnila ve velkou námořní havárii, když exploze na palubě kontejnerové lodi **YM Mobility** způsobila rozsáhlý požár, těžké poškození plavidla a ztráty ve výši přibližně 12,3 milionu USD.

Zpráva vydaná Úřadem pro námořní bezpečnost Čínské lidové republiky (MSA) identifikovala příčinu incidentu a poskytla veškeré podrobnosti. Incident se týkal kontejneru naloženého nebezpečným zbožím třídy 5.2 – terc-butyl peroxybenzoátem (TBPB) na palubě lodi YM Mobility plující pod liberijskou vlajkou (ve zprávě označované pouze jako "M"). Incident vyvolal vážné obavy ohledně toho, jak průmysl zvládá vysoce rizikový náklad v extrémním počasí a jak se předpoklady týkající se používání zařízení – jako jsou chladírenské kontejnery – mohou rychle stát nebezpečným přehlédnutím.

Vyšetřování MSA zjistilo, že výbuch byl vyvolán tepelnou reakcí TBPB – látky známé svou citlivostí na teplo a vlastnostmi samorozkladu. Zde je to, co se odehrálo:

- TBPB byl řádně zabalen do certifikovaných obalů a skladován v chlazeném (chladicím) kontejneru.
- Kontejner však nebyl během plavby po moři zapojen do zásuvky. Jednalo se o záměrnou volbu, na které se shodli odesílatel i dopravce kvůli nedostatku chladírenských slotů.
- Odpojený chladicí box vytvořil uzavřené, izolované prostředí, které se v podstatě stalo pastí tepla.
- Během přepravy a skladování byl kontejner vystaven vnějším teplotám do 40°C.
- Tvorba tepla nákladu překročila jeho schopnost odvádět teplo, což vedlo k samočinnému rozkladu, masivnímu hromadění tepla, emisím bílého kouře a nakonec k explozi.

Aby toho nebylo málo, náklad byl před vyplutím více než 15 dní skladován venku při vysokých teplotách, což zvyšovalo riziko. Tento incident není jen o chemických vlastnostech. Je to o rozhodování – a o tom, kde povědomí o rizicích zaostávalo:

- Dopravce přijal vysoce rizikový náklad do nepřipojeného reeferu, pravděpodobně předpokládal, že je to "jako dry box".
- Odesílatel, přestože znal citlivost nákladu, netrval na řádné regulaci teploty nebo monitorování v reálném čase.
- Ani jedna ze stran nevzala v úvahu letní horko, ani dlouhodobé vystavení se na pevnině před odplutím.
- Neexistoval žádný pohotovostní plán pro případ, že by teplota uvnitř boxu začala stoupat.

Řetězec rozhodnutí, z nichž každé se samo o sobě zdálo být rozumné, vytvořil dokonalou bouři. Tento incident je budičkem pro to, jak zacházíme s nebezpečným zbožím citlivým na teplotu – zejména tváří v tvář rostoucím globálním teplotám a letním špičkám.

Zde jsou klíčové poznatky:

1. Ne všechny chladírenské kontejnery jsou si rovny – Použití chladírenského kontejneru jako suchého boxu může mít logistický smysl, ale může to být fatální rozhodnutí, když je náklad chemicky aktivní nebo tepelně nestabilní. Izolace = lapač tepla při odpojení..
2. Regulace teploty by měla být založena na skutečném riziku, nejen na mandátech IMDG – zatímco TBPB nevyžaduje povinnou regulaci teploty podle kodexu IMDG, jeho známé vlastnosti jasně vyžadují provozní kontroly založené na rizicích, zejména v horkém počasí.
3. Odesílatelé a dopravci sdílejí společnou odpovědnost – Obě strany musí provést společné posouzení rizik s ohledem na:
 - Vlastnosti nákladu
 - Doba trvání přepravy
 - Sezónní podnebí
 - Typ a stav kontejneru
 - Provozní proveditelnost monitorování teploty v reálném čase
4. Data by měla být vodítkem pro rozhodování o rezervacích – Dopravci musí investovat do chytřejších rezervačních systémů, které označují rizika na základě metadat nákladu, nikoli pouze na základě dodržování zaškrťovacích políček. Ověřování nákladu DG pomocí AI by mohlo pomoci vyhnout se lidskému dohledu.
5. Na době zdržení před odesláním záleží – Prodloužená expozice před přepravou – zejména na otevřených plochách během vln veder – by měla být sledována a začleněna do modelu rizika nákladu.

I když existují důležitá ponaučení, která si můžeme vzít z incidentu YM Mobility v Ningbo, je stejně důležité uznat další ponaučení, která průmysl zřejmě ignoruje. Výbuchy spojené s nákladem citlivým na teplo nejsou nové, ani to nejsou ojedinělé případy. Vezměme si katastrofu MSC Flaminia v červenci 2012 – mrazivou připomínku toho, co se stane, když se volatilita nákladu setká s mezerami v dohledu. Tento incident, který zahrnoval explozi divinylbenzenu (DVB) na palubě plavidla provozovaného MSC, si tragicky vyžádal životy tří členů posádky uprostřed Atlantiku. Vyšetřování vystopovalo hlavní příčinu zpět k tepelné nestabilitě DVB, která se během přepravy zhoršila v důsledku nesprávné manipulace a nedostatečné regulace teploty. V tomto případě byl přepravci Deltech přidělen závazek úhrady škody ve výši 55 % a provozovateli cisternového kontejneru Stolt byl přidělen zůstatek ve výši 45 %.

Konečná zpráva o vyšetřování je jednoznačná v připisování odpovědnosti. Za incident byl odpovědný jak odesílatel, tak dopravce. Odesílatel navrhl nebezpečné řešení – použití tepelně izolovaného kontejneru bez jeho zapojení – a zároveň nedokázal plně posoudit výbušný potenciál TBPB v podmínkách vysokých teplot. Dopravce, přestože byl konečným strážcem překládky, přijal náklad za těchto podmínek bez řádné kontroly nebo sledování teploty, a to i během letní vlny veder. Toto společné selhání při uplatňování náležité péče - navzdory dodržování předpisů - je to, co nakonec vedlo k požáru a explozi na YM Mobility.

Závěr: Dodržování předpisů ≠ bezpečnost

Incident YM Mobility v Ningbo, i když je méně smrtelný, se řídí známým vzorcem jako MSC Flaminia, tepelné riziko je podceňováno, rozhodnutí o přepravě jsou přijímána izolovaně a dodržování předpisů je považováno spíše za zaškrťovací políčko než za proces neustálého hodnocení rizik. Incident YM Mobility prokázal, že dodržování předpisů nezaručuje bezpečnost.

Každý náklad má svůj kontext – a v tomto případě vedlo ignorování tohoto kontextu ke katastrofě, které se dalo zcela předejít.

Jak se průmysl posouvá kupředu, musíme na nebezpečné zboží citlivé na teplotu pohlížet optikou provozní reality, nejen dokumentární korektností. Spolupráce, povědomí a proaktivní hodnocení rizik jsou skutečnými klíči k prevenci opakování takových incidentů. Dokud průmysl nezačne spojovat tyto body – a začleňovat tyto lekce do každodenního rozhodování – riskujeme, že se historie bude opakovat, kontejner po kontejneru. Protože v dopravě někdy stačí jedna přehřátá krabice a všechno se změní.



SSL Express 22-04-2025 Amazon se tlačí do LTL pro plnění malých balíků a UPS dělá obrat

Amazon ukončil spekulace o vstupu do sektoru LTL nabídkou příchozích zásilek směřujících do jeho distribučních center. Společnost UPS, která před čtyřmi lety prodala svou odnož LTL, nyní také spustila službu zaměřenou na trh LTL. Společnost Amazon Freight oficiálně vstoupila do sektoru LTL a vyzvala zákazníky, aby využívali její službu fulfillmentu pro přepravu zboží do distribučních center tohoto giganta v USA. "Pozorně nasloucháme našim zákazníkům a chápeme jejich touhu mít více způsobů, jak přepravit svůj náklad," řekl Ari Silkey, generální ředitel Amazon Freight. "S LTL nyní získávají přístup k důvěryhodné infrastruktuře a špičkovým technologiím Amazonu."

Oznámení popsalo nabídku LTL jako "nákladově efektivní způsob, jak dostat menší náklady do zařízení Amazonu, aniž byste museli obětovat spolehlivost". Klienti mají přístup ke službě na samoobslužném portálu Amazonu pro zásilky do 14 dnů a mohou získat cenové nabídky. Portál také obsahuje funkce sledování, fakturace, fakturace a online plateb. Podle Amazonu pokrývá služba LTL tisíce linek a využívá flotilu více než 60 000 návěsů. Amazon dodal, že může rozšířit služby LTL mimo své distribuční centra a bude "pokračovat ve vyhodnocování potřeb odesílatelů ohledně nové služby". Tento krok v USA následuje po rozšíření nabídky LTL společnosti Amazon ve Velké Británii na německý trh v loňském roce.

Mezitím se společnost UPS vrátila do sektoru LTL spuštěním služby Ground with Freight Pricing, která se zaměřuje na komerční zákazníky se zásilkami naloženými na paletách nad 150 liber a popisuje ji jako "ideální pro komerční odesílatele, kteří hledají spolehlivost malých balíků". Společnost UPS tvrdí, že pokrytí v celých USA a "předvídatelné úspory nákladů oproti dopravcům LTL" a zavázala se "žádné dodatečné náklady na sklopné čelo, vnitřní doručení nebo hmotnost palety" – příplatky obvykle účtované přepravci LTL.

"UPS je jediným velkým americkým malým přepravcem balíků, který nabízí balíkové služby za ceny LTL, což je skutečný rozdíl," prohlásil obchodní a strategický ředitel Matt Guffey. Jeden zasvěcenec z oboru však poznamenal, že tato služba nebyla zásadní novinkou, protože něco podobného již pro UPS poskytla společnost TForce, která UPS Freight získala v roce 2021. Společně s nabídkou LTL UPS také oficiálně oznámila svůj produkt Ground Saver, který nahrazuje službu SurePost, kterou integrátor nabízel ve spolupráci s US Postal Service a která pokryla poslední míli v rámci dohody. To skončilo 31. prosince Ground Saver je levnější alternativou ke standardní pozemní službě UPS s dobou přepravy, která je o 1-2 dny delší. Zaměřuje se na značky zaměřené přímo na spotřebitele a online prodejce. A další nové služby se podle Guffeyho připravují.

FedEx i UPS posílily své úsilí o trh s balíky a klienty z řad malých a středních podniků ve stále konkurenčnějším prostředí. Pozorovatelé poznamenali, že jejich nákladová struktura staví integrátory do konkurenční nevýhody oproti konkurentům, jako je Shippi, technologická platforma pro doručování, která využívá ovladače třetích stran pro pokrytí v celých USA. V lednu

společnost Shippi oznámila "záruku nejnižších nákladů na poslední míli". Odesílatelé jsou stále citlivější na rostoucí náklady. Podle nejnovějšího indexu TD Cowen/AFS Freight Index se očekává, že náklady na pozemní doručení ve druhém čtvrtletí meziročně vzrostou o 2,6 %. Ceny v prvním čtvrtletí překonaly očekávání analytiků společností TD Cowen a AFS Freight, kteří to připisují především zvýšení sazeb a zvýšeným příplatkům ze strany společností FedEx a UPS. Velcí integrátoři prováděli změny svých příplatků směrem nahoru častěji, často v relativně krátké době. Podle nich pozemní palivové příplatky UPS a FedEx vyskočily od 4. čtvrtletí 24 do 1. čtvrtletí 2025 o 15 % a 12 %, přestože ceny nafty klesly o 8,4 %.

S více alternativami přepravy svých zásilek se zákazníci při slevách naopak více opírali o integrátory. Podle indexu vzrostla průměrná sleva na sazby za pozemní balíky v prvním čtvrtletí o 1,9 % oproti předchozímu tříměsíčnímu období. Vyhlička na možnou recesi naznačuje, že tlak na snižování cen se pravděpodobně zvýší, přičemž snížené objemy budou mít vliv na využití sítě. Aby tomu operátoři zabránili, budou muset nabízet více nízkonákladových služeb a/nebo udržovat slevy, aby si udrželi zákazníky, pokud se jim nepodaří ztížit klientům přechod.

Integrátoři jsou "v tomto ohledu velmi vynalézaví", poznamenal John Haber, hlavní strategický ředitel společnosti Transportation Insight.

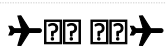


SSL Express 22-04-2025 Dopravci varují před zpožděním, protože se zvyšuje přetížení severoevropských přístavů

Míra přetížení se bude zvyšovat v přístavech po celé severní Evropě – očekávejte narušení jízdního řádu, varoval minulý týden Maersk. Dánský dopravce varoval své zákazníky před "zvyšující se úrovní přetížení a narušením provozu" a zdůraznil Antverpy-Bruggy a Bremerhaven jako konkrétní úzká místa. Podle námořní zpravodajské databáze eeSea čeká 41 lodí v Antverpách na zakotvení, přičemž dalších 52 kontejnerových lodí je na cestě do belgického přístavu. V Bremerhavenu čeká 29 lodí, připlouvá 27 lodí.

Využití terminálů je vysoké, 96 %, a chladírenské lodě 112 %, což způsobuje zpoždění kotvení. Antverpy zkrátily okno pro dodávky exportu ze sedmi dnů na pět dní, aby zvládly přetížení terminálů. Celkový počet nevyřízených žádostí v důsledku stávky 31. března přetrvává. Vlaky směřující do Bremerhavenu a Wilhelmshavenu mají v současné době nejdelší zpoždění kvůli neplánovaným výlukám v okolí Hannoveru. Poskytovatelé služeb hlásí sesuv půdy v oblasti tohoto železničního uzlu. Objízdné trasy jsou dlouhé až 200 km a mají nedostatečnou kapacitu. To si vynucuje neustálé zastavování měnicího se počtu vlaků a blokuje dopravu do/z Rotterdamu a Duisburgu. Přerušovaný provoz vlaků má také velký dopad na dopravu do/z Hamburku, která je také zpomalena opakujícími se zpožděními na přístavních terminálech.

Společnost Maersk svým zákazníkům z řad přepraveců uvedla: "Abychom zlepšili situaci a pomohli urychlit obnovu terminálů, důrazně vás žádáme, abyste svůj náklad z terminálu odbavili co nejdříve po vykládce a dodali exportní jednotky co nejpozději." Dopravce dodal, že k přetížení přispívá také nízká hladina vody v kontinentálním vnitrozemí a snížená dostupnost pracovní síly před velikonočními svátky.



SSL Express 23-04-2025 QR, IAG, MAS oznamují partnerství s leteckou nákladní dopravou – ale jsou podmínky v tuto chvíli příznivé?

Tři letecké společnosti aliance Oneworld se pokoušejí o krok, který měl dosud v nákladní dopravě jen malý úspěch: vytvářejí společný globální nákladní podnik. Nákladní divize Qatar Airways, IAG a Malaysia Airlines včera oznámily – v závislosti na schválení regulačními orgány – že spojí odborné

znalosti, infrastrukturu a úroveň zákaznických služeb. Zatím je k dispozici jen velmi málo podrobností, ale ve společném prohlášení letecké společnosti uvedly: "Zjednodušený produkt nabízející vylepšenou konektivitu, rychlejší přepravní časy a nové možnosti trasování napříč našimi kombinovanými rozsáhlými sítěmi přinese zákazníkům po celém světě větší hodnotu a flexibilitu služeb. Strany společně pracují na vývoji špičkových harmonizovaných bezpečnostních standardů pro své zákazníky." Plán popsali jako "průlomový" a uvedli, že tento krok zlepší efektivitu letecké nákladní dopravy a nabídne "agilnější nákladní síť".

Jen málo leteckých společností dosáhlo plnohodnotného partnerství v nákladní dopravě nad rámec mezilinkových dohod, i když SkyTeam Cargo šel dále než většina ostatních. Zatímco cestující vidí hmatatelnější výhody aliance – společné letenky, salonky atd. – nákladní doprava preferuje přímé lety a speditéři již znají trh, takže rezervace prostřednictvím aliance, zejména s tolika dostupnými digitálními rezervačními platformami, nemusí mít stejnou přitažlivost. Ve studii nizozemské univerzity z roku 2010 společnost MASkargo uvedla řadu důvodů, proč neexistuje v partnerství v nákladní dopravě, protože se domnívá, že náklady převáží očekávané přínosy. Rovněž poznamenala, že pro úspěšnou alianci je zásadní společná kultura a důvěra a že letecké společnosti znepokojují obavy, že se partnerovi bude dařit lépe. Studie uvádí: "Agentury pro hospodářskou soutěž vytvořily různé překážky a existuje neustálá hrozba, že aliance by mohla být výhodnější pro partnera nebo konkurenta. Vstup do aliance by proto mohl pro leteckou společnost znamenat vysoká rizika s možnou nízkou návratností investic v důsledku nedostatku výhod pro zákazníky." Výhody by mohly být nalezeny spíše prostřednictvím bilaterálních dohod – ale studie z roku 2010 poznamenala, že "současné okolnosti" nejsou pro partnerství přínosné, ale že by nakonec mohly "vytvořit řadu podstatných výhod pro zúčastněné letecké společnosti". IAG Cargo, skupina, která zahrnuje Aer Lingus, Iberia a British Airways, poznamenala, že má zkušenosti se spoluprací a "chápe hodnotu, kterou přináší". Kulturně jsou IAG a Katar již sladěny; Katar má v IAG 25,1% podíl, zatímco společnost MAS, která uvedla, že dohoda byla "klíčová", je 100% vlastněna malajským státem. Partnerství by zákazníkům dopravce IAG Cargo poskytlo přístup k nákladním letadlům: Katar má 28 letadel 777F a MASkargo má tři A330-200F. Otázkou bude, zda jsou podmínky skutečně vhodné pro partnerství v nákladní dopravě, což by mohlo přimět další letecké společnosti, aby následovaly jejich příkladu. Společnost Virgin Atlantic, která je ze 49 % vlastněna společností Delta, také pokukuje po partnerství v oblasti nákladní dopravy, řekl nový šéf nákladní dopravy Nick Diesel v rozhovoru (pro *The Loadstar*) tento měsíc. Katar, IAG a Mas uvedly, že "očekávají implementaci dohody v blízké budoucnosti, ovšem za předpokladu, že nejprve získají nezbytná regulační povolení.

SSL Express 23-04-2025 Globální ekonomika v chaosu

Americký prezident Donald Trump zpochybňuje nezávislost americké centrální banky. Akciové trhy reagují nervózně, mezinárodní obchodní partneři jsou znepokojeni a dolar prudce klesá. Nepředvídatelné chování prezidenta Trumpa by však mohlo vést k ještě většímu narušení ekonomiky. Nejzřetelnější je to na mezinárodních burzách: investoři se vyhýbají jinak velmi vyhledávaným americkým akciím, přičemž trpí zejména technologické akcie, a svůj kapitál hromadí jinde. Je to špatné pro náladu, když americká vláda v těchto dnech u soudu požaduje rozpad společnosti Google.

Cena zlata odráží tyto nejistoty a stoupá do nových, závratných výšin. Ve včerejších časných ranních hodinách to bylo 3 423 USD. Když už mluvíme o dolaru: Přední měna světové ekonomiky nedávno utrpěla vážný zásah a je na nejnižší úrovni za tři roky.

Někteří kritici se obávají, že množství současných znepokojivých událostí by mohlo mít následky podobné těm z Velké hospodářské krize v letech 1929-1939. V té době došlo k výraznému

poklesu pohybu zboží mezi zeměmi a došlo k radikálnímu omezení investic. Nakonec došlo k hluboké recesi a masové nezaměstnanosti.

Není příliš užitečné, když Trump, jako nedávno, útočí na předsedu americké centrální banky Jerome Powella a snaží se svými příspěvky vynutit snížení úrokových sazeb. Úkolem Fedu je kontrolovat americkou měnovou politiku a dohlížet na banky na základě přesné analýzy a dlouhodobého plánování. Trump chtěl podpořit americký export nižšími úrokovými sazbami, ale Powell již dříve upozornil, že vyšší cla mohou zpomalit ekonomický růst.

--

SSL Express 23-04-2025 Tisková zpráva k situaci v přístavu Koper

Vážení obchodní partneři, rádi bychom Vás informovali, že kontejnerový terminál se stále potýká s velmi složitými provozními podmínkami, a to z důvodu výrazného nárůstu vytížení, a to jak na lodním, tak na pozemním segmentu. V současné době zažíváme extrémně vysokou obsazenost nábřeží.

Bohužel tato vysoká úroveň využití terminálů ovlivňuje produktivitu manipulačních operací jak na lodích, tak na pozemních segmentech (nákladní automobily, železnice, dodávky do CFS). Aktivovali jsme další skladovací prostory pro plné i prázdné kontejnery. Jsme také v závěrečné fázi nábory dalších provozních pracovníků, kteří se již postupně zapojují do pracovních procesů. Odhadujeme, že veškerý nově přijatý personál bude plně zapojen do provozu v druhé polovině května, po dokončení školení.

Společně také čelíme značným omezením na železniční infrastrukturu, což má za následek omezený počet příjezdějících a odjíždějících vlaků. To vede k prodloužení doby zdržení kontejnerů a vyšší obsazenosti terminálů. Na nábřeží zůstávají podmínky poměrně nepředvídatelné, protože příjezdy lodí se staly velmi nepravidelnými kvůli přetížení většiny terminálů ve Středozemním moři. Blíží se další, květnové prázdniny. Vzhledem k očekávaným uzavírkám silnic předpokládáme, že tlak na terminál z hlediska obsazenosti kolejových nádraží se bude dále zvyšovat.

Od 21. dubna zahájíme zkušební období opětovného zavedení kotvících oken pro mateřské lodě v části nábřeží s nehlubším ponorem. Věříme, že to umožní lepší plánování vnitrozemské logistiky. Prosíme naše obchodní partnery, aby co nejvíce urychlili vyzvedávání plných kontejnerů z terminálu a u exportních zásilek dodržovali pravidlo 7 dnů, o kterém jste byli informováni 27. února. Předem děkujeme za pochopení a spolupráci.

SSL Express 23-04-2025 POUČTE SE Úvěrové podvody – jak se jejich obětí stávají poskytovatelé logistických služeb, kteří se zoufale snaží získat zakázky.

"Obchod můžete získat, pokud nabídnete úvěr na 90 dní od výpisu" nebo "Kolik a na kolik dní můžete nabídnout úvěr?"

Zní vám to povědomě? S těmito otázkami se poskytovatelé logistických služeb, jako jsou speditéři a deklaranti, setkávají každý den, když se snaží získat nové zakázky. Často znepokojeni vyhlídkou na získání nového lukrativního klienta, mnoho podniků snižuje svou ostražitost s ohledem na úvěrové podvody, které se objevily jako významné riziko uprostřed příležitostí. TT Club, přední nezávislý poskytovatel vzájemného pojištění a souvisejících služeb řízení rizik pro odvětví mezinárodní dopravy a logistiky, vydal nové varování pro speditéry a logistické subjekty. Pozor na podvodné zákazníky, kteří na první pohled působí důvěryhodně, ale v konečném důsledku vystavují společnosti značným finančním ztrátám. Varování, vydané 14. dubna 2025, znovu upozorňuje na rostoucí model podvodného chování, které využívá nabídku prodloužených úvěrových podmínek k podvádění poskytovatelů logistických služeb. Zatímco TT Club již dlouho

upozorňuje na jiné typy podvodů - jako jsou padělané dokumenty, mandátní podvody a falešní řidiči kamionů - nejnovější hrozba, známá jako úvěrový podvod, se v uplynulém roce stala významnou a finančně škodlivou taktikou. Podle Joshe Finche, manažera logistických rizik TT Clubu, je tento druh podvodů stále přítomným rizikem pro všechny zúčastněné strany v globálním dodavatelském řetězci. "Kreditní podvody jsou rizikem pro všechny účastníky globálního dodavatelského řetězce a nebezpečím, které by mělo být zohledněno v rámci struktury řízení rizik každého podniku. Jedná se především o finanční riziko, protože provozovatelům zůstávají náklady na přepravu, které nemohou být inkasovány. Ztráty v důsledku takových podvodů se mohou rychle stupňovat," uvedl Finch ve svém prohlášení. Podle Klubu úvěrové podvody nejsou záležitostí špatného provozního zacházení - je to finanční past maskovaná jako příležitost. Zločinci využívají důvěry rozšířené v obchodních vztazích a daří se jim v prostředí, kde se s náležitou péčí spěchá nebo se přehlíží.

Jakmile se podvod rozvine, jeho důsledky se mohou rychle stupňovat a způsobit, že logističtí operátoři budou mít vysoké náklady na dopravce a nebudou mít naději na nápravu. Abyste pochopili, jak se tento podvod rozvine, Finch popisuje typický případ: "Nový zákazník se obrátí s jednou zásilkou, obvykle k mezinárodní přepravě, například z Bangladéše do Španělska. Námořní přeprava bude doplněna o přepravu po silnici ve výchozím a cílovém místě. Existuje předpoklad, že by to mohl být začátek potenciálně velké a lukrativní zakázky. Je dohodnuta sazba a sjednán 60denní úvěr. Po dokončení přepravy je nákladní účet uhrazen v dohodnuté lhůtě 60 dnů." První přeprava je provedena bez problémů a platba je obdržena včas. Povzbuzen bezproblémovou transakcí a možností budoucích obchodů se provozovatel dohodne na vyřízení dalších zásilek za podobných podmínek. Následují další čtyři zásilky, přičemž klient zvyšuje náročnost a požaduje leteckou přepravu namísto námořní. Tyto zásilky jsou dokončeny během krátkého období tří týdnů a všechny se zdají být v pořádku. Ale pak nastane ticho. Zákazník zmizí. Přestane komunikovat, vyprší 60denní úvěrové období a neprijdou žádné platby. Speditér nyní zůstává osamocen - zodpovídá za platby dopravci a nemá žádné příjmy, které by kompenzovaly ztráty. To není jen jednorázový incident. Britská asociace pro mezinárodní nákladní dopravu (British International Freight Association, BIFA) na základě zkušeností svých členů upozornila na běžné varovné příznaky těchto podvodů. Patří mezi ně noví zákazníci, kteří obchodují výhradně s leteckou nákladní dopravou, nemají zájem o celní odbavení nebo doručovací služby a vykazují neobvykle vysoké objemy s minimálním vyjednáváním o cenách. Mnozí z těchto zákazníků nevykazují žádnou obchodní historii v oficiálních záznamech, jako jsou seznamy obchodníků HMRC ve Spojeném království, které by obvykle naznačovaly předchozí dovozní nebo vývozní aktivity. Finch zdůrazňuje, že v dnešním prostředí by mělo být poskytování úvěrů - zejména s velkorysou 60denní lhůtou - velmi opatrné, zejména pokud se jedná o nové nebo neznámé zákazníky. Dokud vztah nedozraje a nebude vybudována důvěra, společnosti by udělaly dobře, kdyby přijaly přísnější úvěrové podmínky nebo dokonce požadovaly platbu předem. Pokud provozní nebo obchodní imperativy vyžadují určitou flexibilitu, pak je důkladná hloubková kontrola neoddiskutovatelná. To zahrnuje ověření legitimacy zákazníka, jeho finančního zázemí, předchozí historie přepravy a dodržování předpisů. Znat svého zákazníka na všech úrovních už není jen dobrá obchodní praxe. Je to kritické zmírnění rizik. S pokračující digitalizací a automatizací logistického sektoru jsou i podvodníci stále sofistikovanější. Jediná skutečná obrana spočívá v proaktivním, informovaném a dobře strukturovaném přístupu k prověřování zákazníků. Poskytování úvěrů je nakonec o důvěře - a v globálním obchodě by se důvěra nikdy neměla brát na lehkou váhu.



Ačkoli není nejvyšší prioritou být největším kontejnerovým přístavem v Evropě, což řekl na začátku roku Jacques Vandermeiren, šéf přístavního úřadu Antverpy-Zeebrugge, měli bychom mít velkou radost, že belgický uzel je nyní v prvním čtvrtletí letošního roku novou jedničkou v Evropě. V prvních třech měsících letošního roku bylo na těchto dvou místech odbaveno 3,4 milionu TEU. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku se jedná o nárůst o 4,5 procenta. Měřeno hmotností, množství vzrostlo přibližně o stejnou hodnotu na 38,4 milionů tun.

Předchozí lídr, Rotterdam, zaznamenal v prvním čtvrtletí také nárůst objemu kontejnerů, ale pouze o přibližně 2 procenta na 3,3 milionu TEU. Co se týče hmotnosti, objem klesl na 32,2 milionu tun v důsledku klesajícího vývozu. Administrativa uvádí jako další příčiny špatné počasí a stávky na jednom terminálu, které vedly k odklonu lodí do jiných přístavů. I když tyto vnější okolnosti mohly být spouštěčem změny na vrcholu v tomto bodě, není to úplné překvapení. Již v loňském roce se tyto dva přístavy přetahovaly o kontejnery. Rotterdam nakonec uzavřel rok 2024 s náskokem 300 000 TEU před svým belgickým sousedem. V roce 2021 to bylo stále 3,3 milionu TEU. Od sloučení dvou belgických závodů v Antverpách a Zeebrugge v dubnu 2022 se rozdíl výrazně zmenšil.

Pokud jde o celkovou propustnost, Rotterdam zůstává zdaleka na prvním místě se 103,7 miliony tun v prvním čtvrtletí. Celkem bylo v Antverpách-Zeebrugge odbaveno 67,7 milionu tun.

To, co tyto dvě věci spojuje, je obava z dopadu amerických dovozních cel na evropský vývoz a volatilitu globálního obchodu. Vedoucí představitelé obou center vyzývají k rychlé implementaci Evropské dohody pro čistý průmysl, aby se posílila konkurenceschopnost domácího průmyslu – jsou obzvláště závislé na chemickém a energetickém klastru podél řek Rýn a Porúří. Navzdory veškeré spolupráci však pan Vandermeiren na začátku roku také zdůraznila: "Zejména v segmentu kontejnerů budeme s Rotterdamem i nadále intenzivně konkurovat."



SSL Express 24-04-2025 Vozidla s palivovými články jsou stejně praktická jako dieselová

Trvalo dvanáct měsíců, než se prototyp stal v myslích uživatelů nákladním vozidlem budoucnosti. Od července 2024 testuje speditérská společnost Wiedmann & Winz se sídlem v Geislingenu nákladní automobil GenH2 švábského výrobce nákladních automobilů jako jednoho z pěti testovacích partnerů společnosti Daimler Truck AG. Jako první užitkové vozidlo s palivovými články používané v Evropě, které se spoléhá na kapalný vodík jako zdroj energie, má prototyp jedinečný prodejní argument, díky kterému hrdý provozovatel vozidla pocítí trochu patosu.

"S obratem v jízdě stojíme před největší transformací od přechodu od kočárů tažených koňmi k prvním nákladním automobilům," říká Micha Lege, jednatel společnosti Wiedmann & Winz, a klasifikuje rámcové podmínky testu vozidel. Pro speditéra a viceprezidenta Federální asociace spedice a logistiky DSLV je jasné, že se jeho společnost může podílet na experimentu historických rozměrů. "O jedno z prvních testovacích vozidel H2 jsem požádal již v roce 2016," vzpomíná hlava rodinné firmy ve čtvrté generaci. Vynalézavý podnikatel má ve svém domovském regionu tak dobré konexe, že se brzy dozvěděl o plánech na zavedení inovativního pohonu, protože je jedním ze servisních partnerů výrobce nákladních automobilů a jeho dodavatelů.

Aby se mohl jako jeden z průkopníků seznámit s touto technologií, odložil také základy švábského pořádku v domácnosti – alespoň pro své testovací vozidlo. Protože provoz nákladního vozu GenH2 je pro něj ve fázi prototypu podstatně dražší než provoz dieselového vozidla, nechal se o tom informovat, aniž by uvedl čísla. "Používání nákladního vozidla, které je ve vlastnictví společnosti Daimler Truck, je účtováno podle modelu platby za použití," vysvětluje Lege. Část dodatečných nákladů ponese jeho zákazník DP World, který plánuje model palivových článků sám ve svém závodě v Germersheimu, a získá tak také informace z první ruky. Pro provozovatele

terminálu se sídlem v Dubaji jsou ochrana klimatu a udržitelnost zásadními prvky jeho vlastní budoucí strategie. "Jako globální poskytovatel logistických služeb sledujeme cíl provozovat co nejčistší a neudržitelnější vozový park v celém dodavatelském řetězci," zdůrazňuje Jens Langer, generální ředitel celoněmecké organizace DP World. Proto byla společnost odhodlána se testu zúčastnit. "Výsledky pozorně sleduje i naše oddělení vozového parku," prozrazuje Langer. Z praktického hlediska může referovat o působivých zážitcích. "Vodíkové nákladní vozidlo můžeme plánovat stejně jako diesel," zdůrazňuje v očekávání závěru testu. Vozidlo má dojezd kolem 800 kilometrů, lze jej natankovat přibližně za stejnou dobu jako spalovací motor a je již stejně spolehlivé, shrnuje klíčová zjištění.

"Nákladní vozidlo je také tiché a má značné rezervy při zrychlení," říká dopravce Lege, který se také sám zúčastnil zkušební jízdy. "Napojení na dálnici bylo zcela bezproblémové: Když se zezadu přiblížilo nákladní vozidlo, stačilo sešlápnout plynový pedál – silný tah byl působivý," vzpomíná a téměř to zní, jako by se nákladní automobily se vznětovým motorem staly v jeho vnímání klasickými automobily. Pro jeho řidiče je provoz bez stresu a vnímají to jako obrovské ocenění, že mohou pilotovat prototyp. Nákladní vozidlo ho inspiruje. "Nyní máme technologii, s jejíž pomocí můžeme dosáhnout klimatických cílů v silniční nákladní dopravě," říká šťastně. Ale pak se v něm švábský podnikatel znovu probudí. "To neznamena, že se obejdeme bez ekonomických studií proveditelnosti," zdůrazňuje. Otevřených otázek je stále příliš mnoho, od zadávání veřejných zakázek přes infrastrukturu čerpacích stanic až po cenu zeleného vodíku. Všechny tyto faktory nelze v krátkodobém horizontu přenést do zóny ekonomické efektivity.

To přiznává i Michael Scheib, který vede globální produktový management ve společnosti Mercedes-Benz Trucks. "Nákladní automobil společnosti Wiedmann & Winz je jedním z pěti prototypů první generace. Od konce roku 2026 chceme na silnici uvést 100 prototypů nové generace – kvůli pomalému rozšiřování infrastruktury nemůžeme zahájit sériovou výrobu před koncem desetiletí," vysvětluje. Přesto je přesvědčen o technologické vyspělosti konceptu: "Nákladní vozidlo s palivovými články má v podstatě stejné praktické vlastnosti jako diesellové vozidlo a je lokálně bezemisní, takže za sebou nezanechává nic než oblak čisté vodní páry." Kromě toho je podle jeho názoru mnohem snazší vybudovat infrastrukturu čerpacích stanic než rozvíjet celostátní nabíjecí infrastrukturu pro e-nákladní automobily. Dokonce i zelený vodík bude snazší získat prostřednictvím dodavatelských partnerství se zeměmi, jako je Saúdská Arábie, než rozšiřování energetických sítí pro přenos zelené elektřiny po celém Německu. "Pokud jde o technické požadavky, nic nebrání tomu, aby téměř každé nové nákladní vozidlo v dálkové dopravě bylo v polovině třicátých let poháněno palivovými články," říká nadšeně. Zda k tomu skutečně dojde, závisí především na politice a implementaci regulace.

"Naše společnost pracuje v pozemní dopravě se ziskovou marží 1 až 3 procenta a je pod vysokým konkurenčním tlakem," popisuje dilemma Lege. Proto je důležité co nejrychleji vytvořit rámcové podmínky, díky nimž se vozidla s alternativním pohonem budou z hlediska celkových nákladů alespoň vyrovnat naftě. "Je jasné, že nafta v roce 2030 výrazně zdraží díky plně tržnímu obchodování s emisemi," zdůrazňuje, "ale zatím nevíme, do jaké míry."



SSL Express 24-04-2025 DB Cargo hledá akcionáře pro TFG Transfracht

Společnosti provozující liniovou dopravu se stále více podílejí na vnitrozemské dopravě v námořních přístavech. Nyní se objevují náznaky, že TFG Transfracht, dceřiná společnost DB Cargo, by mohla spolupracovat s rejdářskou společností. Iniciativa však nepochází od dopravní společnosti. Vlastník – Spolková republika Německo prostřednictvím skupiny DB – je spíše toho názoru, že investice partnera by mohla TFG umožnit zajistit objemy a získat tak přímý přístup ke koncovým zákazníkům. To je to, co lze číst ve zprávě Evropské komise o rozhodnutí o státní

podpoře pro DB Cargo. Jako důvod pro hledání partnera je také poukázáno na vývoj v segmentu námořního trhu, že jak liniové přepravní společnosti, tak provozovatelé terminálů sledují strategie vertikální integrace. Chtějí tak posílit loajalitu svých zákazníků, zajistit přepravní kapacity a internalizovat marže.

DB Cargo potvrdilo (DVZ), že se připravuje řízení o prodeji akcií společnosti Transfracht. Počáteční signál k tomu má být dán ve druhém nebo třetím čtvrtletí roku 2025. DB Cargo nechce komentovat další podrobnosti ani případné partnery. Maria Leenen, výkonná ředitelka poradenské společnosti SCI Verkehr, předpokládá, že velké kontejnerové dopravní společnosti se budou stále více angažovat ve vnitrozemí. MSC získala 49,9% podíl nejen ve společnosti HHLA, ale také v dceřině společnosti Metrains, která se zabývá vnitrozemskou dopravou.

"Pokud si stále více rejdařů vybírá železnice jako stálé partnery a převádí na ně množství, budou muset železnice bez partnerů věnovat pozornost tomu, co jim zbylo," říká Leenen. Úvahy o společnosti Transfracht jsou proto pochopitelné. Naopak pro lodní společnosti bez partnerů ve vnitrozemí se nabídka nákladních železnic stává vzácnější. "Doposud si rejdaři vybírali nejlevnější poskytovatele na spotovém trhu. Počet nevázaných železnic by však mohl být stále vzácnější," říká Leenen. Je proto docela možné, že stále více lodních společností bude vstupovat do strategických partnerství se železnicemi, aby si zajistily kapacity.

Leenenova teze byla potvrzena jen několik hodin po jejím zveřejnění, kdy lodní společnost Maersk oznámila koupi železniční společnosti na Panamském průplavu. "Je to investice, která je v souladu s našimi klíčovými službami v intermodální kontejnerové přepravě," vysvětlil transakci Keith Svendsen, generální ředitel společnosti Maersk, jednotky APM Terminals.

SSL Express 24-04-2025 Letecká přeprava se potýká s obrovským přebytkem kapacit

V souvislosti se zrušením amerického bezcelního limitu od 2. května se věci stávají vážnými. Zásilky nízké hodnoty dovážené do USA budou od tohoto data podléhat clo ve výši 120 procent hodnoty zboží a bude účtováno minimální clo ve výši 100 USD, pokud je účtovaná částka nižší než 100 USD. Očekává se, že tento minimální poplatek, stanovený americkými celními úřady, v červnu vzroste na 200 USD.

Samozřejmě, že tato prohibitivní cla de facto ukončí elektronický obchod mezi Čínou a USA.

Důsledky jsou dramatické: zrušení bezcelního limitu se týká 1,3 milionu tun nákladu ročně. To je asi třetina tonáže dovážené do USA letecky. Tyto objemy nákladu jsou v současné době přepravovány do USA v nákladním prostoru 60 širokotrupých nákladních letadel (10 procent celosvětové kapacity).

Trh nebude schopen absorbovat uvolněnou kapacitu takového rozsahu. Letecké společnosti si během let konjunktury objednaly obrovské množství nových letadel; nyní se naskýtá příležitost vytřídit stará letadla, aby se stabilizovaly sazby za přepravu. To však nestačí: v budoucnu bude muset celé odvětví najít způsob, jak se stát méně závislým na svém hlavním růstovém tahu e-commerce.

SSL Express 25-04-2025 Výhled pro kontejnerovou dopravu "nyní více nejistý než na počátku Covidu"

Odesílatelům se doporučuje, aby se připravili na "obtížné provozní a přepravní podmínky", protože námořní analytická společnost Drewry odhalila chmurné předpovědi poptávky po kontejnerové přepravě. Vzhledem k tomu, že americká administrativa "sahá motorovou pilou po pravidlech pro správu věcí veřejných, zahraniční diplomacii a mezinárodní obchod", jsou vyhlídky

kontejnerové dopravy "nyní nejistější než na počátku viru Covid", uvedl Simon Heaney, senior manažer výzkumu kontejnerů ve společnosti Drewry. "Rozdíl nyní spočívá v tom, že tehdy se svět rychle vypořádal s riziky, která Covid představoval... Žádné z Trumpových politických rozhodnutí nebo exekutivních příkazů týkajících se obchodu však nemá kvalitu trvalosti," vysvětlil. "Podnikání se v chaotické nejistotě scvrkává a jen málokdo je v takovém prostředí ochoten významně investovat."

Společnost Drewry odhalila "mnohem pesimističtější výhled poptávky po kontejnerech" než minulý měsíc a pan Heaney dodal: "Ve své prognóze globální přístavní propustnosti pro naložené boxy, prázdné boxy a překládky, příchozí a odchozí, Drewry očekává, že globální kontejnerová manipulace letos poklesne o 1 %. To je zhruba stejná úroveň poklesu, jakou trh zaznamenal v roce 2020 s Covidem, a byl by to teprve třetí rok s jakýmkoli ročním poklesem od počátku záznamů Drewry v roce 1979". Těmito roky byly rok 2009, následující po globální finanční krizi, s poklesem o 8,4 % a rok 2020 s poklesem o 0,9 %.

Pro region Severní Ameriky společnost Drewry předpovídá pokles o 5,5 % v letošním roce, tedy přibližně o 4 mil. tun, po kterém bude následovat "další výrazná ztráta", a to o 4,6 % v roce 2026. Pokud zůstanou zachovány i jen dvě třetiny současného 145% cla na čínský dovoz do USA, odhaduje společnost Drewry ztrátu přibližně 40 % objemu tohoto obchodu. Ředitel společnosti Drewry Philip Damas uvedl, že není jisté, zda to bude znamenat zničení poptávky, nebo přesun zdrojů z Číny. Pan Heaney potvrzuje, že výhled pro region Velké Číny bude letos nižší o 4,8 %, ale země se "vrátí na dráhu růstu mnohem dříve než Severní Amerika" a příští rok se vrátí k růstu kolem 1,6 %, protože najde nové trhy. Dodal však, že obchodní politika USA a následné obchodní prognózy jsou velmi volatilní a mohou se měnit. Jakékoli předpovědi pro trh kontejnerové dopravy - nebo pro jakýkoli jiný trh - mají velmi krátkou životnost. Pohybujeme se na hraně mince, protože čekáme, co se stane během 90denního pozastavení cel, které skončí na začátku července." Oficiálně nebylo nic oznámeno, kolují však zprávy, že prezident Trump výrazně sníží cla na Čínu - "ale ne na nulu".

V reakci na obchodní nejistotu společnost Drewry doporučila pozastavit dodávky, aby bylo možné posoudit dopad cel, což by mělo za následek "velké snížení objemů v dubnu a možná i v květnu". Dále se přepravci budou muset rozhodnout, zda doplní své zásoby a zaplatí cla před koncem 90denní pauzy, kterou pan Trump vyhlásil vůči jiným zemím než Číně. To by mohlo vést k nárůstu zásilek do USA na přelomu června a července a před uvalením pokut na čínské lodě zastavující v amerických přístavech od října. "Tyto velké výkyvy v poptávce mají dopad na kapacitu lodí, jejich dostupnost a přepravní sazby," uvedl pan Damas a doporučil odesílatelům, aby podle toho plánovali. Odesílatelé by také mohli začít uvažovat o přesunu výroby do zemí s nižšími cly, pokud tak již neučinili. V nedávných průzkumech společnosti Drewry přepravci uvedli, že očekávají větší objem dodávek z Indie, Brazílie, Vietnamu, Malajsie, Polska a Turecka - u všech těchto zemí je "velmi pravděpodobný nárůst objemu kontejnerové dopravy".



SSL Express 25-04-2025 Deutsche Post Direkt Address Study 2025: 13,2 procenta všech zákaznických adres je nesprávných

Kvalita zákaznických adres v německých společnostech se v posledních dvou letech nadále zhoršovala. Podíl nesprávných adres zákazníků se zvýšil z 12,6 na 13,2 procenta. To znamená, že každá osmá adresa v zákaznických databázích německých podniků je nesprávná – navzdory umělé inteligenci a digitálním nástrojům pro automatizaci v oblasti správy adres. Ukazuje to aktuální Address Study 2025 od Deutsche Post Direkt, kterou nedávno oznámila dceřiná společnost Deutsche Post, která se specializuje na správu adres a dat. Deutsche Post Direkt pro tuto studii zkoumal vzorek čištění adres provedeného jménem zákazníků v roce 2024. Za tímto účelem bylo

anonymizováno a vyhodnoceno přibližně 120 milionů zákaznických adres od 200 společností z deseti odvětví. Studie adres z roku 2025 zkoumá důvody, proč není možné doručovat poštu zákazníkům. Hlavními důvody jsou stěhování a úmrtí (5,9 procenta).

Podle analýzy dalších 4,5 procenta adres není u společností aktuálních, ale pro tyto adresy existují informace o přemístění. To znamená, že pomocí čištění adres dorazí dopisy a balíky ke správné osobě na jejich novou adresu. U 2,2 procenta adres brání doručení závažné chyby v názvech ulic a míst a také nesprávná poštovní směrovací čísla. Navíc jsou zde chybná čísla domů (0,7 procenta). Jak ukazuje studie, duplikáty, tedy duplicitní nebo více identické adresy, nejsou v databázích také neobvyklé (2,8 procenta). Kromě toho jsou zde chybně napsané adresy (5,3 procenta), které se podle Deutsche Post Direkt sice k příjemci dostanou, ale jejich chyby mohou mít negativní dopad na image odesílající společnosti.

Podle Deutsche Post Direkt si deset sektorů zkoumaných ve studii vedlo velmi odlišně, pokud jde o kvalitu dat: například online maloobchod dosáhl vysokého skóre s 91,3 procenty adres, které byly aktuální a doručitelné. Ve druhém sektoru, bankách, je 90,4 procenta adres zákazníků aktuálních. S pouhými 81,8 procenty adres, které jsou aktuální a doručitelné, je veřejný sektor v porovnání odvětví na posledním místě. Zde se kvalita dat za poslední dva roky opět zhoršila a podíl nedoručitelných adres vzrostl z 13,9 na 18,2 procenta.

