

SSL EXPRES

09.06.-13.06.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 09-06-2025 Celosvětová tonáž se v květnu zvýšila o +4 %

Celosvětová tonáž leteckého nákladu se v květnu zotavila s meziměsíčním nárůstem o +4 %, podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy WorldACD Market Data, poté, co v dubnu meziměsíčně klesla o -7 % po výrazném zvýšení tarifů v USA a velikonočních a dalších svátcích. Meziroční růst za květen činil rovněž +4 %.

Květen se ukázal být dalším vysoce volatilním měsícem pro leteckou nákladní dopravu. Vedle řady významných státních svátků v květnu vedlo ukončení dovozního cla "de minimis" a výjimek z hlášení pro zboží nízké hodnoty z Číny do USA 2. května, spolu s prudkým zvýšením amerických cel na zboží pocházející z Číny, k propadu transpacifické dopravy na konci dubna, který pokračoval v první polovině května. Prozatímní dohoda mezi USA a Čínou z 12. května – která zahrnovala úplné zrušení některých cel, pozastavení platnosti jiných na 90 dní a částečné zmírnění změn de minimis – však ve druhé polovině května podnítila silné oživení dopravy z Číny a Hongkongu do USA, čímž se tonáž na tomto trhu vrátila na úroveň ze začátku dubna.

Všechny hlavní světové regiony původu leteckého nákladu, s výjimkou Střední a Jižní Ameriky (CSA), zaznamenaly meziměsíční nárůst nalétané účtovatelné hmotnosti, čímž v podstatě zvrátily své meziměsíční ztráty zaznamenané v dubnu. Ve srovnání s loňským rokem byla celosvětová tonáž v květnu rovněž o +4 % vyšší, což bylo způsobeno meziročním nárůstem objemů z Asie a Tichomoří (+7 %), Evropy (+4 %) a KPZ (+3 %), s malým meziročním růstem z Afriky (+2 %) a Severní Ameriky (+1 %), zatímco provoz ze Středního východu a jižní Asie (MESA) stagnoval ve srovnání se zvýšenou úrovní v květnu 2024.

Na straně cen byly průměrné sazby v květnu – založené na celotržním průměru spotových a smluvních sazeb – nižší jak meziměsíčně (-4 %), tak meziročně (-3 %). Jedná se o první celý měsíc od dubna 2024, kdy byly průměrné celosvětové sazby nižší než v loňském roce, a to na základě více než 2 milionů měsíčních transakcí pokrytých daty WorldACD. Tento meziměsíční a meziroční pokles průměrných cen byl zaznamenán ve všech hlavních regionech původu kromě Afriky, přičemž největší meziroční pokles pocházel z původů MESA, kde byly průměrné sazby -14 % pod zvýšenými úrovněmi z loňského května.

Podíváme-li se konkrétně na konec května, celosvětová účtovatelná hmotnost nalétaných zásilek ve 22. týdnu (od 26. května do 1. června) klesla o -8 % ve srovnání s předchozím týdnem, což bylo negativně ovlivněno státními svátky, včetně "Dne nanebevstoupení Páně" (29. května) v různých zemích a "Memorial Day" v USA (26. května). Největší propady WoW byly ze Severní Ameriky (-13 %) a Evropy (-11 %). Ve srovnání s loňským rokem byla tonáž ve 22. týdnu stabilní, přičemž meziroční nárůst z asijsko-pacifického (+4%) původu byl vyvážen meziročním poklesem z Evropy (-5 %), Severní Ameriky (-3 %) a MESA (-3 %).

Na straně cen vzrostly průměrné celosvětové sazby na celém trhu o +3 %, WoW na 2,44 USD za kilogram, v čele s růstem o +3 % z Asie a Tichomoří, ačkoli průměrné sazby byly o -1 % nižší než ve stejném týdnu loňského roku, a to celosvětově a z Asie a Tichomoří. Průměrné spotové sazby z Asie a Tichomoří vzrostly o +4 %, WoW na 3,68 USD, čímž se meziročně zvýšily o +4 %, a meziročně vzrostly průměrné světové spotové ceny o +2 % na 2,61 USD za kilogram.

Velká celosvětová pozornost se samozřejmě upírá na vysoce volatilní trh mezi Čínou a USA, kde spotové sazby ve 22. týdnu mírně vzrostly (+1%, WoW) na 4,49 USD za kilogram poté, co v předchozím týdnu posílily o +15%. To je mírně (+6 %) nad jejich průměrnou úrovní v letošním roce ve výši 4,24 USD za kilogram, ale zůstává pod úrovní loňského roku touto dobou (-13 % meziročně). Spotové sazby Hongkongu vůči USA posílily druhý týden v řadě a získaly dalších +9 %, WoW, na 4,76 USD za kilogram. To je také mírně (+3 %) nad jejich průměrnou úrovní v letošním roce ve výši 4,60 USD za kilogram a jen -4 % pod loňskou úrovní ve 22. týdnu. Na straně poptávky kombinované objemy z Číny a Hongkongu do USA ve 22. týdnu mírně poklesly (-3 %, WoW) a jsou stále o -8 % nižší než ve stejném týdnu loňského roku.

Pro srovnání, spotové ceny mezi Čínou a Hongkongem a Hongkongem a Evropou zaznamenaly druhý po sobě jdoucí týden malého růstu WoW, když znovu vzrostly o +3 % a +2 % na 3,95 USD a 4,54 USD za kilogram. Pro Čínu až Evropu je to mírně (-3 %) pod jejich průměrnou úrovní 4,07 USD za kilogram v tomto roce a pro Hongkong až Evropu je to -7 % pod jejich průměrnou úrovní 4,90 USD za kilogram. Na straně poptávky klesly kombinované objemy z Číny a Hongkongu do Evropy ve 22. týdnu WoW o -5 %, ale meziročně jsou stále o +13 % vyšší.



SSL Express 09-06-2025 Evropská komise zveřejňuje první údaje o změnách v toku zboží (DVZ)

V dubnu Evropská komise oznámila, že bude analyzovat, které zboží by mohlo v důsledku celní politiky USA vstupovat na evropský trh ve větším množství. První výsledky jsou nyní veřejně dostupné.

Množství určitých druhů dřeva a dřevěných desek pro nábytek dovážených do EU od začátku roku prudce vzrostlo o více než 1 000 procent a cena klesla o 97 procent. Jedná se o nejextrémnější případ na seznamu přibližně 50 produktů zveřejněném minulý čtvrtek, u kterých Evropská komise zjistila významnou změnu v obchodních tocích. Aktualizovaný seznam má být v budoucnu zveřejňován jednou měsíčně. Je sestavován na základě informací z celních databází, z nichž některé dosud nebyly zveřejněny. Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová oznámila vznik monitorovacího nástroje začátkem dubna. Jeho cílem je poskytnout EU informaci o tom, na jaké dovozy bude možná muset zavést omezení, protože toky zboží jsou v důsledku celní politiky USA ve velkém měřítku odkláněny do Evropy.

Nejvýraznější změny se týkají široké škály produktů. Sahají od kovových výrobků po textil, elektrické a kuchyňské náčiní a chemikálie až po potraviny a zemědělské produkty. Kromě dřeva se o více než 1 000 procent zvýšil dovoz následujícího zboží: močovina; komponenty pro jaderné reaktory; lůž ze skotu, ovčí nebo koz používaný v průmyslu; některé tyče a pruty z válcované, tažené nebo extrudované nerezové oceli; lněné semínko k setí; pece pro vypalování keramických výrobků; mléko a smetana s obsahem tuku mezi 21 a 45 procenty; a brusinky, višně a horské brusinky. Pozorovaný pokles cen u většiny tohoto zboží se pohyboval mezi 54 a 92 procenty. Pokles cen loje činil 23 procent a u močoviny 7 procent.

Evropská komise vyzývá výrobce v EU, průmyslová sdružení a členské státy, aby přezkoumaly trendy dovozu dostupné na jejich webových stránkách a poskytly pracovní skupině EU pro sledování změn v obchodních tocích další tržní informace a údaje o ekonomické situaci v tomto odvětví. Komise již vede dialog s Čínou ohledně možných odklonů toků zboží.

Výsledky analýzy Komise naleznete zde:

https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/trade-defence/monitoring-trade-diversion_en



SSL Express 09-06-2025 Ministři EU kritizují dálkové měření emisí vozidel

Ministři dopravy EU podpořili návrh Evropské komise na aktualizaci tří směrnic o technických kontrolách vozidel. Existují však různé názory na to, zda by měly být každoroční technické prohlídky povinné pro dodávky a osobní automobily starší deseti let a zda by členské státy měly zavést dálkové měření hluku a výfukových emisí. Aby bylo možné přesněji rozhodovat o tom, která vozidla by měla být kontrolována, měly by členské státy v budoucnu používat dálkové měření hluku a výfukových emisí u všech typů vozidel. Toto navrhla Evropská komise ve svém legislativním balíčku o technické způsobilosti, kterým hodlá přizpůsobit tři směrnice pro kontroly nákladních vozidel, autobusů, dodávkových vozidel a osobních automobilů současnému stavu techniky. Ministři dopravy EU projednali návrhy předložené koncem dubna na svém posledním zasedání Rady. Většina návrhů, například ohledně digitalizace dokumentů nebo výměny údajů o počtu najetých kilometrů, se setkala s širokou podporou. Mnoho členských států se však k dálkovému měření emisí staví kritizovat.

„Dálková analýza je spojena se značnými náklady a její implementace je obtížná,“ uvedl francouzský ministr dopravy Philippe Tabarot. Španělský ministr zahraničí José Antonio Santano Clavero prohlásil, že se jedná o novou technologii a neměla by být povinná. Kritiku vyjádřily také Maďarsko, Lotyšsko, Slovinsko, Estonsko, Finsko a Kypr, zatímco pouze Bulharsko návrh jasně uvítalo. Německý ministr dopravy Patrick Schnieder (CDU) uvedl, že dálková měření závisí na tom, zda se podaří zajistit financování. Podle návrhu Komise by členské státy měly každoročně provádět silniční kontroly s využitím dálkového měření, aby zkontrolovaly alespoň 5 procent počtu těžkých nákladních vozidel registrovaných v jejich příslušných kategoriích. Komise navrhuje zavést cíl 2 procenta pro kontroly komerčně používaných dodávek o hmotnosti do 3,5 tuny (třída N1).

Kontroverzní je také návrh, aby osobní automobily a dodávky starší deseti let podstupovaly každoroční technickou kontrolu. Podle Komise je to již ve většině zemí EU povinné, v některých případech již od tří nebo čtyř let. Německo patří do skupiny jedenácti členských států, kde tato vozidla podléhají technické prohlídce méně často. Schnieder poukázal na to, že jen velmi málo nehod starších dodávek a osobních automobilů je způsobeno významnými technickými závadami. Z tohoto důvodu nevidí „žádnou potřebu“ pro každoroční technickou kontrolu. Schnieder však dodal, že faktory, které je třeba zvážit, jsou také výfukové plyny a hluk. V Radě ministrů vyjádřily svůj nesouhlas Francie, Řecko, Maďarsko, Litva a Kypr. Irsko, Švédsko, Bulharsko, Chorvatsko, Slovinsko, Estonsko a v menší míře Lotyšsko a Rumunsko podpořily každoroční technickou prohlídku starších vozidel nebo poukázaly na to, že je v jejich zemích již povinná.

Komisař EU pro dopravu Apostolos Tzitzikostas uznal, že častější technické kontroly by vedly k dodatečným nákladům pro majitele automobilů a administrativu. Jedna kontrola však stojí v přepočtu jeden až šest eur měsíčně. „I kdybychom mohli zachránit jen jeden život, stálo by to za to úsilí,“ řekl Tzitzikostas. Ve skutečnosti by však každoroční kontroly pravděpodobně mohly zabránit několika tisícům smrtelných nehod.

Rada ministrů dopravy nekritizovala návrh Komise, který by od inspektorů vyžadoval, aby při zastavování nákladních vozidel v EU za účelem silniční kontroly také kontrolovali, zda je náklad řádně zajištěn. V současné době je taková kontrola dobrovolná.



SSL Express 09-06-2025 Když se oheň setká s lithiem: Co prozrazuje incident s m/s Morning Midas o rizicích elektromobilů?

Ráno 3. června 2025 byly v námořním průmyslu hlášeny tiché, ale rostoucí obavy - když v severním Tichém oceánu, přibližně 300 mil jižně od Adaku na Aljašce, vzplála loď *Morning Midas*,

která je pod správou společnosti Zodiac Maritime. Loď plující pod liberijskou vlajkou byla na cestě z čínského města Yantai do mexického města Lázaro Cárdenas a její posádka čítající 22 námořníků převážela přibližně 3 000 vozidel, včetně přibližně 800 elektromobilů a hybridů poháněných bateriemi. Požár, který údajně vznikl na palubě, kde se nacházejí elektromobily, se rychle vymkl kontrole posádky a navzdory nasazení palubních hasicích systémů CO₂ se požár nepodařilo zkrotit, což vedlo k úplné evakuaci posádky.. Všechny 22 námořníků bylo údajně zachráněno na nedaleké lodi Cosco Hellas, přičemž nebylo hlášeno žádné zranění..

Samotný požár však stále hoří.. Stejně jako otázky, které vyvolal v komunitách zabývajících se námořní dopravou, pojišťovnictvím a regulací. Lithium-iontové baterie jsou v logistice již dlouho pod drobnohledem, zejména pokud jsou přepravovány ve velkém množství. Jejich energetická hustota je sice přínosem pro elektromobilitu, ale zároveň představuje nebezpečí požáru kvůli riziku tepelného vyčerpání. V kombinaci s těsnou konfigurací vícepodlažních přepravníků vznikly ideální podmínky pro takovou nehodu.

Přesná příčina se stále vyšetřuje, ale společnost Zodiac Maritime přiznala, že kouř vycházel z paluby EV. Na lodi *Morning Midas* se nacházelo 65 plně elektrických vozidel a více než 680 hybridních vozidel, což z tohoto požáru dělá nejzávažnější námořní požár související s elektrickými vozidly od potopení lodi *Felicity Ace* v roce 2022. Rychlá reakce americké pobřežní stráže a okolních plavidel zachránila životy - což vzhledem k odlehlosti incidentu není málo. Loď byla unášena zhruba 300 námořních mil jihozápadně od Adaku na Aljašce, což je drsná a pro námořní záchranáře neúprosná oblast. Pozornost se však přesunula od hlediska bezpečnosti lidí k systémovějšímu hledisku: jak se připravit na požáry zahrnující EV na moři, jak je zmírnit a jak na ně reagovat? S tím, jak stále více výrobců přechází na bateriová a hybridní vozidla, se náklad EV stává normou, nikoliv výjimkou. A to znamená, že se nejedná o ojedinělý případ - je to signál. Mnoho protipožárních protokolů na palubách lodí typu Ro-Ro a PCTC (Pure Car and Truck Carrier) nebylo navrženo s ohledem na elektromobily. Systémy hašení požáru, jako je zaplavení CO₂, nemusí být dostatečné pro vysokoteplotní, samovolně se udržující požáry baterií. Podle zvláštního ustanovení 961 Mezinárodního předpisu pro námořní přepravu nebezpečných věcí (IMDG) (vydání 2022, svazek 2) se na vozidla poháněná výhradně lithiem-iontovými bateriemi - nebo hybridní elektrická vozidla s lithiovými bateriemi i spalovacími motory - nevztahují všechna ustanovení předpisu, pokud jsou splněny zvláštní bezpečnostní podmínky. Mezi ně patří uložení ve schválených palubách vozidel podle předpisů SOLAS, bezpečná instalace a nepoškození baterií a splnění norem pro testování lithiových baterií uvedených v oddíle 2.9.4 (Příručka zkoušek a kritérií OSN, pododdíl 38.3). Tato regulační výjimka umožnila, aby se s mnoha elektrickými vozidly v námořní dopravě zacházelo jako s neohrožujícím zbožím, ačkoli zůstává podmíněná a není automatická.

Existuje také problém s dokumentací a transparentností: v mnoha případech provozovatelé plavidel nemusí vědět, kolik elektrických vozidel (nebo hybridů) je na palubě - nebo kde jsou uloženy - pokud to není jasně uvedeno v seznamu, což vytváří pro projektanty plavidel, hasičské týmy a zásahové jednotky slepá místa. To, co se stalo *Morning Midas*, je sice tragické, ale není to nic překvapivého. Přechod na elektrická vozidla je v plném proudu, ale námořní doprava jej z hlediska regulace, technologií ani připravenosti nedohrnala. Pokud se na to nebude reagovat, může v námořním průmyslu dojít k dalším podobným nehodám, které budou mít stále větší následky - jak pro životní prostředí, tak pro lidi. Řešení spočívá ve spolupráci celého odvětví: mezi výrobci původních zařízení, námořními linkami, pojišťovnami, bezpečnostními orgány a

klasifikačními společnostmi.

Protože požár nakonec nezáleží na tom, zda vozidlo mělo nulové emise; k vyvolání katastrofy stačí jediný slabý článek...



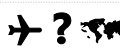
SSL Express 10-06-2025 Ozvěny t+l: Vnitrozemská plavba může dosáhnout velkého úspěchu

Generální rekonstrukce německé železniční sítě je v plném proudu a má dopad na osobní i nákladní dopravu. Odborníci v úterý na panelové diskusi v Transport Logistic diskutovali o tom, co to znamená pro stávající dodavatelské řetězce a zda vnitrozemská vodní doprava z uzavírek tratí bude mít prospěch.

V nadcházejících letech bude kompletně modernizováno více než 40 silně využívaných železničních koridorů napříč Německem. Cílem společnosti Deutsche Bahn je zvýšení kvality, dochvilnosti a méně narušení provozu. To by mělo dlouhodobě prospět jak osobní, tak i nákladní dopravě.

Ve své úvodní krátké prezentaci nastínil Joachim Zimmermann, generální ředitel společnosti Bayernhafen GmbH & Co. KG, problémy, kterým čelí nákladní doprava. Poznamenal, že pro některé z dotčených tras téměř neexistují alternativní trasy, a pokud ano, obvykle jsou již přetížené. To je velký problém, zejména pro středně velké společnosti, jako jsou zemědělské podniky, které jsou postiženy několikaměsíčními uzavírkami tratí. Doufá, že tato situace povede k užší spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy. „Ani sektor vnitrozemské vodní dopravy, ani železniční společnosti však v tomto směru nevyvíjejí žádné větší úsilí,“ poznamenává Zimmermann. Tim Böttcher, výkonný ředitel společnosti Rhénus PartnerShip Hanse, vidí jeden z důvodů v pověsti tohoto druhu dopravy: „Provozovatelé vnitrozemské vodní dopravy nechtějí být provizorním řešením ani zálohou pro železnici,“ říká výkonný ředitel společnosti Rhénus PartnerShip Hanse a zasazuje se o komunikaci na rovnocenném základě. „Vnitrozemská vodní doprava může dosáhnout velkého úspěchu.“ Clemens Bochynek, výkonný ředitel Výzkumného sdružení pro kombinovanou dopravu (SGKV), souhlasí: „Potenciál tu je. Především by se časově nekritické zboží a hromadný náklad měly přepravovat po vodních cestách, kdykoli je to možné. To však vyžaduje, aby vodní cesty byly také udržovány v moderním stavu s využitím nejnovějších technologií. Rád bych viděl větší angažovanost politiků v této oblasti.“ Bochynek v této otázce podporuje Nizozemec Daniel JJ Bell. Bývalý provozovatel vnitrozemských vodních cest a současný vedoucí flotily ve společnosti Kühne + Nagel Euroshipping poukazuje na svou rodnou zemi, kde lze nyní zdymadla ovládat rychle a snadno pomocí aplikace.

„Pokud jde o dopravu, musíme zásadně přemýšlet více síťově,“ požaduje Sebastian Doderer, výkonný ředitel společnosti Neccoss – Neutral Container Shuttle System. Silnice, kanály, řeky a železnice mají své zvláštní výhody. A v budoucnu bude ještě více omezujících faktorů – klíčovými slovy jsou nedostatek řidičů/kvalifikovaných pracovníků a předpisy týkající se emisí CO₂. „Důležitá budou tedy i rozhraní. Proto musíme mezi sebou více komunikovat.“ Felix Kunath, výkonný ředitel obchodní jednotky pro přepravu kompletních nákladů ve společnosti Gruber Logistics, souhlasí: „Jako poskytovatel logistických služeb nám ve skutečnosti nezáleží na tom, jak přepravujeme zboží našich zákazníků. Nejdůležitější pro nás je, aby bylo zboží přepravováno bezpečně a spolehlivě a aby naši zákazníci byli spokojeni.“



SSL Express 10-06-2025 Ozvěny t+l: Nákladní dopravci, prognózy a flexibilita (DVZ)

Kam směřuje letecká nákladní doprava? Vrcholoví manažeři globálních leteckých a logistických společností diskutovali třetí den veletrhu o tržních trendech, strategiích pro flotily a budoucích vyhlídkách odvětví.

Další americká cla by mohla zpomalit globální obchod – s důsledky pro leteckou nákladní dopravu. „Nová cla a regulace pro nás nejsou ničím neobvyklým. Dnešní rozdíl je však ve výrazně zvýšené volatilitě,“ uvedla Jannie Davel, generální ředitelka společnosti MSC Air Cargo, na panelové diskusi na téma „Budoucnost letecké nákladní dopravy a nákladních společností“. „V minulosti jsme měli obvykle 60 až 90 dní na to, abychom se přizpůsobili novým regulacím nebo regulačním oznámením. Dnes musíme reagovat mnohem rychleji.“ Být agilní a přizpůsobivý bylo vždy cílem společnosti. Co se však mění, je to, že „místo tradičních modelů bran s centrální uzlovou infrastrukturou se stále více spoléháme na síť více uzlů. Tento vývoj bude pokračovat – s ještě větší dynamikou.“ Globální obchod to jasně prokáže. „Jasně se vnímáme jako speditér pro speditéry a spoléháme na široce diverzifikované portfolio zákazníků – abychom nebyli příliš závislí na jednotlivých segmentech trhu,“ pokračuje Davelová. „Zaměřujeme se na high-tech, farmaceutický průmysl a specializovaná řešení. E-commerce je důležitým motorem, ale skutečná flexibilita pramení z rozmanité zákaznické základny.“

Podle Nadeema Sultana, senior viceprezidenta pro plánování nákladní dopravy a nákladní přepravu ve společnosti Emirates Sky Cargo, je stále obtížnější sladit očekávání. „Nový politický vývoj přináší každý den nové výzvy, což zintenzivňuje komunikaci se zákazníky. Harmonogramy je nutné upravovat téměř denně – volatilita neustále roste.“ V tomto odvětví se vždycky objevovala překvapení, ať už kvůli geopolitice nebo jiným faktorům. Dnes však mnoho leteckých společností sleduje zprávy nepřetržitě, aby mohly rychle reagovat na cla a obchodní embarga. „Klíčovým faktorem zůstává volatilita,“ řekl Sultan.

Obchodní toky nicméně pokračují a odvětví je dostatečně přizpůsobivé, aby na ně reagovalo. „Budujeme si vlastní síť a spoléháme na globální model vstupních bran, který nám umožňuje flexibilně a dynamicky reagovat na změny,“ uvedl Michael Jonas, viceprezident pro leteckou logistiku, vstupní brány a nákup v Německu ve společnosti Kühne+Nagel. „Počet narušení provozu se měsíčně zvyšuje, takže musíme zůstat agilní.“ Koneckonců, zákazníci i nadále očekávají, že poskytovatel logistických služeb najde řešení pro jejich náklad – a to i za obtížných podmínek. „Právě proto usilujeme o maximální flexibilitu, a to i v úzké spolupráci s našimi globálními partnery. V konečném důsledku jde o bezproblémovou spolupráci. Zejména v současné situaci je například klíčové být včas informován o změnách letového řádu a předpovědích. Snažíme se úzce spolupracovat s našimi zákazníky, abychom získali informace co nejdříve – ale ani to není vždy možné.“

„Pro nás je to otázka nabídky a poptávky,“ zdůraznil Oliver von Tronchin, vedoucí marketingu nákladních letadel ve společnosti Airbus. „Vyšší poptávka vede k většímu počtu poptávek po nákladních letadlech – to je jasné.“ Elektronické obchodování v posledních letech zvýšilo poptávku. Klíčovou otázkou je: „Jak se to bude vyvíjet? Cla ve výši 150 procent mají jen malý dopad na zásilky elektronického obchodování v hodnotě 2,15 USD. Kritičtější jsou změny pravidel de minimis a jejich evropských ekvivalentů. Obzvláště problematické by byly paušální poplatky za transakci – diskutuje se o poplatcích mezi 50 a 200 dolary. Poplatek 100 dolarů za položku v hodnotě 2,75 dolaru by odradil od nákupů. To by mohlo výrazně utlumit elektronický obchod a tím pádem ovlivnit naši poptávku po nákladní dopravě. Budeme muset počkat a uvidíme, jak se to bude vyvíjet.“

John Perdoch, ředitel produktového marketingu nákladní dopravy ve společnosti Boeing, v posledních týdnech slýchá slova „nejistota“ a „flexibilita“ nejčastěji. Nákladní letadla patří mezi nejflexibilnější obchodní nástroje na světě, uvedl, a to díky své schopnosti přepravovat kritický

náklad. „Elektronický obchod vedl k významnému růstu, ale naším hlavním oborem je přeprava obecného nákladu s kritickými surovinami, léčivy, potravinami a zbožím podléhajícím rychlé zkáze a to tak bude i nadále.“ Výhled trhu se vztahuje na příštích 20 let. „Základní faktory – industrializace, produkce, HDP a obchod – zůstávají dlouhodobě stabilní a umožňují růst odvětví o čtyři procenta ročně,“ pokračoval Perdoch. „Jsme dlouhodobě odhodláni k nákladní dopravě a nepředpokládáme žádnou změnu této strategie. Naš závazek vůči trhu zůstává nezměněn.“ V každém případě se objemy mezi Asií a Evropou v květnu opět zvýšily ve srovnání se stejným obdobím loňského roku, uvádí Sultan. Dopady se projeví až v polovině srpna, kdy budou oznámena trvalá nařízení. Především stále panuje velká nejistota. Jedna věc je však pro firmy již jasná: elektronický obchod bude i v budoucnu pro leteckou nákladní dopravu důležitý. „Náklad si cestu najde a jinak bude přesunut do jiných zemí,“ dodal Jonas. Objevuje se i několik dalších trendů: Například je pozorován návrat k tradičním trhům, jako je jižní Asie. A i kdyby byla nová cla zavedena, nemusí to nutně vést k drastickému poklesu obchodu. Místo toho by to mohlo vést k úpravě dodavatelských řetězců a výrobních lokalit – například přesunem výroby do jiných zemí s příznivějšími podmínkami. To by vytvořilo novou rovnováhu.



■ ? SSL Express 10-06-2025 SBB vyhlásila poplach kvůli tichým brzdovým špalíkům LL

Závěrečná zpráva Švýcarské vyšetřovací komise pro bezpečnost dopravy (SUST) o vykolejeném vlaku v Gotthardském pátém tunelu odhaluje příčinu. Za nehodu mohly být zodpovědné takzvané brzdové špalíky LL (nízká hlučnost, nízké tření). Švýcarské federální dráhy (SBB) bijí na poplach. Proč by kompozitní materiál použitý v brzdových špalících mohl podle SBB představovat nebezpečí – a co společnost požaduje?

Vykolejení nákladního vlaku 10. srpna 2023 nejenže způsobilo uzavření Gotthardského pátého tunelu, ale také vyvolalo otázky. Příčina nehody byla nyní objasněna: prasklina kotouče kola brzděného brzdovými špalíky s nízkým třením. Tyto brzdové špalíky s nízkým třením způsobují vyšší tepelné zatížení kol než předchozí brzdové špalíky z šedé litiny. Nicméně podle zprávy SUST se stále používají stejné metody údržby. Tepelné zatížení může následně vést k namáhání a prasklinám, které mohou nakonec vést k poškozením kol. Podle SBB nyní v Evropě došlo k nárůstu takových incidentů. Nicméně až televizní reportáž švýcarské stanice SRF z 26. února 2025 nastartovala proces. V ní čtyři experti, včetně tří zaměstnanců v důchodu, již dříve hovořili o „systémovém problému“. Promluvili Ruedi Beutler, bývalý manažer vozového parku SBB, Hanspeter Hänni, bývalý bezpečnostní expert Federálního úřadu pro dopravu, Markus Diener, bývalý materiálový expert Švýcarského federálního technologického institutu v Curychu (ETH), a Roland Müller, expert na kola a kolejnice – jediný, který ještě neodešel do důchodu. Chtějí zvýšit povědomí veřejnosti proto, že na rozdíl od osobních vlaků se u nákladních vozů šetří na brzdách. Zatímco u osobních vlaků se používají kotoučové brzdy, nákladní vlaky používají špalíkové brzdy, kde brzdový špalík působí přímo na kolo. To se stává zvláštním problémem u kompozitních brzdových špalíků LL, uvádí se ve zprávě před měsíci. Nyní se do hry zapojuje i SBB: Účinná opatření jsou nutná co nejrychleji, uvádí společnost. SBB podporuje bezpečnostní doporučení SUST a vyzývá odpovědné orgány ve Švýcarsku (FOT, Federální úřad pro dopravu) a zejména v Evropě (ERA, Agentura Evropské unie pro železnice), aby jednaly rychle, uvádí se v prohlášení společnosti. V opačném případě musí být podle názoru SBB používání nákladních vozů s brzdovými špalíky LL ve Švýcarsku a Evropě omezeno nebo dokonce zakázáno.

Společnost SBB bude postupně a co nejrychleji ukončovat přepravu vozů s brzdovými špalíky LL v nákladní dopravě, dokud nebudou vydána účinnější oficiální opatření pro modernizaci a zlepšení údržby. Většina postupného ukončování bude dokončena do konce roku a v úzké spolupráci se

zákazníky, aby se minimalizovalo narušení jejich logistických procesů. Společnost SBB Freight nevlastní žádné vozy s brzdovými špalíky LL. SBB bude dále intenzivněji kontrolovat nákladní vozy, aby odhalila viditelné vady. Vlášenkové trhliny v kolech způsobené tepelným přetížením však nelze detekovat vizuálně, ale pouze v údržbářských dílnách.

P.S. Zacpěte si uši, pozor na 1 kolej přijíždí vlak



!! SSL Express 10-06-2025 Ozvěny t+l: Dopravní logistika 2025, kvantový skok pro obor

„Kvantové výpočty se setkávají s logistikou“ bylo tématem programu konference o dopravní logistice 3. června: Tři specializované prezentace zkoumaly potenciál kvantové technologie pro logistické výzvy. Akce, která se zaměřila na toto údajně specifické téma, se setkala s hojnou účastí – i když v publiku nebyli žádní fyzici a jen několik informatiků, jak na začátku své prezentace zjistil Dr. Sebastian Luber, vrchní ředitel pro technologie a inovace ve společnosti Infineon Technologies. „V budoucnu kvantové počítače se svým obrovským výpočetním výkonem umožní nový prostor pro řešení složitých problémů,“ řekl Luber.

Předpokládá, že kvantové počítače nenahradí klasické počítače a umělou inteligenci, ale spíše je doplní, protože každá z těchto technologií má jiné vlastnosti = zatímco kvantové počítače dokáží provádět specifické složité výpočty s velkým řešeným prostorem exponenciálně rychleji než klasické počítače, ty druhé jsou ve svém použití výrazně flexibilnější. Společnost Infineon očekává, že optimalizace logistiky bude jednou z prvních komerčně relevantních oblastí použití kvantových počítačů. „V současné době zkoumáme potenciál kvantových počítačů pro optimalizační problémy v rámci dodavatelského řetězce společnosti Infineon,“ říká vrchní ředitel pro technologie a inovace společnosti Infineon, specialisty na polovodiče. Společnost Infineon také vyvíjí čipy pro různé kvantové technologie: iontové pasti, supravodivé obvody a kvantové tečky v SiGe.

„Kvantové výpočty jsou součástí digitální strategie společnosti Deutsche Bahn od roku 2020. Jako případ užití jsme definovali digitální dvojče naší železniční sítě,“ uvedl ve své prezentaci Manfred Rieck, viceprezident pro vývoj individuálních řešení ve společnosti DB Systel. V budoucnu si společnost klade za cíl řešit kombinatorické optimalizační problémy (obchodní cestující) – například s ohledem na svou síť, tj. nalezení nejkratší trasy pro různé kombinace stanic. Problém: S 20 stanicemi již existuje 60 822 550 204 416 000 možných tras. Kvantový počítač bude v budoucnu schopen vyřešit i tyto kombinace pro 5 500 stanic DB. DB v současné době testuje kvantové výpočty mimo jiné pro simulaci řízení kapacity na základě jízdních řádů ICE.

„Dodavatelský řetězec pro automobilový průmysl je jedním z nejsložitějších ze všech – což ho předurčuje pro aplikace kvantových výpočtů,“ řekl Dr. Johannes Klepsch, produktový manažer pro vznikající technologie ve skupině BMW. Automobilka se snaží zaměřit své kvantové aktivity na konkrétní aplikace a sleduje dvě vývojové cesty: od aplikace k technologii a naopak. Žádná společnost se sama nedokáže vypořádat s vývojem kvantového ekosystému, uvedl Klepsch. Z tohoto důvodu se BMW mimo jiné podílí na iniciativě „QUTAC“, v níž se 13 velkých společností snaží formulovat požadavky německého průmyslu na budoucí komercializaci a industrializaci kvantových technologií.



SSL Express 10-06-2025 POUČTE SE Kdy je kontejner považován za přetížený?

Představte si tento scénář: Zarezervovali jste si kontejner, zajistili místo na lodi a koordinovali vnitrozemskou logistiku. Zdá se, že vše je na dobré cestě – dokud neobdržíte nákladné oznámení,

že váš kontejner byl klasifikován jako overweight (OW). Hrozí sankce, zpoždění dodávek je pravděpodobné a váš zákazník se již ptá. Ve světě kontejnerové přepravy to není neobvyklý příběh. Jádrem mnoha takových incidentů je jeden základní problém – nedeklarování přesné hmotnosti nákladu.

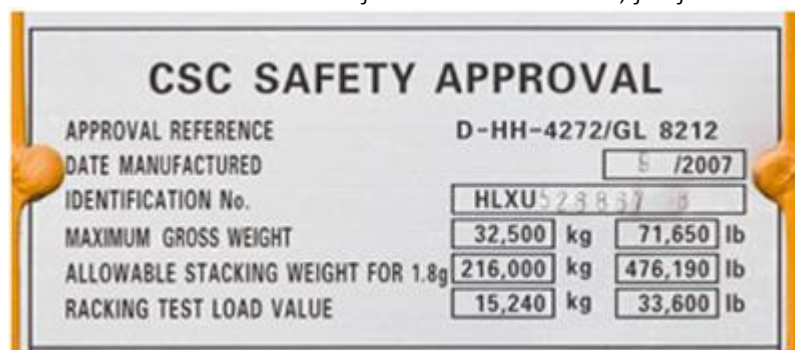
Pojďme si vysvětlit, proč je důležité deklarovat správnou hmotnost, když je kontejner považován přetížený, a jaké jsou skutečné důsledky jejího nesprávného uvedení. Přesné prohlášení o hmotnosti není jen osvědčeným postupem – je to zákonný požadavek, bezpečnostní protokol a komerční nutnost.

Když odesílatelé nebo konsolidátoři deklarují nesprávnou hmotnost (ať už náhodně nebo úmyslně), riskují narušení nejen své vlastní zásilky, ale také širšího provozu přístavu, terminálu a plavidla. Zde je důvod:

- Stabilita plavidla: Plánovači lodí se při výpočtu plánů uložení spoléhají na deklarované hmotnosti kontejnerů. Nepřesné hmotnosti mohou způsobit nerovnováhu, která ohrožuje výbavu lodí, stabilitu a dokonce i způsobilost k plavbě.
- Bezpečnost jeřábu: Přístavní jeřáby jsou navrženy pro specifické tolerance hmotnosti. Chybně deklarované kontejnery riskují poškození zařízení, odstávku jeřábu nebo dokonce zranění obsluhy.
- Silniční a železniční limity: Mnoho zemí uplatňuje přísná omezení hmotnosti náprav. Kontejner překračující zákonné hmotnostní limity silnice může být odmítnut v přístavu nebo zastaven úřady na cestě.
- Důsledky pro pojištění: Nesprávné prohlášení o hmotnosti může vést k zamítnutí nároků v případě poškození nebo ztráty.

Stručně řečeno, to, co se může zdát jako drobné přehlédnutí, může spustit dominový efekt porušení bezpečnosti, regulačních pokut a obchodních ztrát. Pochopení toho, kdy se u kontejneru stane "OW", není vždy tak jednoduché, jak se zdá. Existují tři překrývající se – ale často nepochopené – definice, ve kterých se odesílatelé musí orientovat:

1. Každý kontejner má maximální užitečné zatížení (payload), maximální hmotnost, kterou může bezpečně unést, bez vlastní hmotnosti. Každý legální kontejner má štítek s bezpečnostním schválením nazývaný **CSC** (Container Safety Convention), aby mohl být použit v mezinárodním obchodu. To je v souladu s ustanoveními Mezinárodní úmluvy o bezpečných kontejnerech z roku 1972. Tento štítek CSC potvrzuje, že kontejner byl zkontrolován a shledán vhodným pro přepravu na palubě lodí. Tato značka má všechny podrobnosti o majitelích, technické údaje a informace ACEP. **Úmluva ACEP** což je zkratka pro Schválený program kontinuálního zkoušení, stručně řečeno, každých 30 měsíců musí být kontejner přeměněn na sklad kontejnerů pro kontrolu. Tento štítek CSC také ukazuje hrubou hmotnost, jak je vidět na příkladu .



CSC plate of a 20' standard container

Použijeme-li jako příklad výše uvedený štítek, kontejner, který byl naložen více, než je povolená hmotnost, v tomto případě 32 500 kg včetně vlastní hmotnosti kontejneru, bude považován **za**

PŘETÍŽENÝ. Je proto bezpodmínečně nutné, aby sklad odeslání/depo zkontroloval tento štítek CSC při příjezdu kontejneru a zajistil, že nepřekračuje maximální hrubou hmotnost uvedenou na štítku.

Většina kontejnerových přepravních linek má kontejnery, které mají různé hmotnostní kapacity, protože ne všechny náklady jsou těžké. Pokud si je tedy odesílatel vědom toho, že jeho náklad bude těžký, řekněme minerály, ocelové svitky nebo podobné typy, může vždy požádat přepravní linku, aby uvolnila takové "těžce testované" nebo "vysoce užitečné" kontejnery pro balení takového nákladu.

2. I když je váš náklad v limitu užitečného zatížení kontejneru, může být ze zákona nadměrný pro silniční přepravu. Každá země má své vlastní hmotnostní limity na silnicích založené na počtu náprav, konfiguraci vozidla a silniční infrastruktuře. Například:

- V Jižní Africe má souprava nákladního automobilu a kontejneru obvykle zákonný silniční limit 36 000 kg až 44 000 kg v závislosti na počtu náprav.
- V USA federální limity omezují celkovou hmotnost na 80 000 liber (36 287 kg) bez zvláštních povolení.

Takže i když se váš náklad pohodlně vejde do kontejneru, možná jej nebudete moci legálně přepravit nákladním automobilem, pokud nezískáte zvláštní povolení nebo nepřekonfigurujete svou přepravní strategii. Spojte se se svým dopravcem, abyste porozuměli hmotnostním omezením v našem městě, zemi a zajistili, že nebudou překročena.

3. Některé přístavní terminály nebo feedery ukládají svá vlastní omezení zdvihu nebo manipulace, zejména ve starších nebo malých přístavech. Ty se mohou pohybovat od 27 tun do 32 tun celkové hmotnosti, v závislosti na typu jeřábu a konstrukci kotviště. Kontejner nad těmito limity může být odmítnut při vstupu do brány nebo přeřazen na jiné plavidlo, které jej může pojmout.

4. V reakci na rostoucí rizika nesprávně deklarovaných hmotností zavedla IMO v roce 2016 nařízení o [ověřené hrubé hmotnosti \(VGM\)](#) v rámci SOLAS (Safety of Life at Sea). Toto nařízení ukládá, že každý exportní kontejner musí mít před nakládkou ověřenou svou hrubou hmotnost a sdělenou dopravci.

Existují dva přípustné způsoby získání VGM:

- a. Vážení zabaleného kontejneru včetně fixace a zajištění materiálu.
- b. Výpočet hmotnosti na základě jednotlivých položek a obalových materiálů, plus následné přidání táry kontejneru.

Nepředložení platného VGM může vést k zadržení kontejneru v přístavu, zmeškání zamýšleného plavidla a vzniku nákladů na skladování, zdržení a přemístění.

Důsledky nesouladu s předpisy:

Stále přemýšlím, jestli se to opravdu děje ve skutečném světě...?? Zde je několik hmatatelných příkladů i po implementaci požadavků VGM. Vyšetřovací zprávy MAIB a NTSB ve Washingtonu o m/s CMA CGM President Eisenhower ukazují škody a nároky způsobené faktory, jako jsou nesprávná prohlášení o hmotnosti:

Národní rada pro bezpečnost dopravy určila, že *"pravděpodobnou příčinou ztráty kontejneru na palubě kontejnerové lodi President Eisenhower bylo udání nesprávné hmotnosti nákladu pro 39 kontejnerů, když plán nákladky nákladu byl vypracován pobřežními plánovači, což mělo za následek, že kontejnery byly naloženy do nadměrných a reverzně stratifikovaných stohů, což způsobilo selhání zařízení pro zajištění nákladu, když bylo plavidlo unášeno. Je velmi pravděpodobné, že jeho kolaps byl zahájen po strukturálním selhání jednoho z jeho kontejnerů, způsobeném kombinací faktorů, včetně: nadměrného zatížení stohu v důsledku špatně uložených nebo nadměrných kontejnerů;* – součást závěru MAIB o vyšetřování CMA CGM ve Washingtonu.

Nejedná se o ojedinělé incidenty – jsou časté, nákladné a při náležité péči se jim lze do značné míry vyhnout.



SSL Express 10-06-2025 Wan Hai 503 se stává poslední obětí, zatímco požáry lodí nadále sužují plavbu

Allianz Commercial ve své zprávě [Safety and Shipping Review 2025](#) zdůrazňuje, že globální ztráty lodní flotily klesly o 87 % z přibližně 200+ lodí v 90. letech na rekordní minimum 27 ke konci roku 2024. I když se jedná o chvályhodný pokles, poslední požár na Wan Hai 503 u pobřeží Indie 9. června 2025 slouží jako nepříjemná připomínka, že méně incidentů neznamená menší riziko. Za poklesem ztrát lodí stojí nebezpečnější a méně viditelná hrozba: požáry na palubě, zejména požáry způsobené nebezpečným, hořlavým nebo nesprávně deklarovaným nákladem.

"Požáry a špatně deklarovaný náklad zůstávají hlavními obavami velkých plavidel: Požáry velkých plavidel, zejména na kontejnerových lodích, automobilových lodích a Ro-Ro, jsou stále hlavním problémem pro pojišťovny," uvádí se ve zprávě Allianz. *"Realita je taková, že riziko zůstává značné kvůli velikosti těchto lodí a složitosti spojené s hašením požárů a záchranou. Analýza Allianz odhalila v roce 2024 desetiletý počet požárů na všech typech plavidel, přičemž 30 % z nich se týkalo kontejnerových, nákladních nebo ro-ro plavidel,"* uvádí se ve zprávě.

To nejsou pouhé statistiky – jsou to blikající červený signál pro průmysl, který tlačí stále větší lodě na hustší trasy, zatímco se stále potýká s transparentností nákladu a omezeními hašení požárů. Incident Wan Hai 503 = V pondělí 9. června 2025, jen několik dní poté, co se MSC ELSA 3 potopila u Kerala, byla Wan Hai 503 plující pod singapurskou vlajkou zachvácená plameny přibližně 70 námořních mil od úseku Beypore-Azhikode na indickém pobřeží Arabského moře. Plavidlo, které bylo na cestě z Kolomba do Bombaje, hlásilo náhlou explozi následovanou masivním požárem v nákladovém prostoru, což donutilo posádku opustit loď. 18 z 22 členů posádky bylo zachráněno indickým námořnictvem a pobřežní stráží v rychlé a dobře koordinované operaci zahrnující vrtulníky, letadla a záchranné čluny. V době psaní tohoto článku se 4 členové posádky stále pohřešují a několik kontejnerů se ztratilo na moři. Úřady potvrdily, že plavidlo převáželo klasifikované nebezpečné a hořlavé zboží, ačkoli povaha a stav prohlášení těchto materiálů zůstávají předmětem vyšetřování.

ANI oznámila, že *"vstupy o incidentu byly přijaty na IFC IOR 9. června kolem 0930 hodin. INS Surat a letoun Dornier byly okamžitě nasazeny indickým námořnictvem, aby poskytly nezbytnou pomoc a kolem 16.30 bylo 18 z 22 členů posádky bezpečně zachráněno Suratem. Zraněným členům posádky byla poskytnuta první pomoc a loď v současné době pokračuje do New Mangalore k vyloštění a dalšímu lékařskému ošetření,"* uvedlo námořnictvo v prohlášení.

Úřady v současné době ověřují specifiky nákladu na palubě, aby lépe porozuměly příčině požáru a vyhodnotily související rizika pro hasičské týmy.

Singapurský vysoký komisař Simon Wong vyjádřil vděčnost indickému námořnictvu a pobřežní stráží *"Profesionální a rychlá reakce indické pobřežní stráže a indického námořnictva. Modlím se, aby byla zbývající posádka brzy nalezena,"* uvedl Wong v příspěvku na X. MPA ve svém prohlášení vyjádřila své uznání indickým úřadům za jejich rychlou reakci při vyproštění 18 členů posádky a za jejich podporu probíhajících operací SAR. Majitelé plavidla byli instruováni, aby urychleně zapojili certifikovaného specialistu na záchranu a hašení požárů, a rozumí se, že Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM), správce lodi, koordinuje s indickou pobřežní stráží sdílení příslušných údajů o plavidle. Vzhledem k tomu, že oheň údajně pohltil celou loď, úřady požádaly majitele, aby potvrdili podrobnosti o nákladu a identifikovali všechny nebezpečné materiály na palubě. BSM také zahájila předběžný kontakt se SMIT Salvage, aby poskytla odbornou podporu při záchraně.

Incident Wan Hai 503 je ozvěnou některých z nejhorších námořních katastrof v průmyslu v nedávné minulosti.

Maersk Honam (2018), X-Press Pearl (2021), Fremantle Highway (2023), MSC Elsa (2025) a nejnověji Morning Midas (2025), to jsou některé z nedávných incidentů týkajících se požárů lodí. Podle mnoha námořníků je často obtížné detekovat požáry lodí, téměř nemožné je rychle uhasit a exponenciálně nebezpečnější kvůli velikosti moderních kontejnerových lodí. Jakmile loď hoří, může se stát plovoucím peklem, kde je hašení požáru jak ze strany posádky, tak externích záchranářů ztíženo složitostí uspořádání nákladového prostoru a obrovským objemem kontejnerů. Zatímco snížení ročních ztrát lodí je chvályhodné, požár Wan Hai 503 odhaluje bezpečnostní paradox. Možná ztrácíme početně méně lodí, ale zdá se, že rozsah, složitost a náklady na každou katastrofu rostou, zvláště když se jedná o požáry. Když je náklad nesprávně deklarován nebo když je nebezpečné zboží naloženo bez řádného oddělení nebo dokumentace, vytváří to smrtelnou zranitelnost. A vzhledem k tomu, že moderní plavidla nyní přepravují více než 20 000 kontejnerů, může i selhání jediného kontejneru vést ke katastrofě.



SSL Express 10-06-2025 Spojení Hino a Fuso dokonáno

Japonští výrobci nákladních automobilů Mitsubishi Fuso a Hino se spojují. O tom s konečnou platností rozhodly mateřské společnosti Daimler Truck a Toyota. Novým výrobcem bude asijská těžká váha s více než 40 000 zaměstnanci. Již v květnu 2023 – před více než dvěma lety – podnikly společnosti Daimler Truck a Toyota první kroky ke sloučení svých japonských značek nákladních automobilů Mitsubishi Fuso a Hino. Nyní, konečně, s velkým zpožděním oproti původnímu harmonogramu, mohou mateřské společnosti oznámit dokončení: Byla podepsána konečná dohoda o rovnoprávné integraci obou značek do nového společného podniku.

Oficiální spuštění nové holdingové společnosti, ve které si Daimler Truck a Toyota chtějí ponechat 25% podíl, je naplánováno na duben 2026. Karl Deppen, dosavadní generální ředitel společnosti Fuso, bude působit jako generální ředitel. Celkem bude asijský gigant v oblasti nákladních automobilů se sídlem v Tokiu představovat více než 40 000 zaměstnanců a podle partnerů Daimler Truck a Toyota i vedoucí postavení v oblasti technologií, které má utvářet budoucnost odvětví užitkových vozidel v asijsko-pacifickém regionu i mimo něj. Jak se bude nový gigant nákladních vozidel konkrétně jmenovat a co to znamená pro značky a jednotlivé modely, bude oznámeno v nadcházejících měsících. V každém případě je kladen důraz na tzv. case technologie (Connected/Autonomous & Automated/Shared/Electric), které výslovně zahrnují vodík.

Daimler Truck a Toyota chtějí integraci Mitsubishi Fuso a Hino zlepšit ekonomickou efektivitu v oblastech, jako je vývoj, nákup a výroba. Očekávají výrazné zvýšení konkurenceschopnosti japonských výrobců užitkových vozidel a posílení základů automobilového průmyslu v Japonsku a Asii.

"Integrace společností Mitsubishi Fuso a Hino Motors, o které bylo nyní rozhodnuto, je skutečně historická. Spojujeme dva silné partnery, abychom vytvořili ještě silnější společnost a úspěšně formovali dekarbonizaci dopravy. Mitsubishi Fuso a Hino Motors mají společně velký potenciál pro využití úspor z rozsahu – a úspory z rozsahu jsou klíčem k úspěchu v technologické transformaci našeho odvětví," vysvětluje Karin Rådström, generální ředitelka společnosti Daimler Truck.



SSL Express 10-06-20205 Mohly by se předsunuté ubytovací bloky na lodích stát mainstreamem?



Společnost Maersk ukázala cestu ostatním lodním sektorům k radikální změně designu lodí tím, že se rozhodla na začátku tohoto desetiletí posunout ubytovací bloky dopředu pro řadu skříňových lodí poháněných metanolem. Ostatní sektory nyní zaznamenávají podobné posuny. Dva nové projekty se zaměřují na přemístění obytné části posádky a navigačního můstku z jejich konvenční zadní polohy na přední plavidla. V rámci společného vývojového projektu společností Lloyd's Register (LR), HD Hyundai Mipo Dockyard (HMD) a společnosti PanOcean byl představen nový design lodi pro přepravu sypkého nákladu Ultramax, která zahrnuje přední ubytovací blok. Toto uspořádání, které se tradičně používá pouze u specializovaných typů plavidel, se přeprocovává tak, aby řešilo novou výzvu: prostorová omezení pro integraci dekarbonizačních technologií.

Podobně druhá iniciativa – principiální dohoda o schválení mezi LR, HMD a liberijským mezinárodním registrem lodí a korporací (LISCR) – odhalila plány na tanker MR o výtoku 50 000 tun s představeným ubytováním. Nová konfigurace je navržena tak, aby zlepšila viditelnost pro pohon s podporou větru (WAPS) a zároveň poskytla prostor pro technologie, jako jsou čpavkové dvoupalivové systémy a jednotky na zachycování uhlíku. Sung-Gu Park, prezident společnosti LR pro severovýchodní Asii, k diskusi o konstrukci nového tankeru uvedl: "Tento projekt demonstruje naléhavou potřebu komerčně životaschopných a na regulaci připravených konstrukcí plavidel, které se přizpůsobí dekarbonizačním technologiím, aniž by byla ohrožena provozní efektivita. Představuje náš společný závazek umožnit přechod námořního průmyslu na nulové čisté emise prostřednictvím inteligentního designu, praktických inovací a spolupráce."

Historicky byly představené ubytovací bloky omezeny na specializovaná plavidla – jako jsou těžké nákladní lodě, ledoborce, nákladní lodě na Velkých jezerech a říční čluny – kde viditelnost, přístup k nákladu nebo regionální omezení ospravedlňovaly uspořádání. Tlak na provoz s nízkými a nulovými emisemi uhlíku nyní vede stavitele a majitele lodí k přehodnocování starších návrhů. Nástavba umístěná na zádi, kdysi ideální pro vyvažování nákladu a strojů, se podle názoru některých námořních architektů stala překážkou pro moderní technologie snižování emisí, z nichž mnohé vyžadují značné množství nástavby a jejich specializované umístění na palubě.

P.S. Akorát to na přídí dost houpe...



SSL Express 11-06-2025 IATA očekává v roce 2025 pokles výnosů z letecké přepravy (DVZ)

Asociace leteckého průmyslu IATA očekává v roce 2025 výrazný pokles tržeb z letecké nákladní dopravy, a to i přes nový rekordní objem. Podle aktuální prognózy odvětví se očekává, že příjmy z nákladní dopravy v letošním roce dosáhnou 142 miliard amerických dolarů. To odpovídá mínus 4,7 procenta ve srovnání s rokem 2024. Zároveň se očekává, že celosvětové objemy v roce 2025 vzrostou na 69 milionů tun; Ve srovnání s předchozím rokem se jedná o mírný nárůst o 0,6 procenta. To znamená, že objemy leteckého nákladu zůstávají pod předchozím očekáváním ve výši 72,5 milionu tun.

IATA vidí hlavní příčiny klesajících příjmů v oslabení globálního ekonomického růstu, které je vyvoláno protekcionistickými opatřeními, jako jsou cla a obchodní bariéry. V důsledku toho se očekává, že výkon provozu se v roce 2025 zvýší pouze o 0,7 procenta. Ve srovnání se silným růstem o 11,3 procenta v roce 2024 se jedná o výrazný pokles.

Tržby, tj. výnosy, které letecká společnost generuje na přepravenou tunu nákladu a na nalétaný kilometr, by měl v příštím roce rovněž klesnout o 5,2 procenta. IATA to připisuje zpomalení růstu poptávky a klesajícím cenám ropy.



SSL Express 11-06-2025 Belgie od července zvyšuje mýtné pro nákladní automobily (DVZ)

V některých částech Belgie budou od 1. července platit nové tarify mýtného pro nákladní automobily. Podle koordinátora mýtného Viapass se poplatky v regionu hlavního města Bruselu s indexací zvýší. Pro okolní Flandry budou kromě indexace upraveny také sazby v souladu s článkem 54 programového výnosu ze dne 20. prosince 2024.

Nařízení stanoví každoroční přezkum mýtných tarifů. Ty jsou založeny na regionu, maximální přípustné hmotnosti od 3,5 tuny a emisní normě podle Eurotřídy. Vozidla s nulovými emisemi neplatí mýtné ve Flandrech a regionu hlavního města, ale stejně jako všechna ostatní nákladní vozidla musí být vybavena palubní jednotkou, jejíž software se automaticky aktualizuje na nové tarify. V sousedním Valonsku naopak provozovatel silniční sítě Sofico také přiřadil alternativní pohony do kategorie Euro 6.



SSL Express 11-06-2025 DHL přidala čtvrtý sklad do svého zdravotnického kampusu nedaleko Frankfurtu (VoxLog)

Skupina DHL rozšiřuje svůj kampus Life Sciences & Healthcare (LSH) v německém Florstadtu o čtvrtý sklad o rozloze 30 000 m² s názvem "Florstadt 4". Nyní má areál 100 000 m² skladovacích prostor a nakonec nabídne kapacitu více než 140 000 palet pro farmaceutické a zdravotnické výrobky, které budou sloužit mezinárodním zákazníkům v oblasti biofarmaceutiky, speciálních léčiv, lékařské technologie a klinického výzkumu, a to s více než 600 kvalifikovanými pracovníky. Florstadt 4 se skládá z několika teplotních zón, v případě potřeby s možností dosažení -70 °C. Pozornost je věnována kritickým teplotním rozsahům 2 až 8 °C a -20 °C, což zajišťuje, že jsou splněny nejvyšší standardy pro manipulaci s produkty, které jsou citlivé na změny teploty. DHL investovala miliardy eur do svého kampusu Life Sciences & Healthcare, aby z něj udělala evropské farmaceutické centrum a posílila své podnikání v oblasti DHL Health Logistics. "Odtud můžeme zásobovat zákazníky nejen v Německu, ale po celé Evropě i mimo ni," říká Hendrik Venter, generální ředitel DHL Supply Chain pro Evropu, Střední východ a Afriku. "Naše poloha v srdci Evropy, blízkost frankfurtského letiště a silná místní infrastruktura činí z Florstadtu klíčové místo pro naše aktivity a ambiciózní růstovou strategii v sektoru Life Sciences & Healthcare." Místo nabízí specializované služby, jako je odběr vzorků, podpora klinických studií a manipulace s biofarmaceutikou, stejně jako buněčné a genové terapie. Další speciální funkcí je integrovaný čistý

prostor, který umožňuje procesy pro vysoce citlivé farmaceutické látky a suroviny v souladu se správnou výrobní praxí (GMP). To zahrnuje manipulaci s pevnými a kapalnými nebezpečnými látkami – až do objemu 1 000 litrů – včetně účinných farmaceutických látek (API), vzorků účinných látek, jakož i analytické a mikrobiologické testy.

V souladu se závazkem společnosti DHL k udržitelnosti je centrum Florstadt s certifikací DGNB Gold vybaveno solárními termálními panely, solárním fotovoltaickým systémem, vzduchovými tepelnými čerpadly a LED osvětlením.



SSL Express 11-06-2025 Kontejnerová doprava se stále více dostává pod tlak kvůli nákladům (DVZ)

Kontejnerová doprava má za sebou rozporuplný start do roku 2025: Podle hodnocení oborové služby Alphaliner vzrostl provozní zisk devíti největších světových společností v oblasti liniové dopravy v prvním čtvrtletí meziročně o 103 procent na celkových 5,9 miliardy amerických dolarů. Průměrná marže EBIT těchto společností zároveň klesla na 18,1 procenta, což představuje pokles z 25,8 procenta ve čtvrtém čtvrtletí a 38,4 procenta ve třetím čtvrtletí roku 2024. To ukazuje na výrazné oslabení provozní ziskovosti, ačkoli odvětví je nominálně ziskovější než ve stejném období předchozího roku. V prvním čtvrtletí roku 2024 činila marže 11,4 procenta. Čísla ukazují na rostoucí rozložení ekonomické výkonnosti v tomto odvětví. Zatímco někteří poskytovatelé udržují své marže do značné míry stabilní, pro jiné je obtížnější kompenzovat rostoucí náklady vyššími výnosy. Důvodem poklesu průměrné marže není ani tak propad tržeb, jako spíše zvýšení nákladové základny. Sazby za přepravu se zvýšily v průměru o 10 procent ve srovnání s předchozím rokem a u jednotlivých přepravních společností, jako je ZIM, dokonce až o 22 procent. Prostor pro větší zisk z vyšších prodejů se však zmenšil. Rostoucí provozní náklady, delší trasy, například kvůli omezení v Rudém moři, a obecný cenový tlak zatížily mnoho poskytovatelů.

Z individuálního zkoumání společností vyplývají značné rozdíly v efektivitě. S marží EBIT ve výši 26,7 procenta dosáhla společnost Evergreen Marine opět nejvyšší hodnoty mezi velkými poskytovateli. Výrazně nad průměrem byly také společnosti Cosco Shipping (26,4 procenta), Wan Hai (24,9 procenta), HMM (23,4 procenta) a Zim (23,1 procenta).

Na opačném konci žebříčku je Ocean Network Express (ONE), který výrazně zaostal za tímto polem s marží 5,2 procenta. Společnost ONE sice dokázala zvýšit průměrné sazby za přepravu o 9,1 procenta, ale to dostatečně nekompensovalo rostoucí provozní náklady. Růst nákladní dopravy zůstal také spíše mírný na úrovni 2,3 procenta.

Také alianční partneři Hapag-Lloyd a Maersk (marže EBIT 9, resp. 8,3 procenta) byli výrazně pod průměrem odvětví. Společnost Hapag-Lloyd mezitím reaguje na výrazně slabší vývoj marží ve srovnání s odvětvím úspornými opatřeními. Při prezentaci čtvrtletních čísel oznámil generální ředitel Rolf Habben Jansen úspory ve výši více než 1 miliardy dolarů během 18 měsíců.



SSL Express 11-06-2025 Železnice: Zelení chtějí konkrétní cíle pro dělbou dopravy (DVZ)

Parlamentní skupina Zelených chce zakotvit konkrétní cíle pro železniční nákladní dopravu do Všeobecného zákona o drahách (AEG). Například je třeba stanovit, že podíl této dopravy se do roku 2040 zvýší na 30 procent. Je rovněž žádoucí, aby železniční doprava dosáhla do roku 2040 úplné neutrality v oblasti emisí skleníkových plynů. Kromě toho by měl být ve městech a městských centrech dostatek prostoru pro železniční nákladní dopravu, aby bylo možné vybudovat nákladní uzly a střediska pro manipulaci s nákladem pro zásobování místní dopravou.

Vyplývá to z návrhu zákona opozičního poslaneckého klubu, který má být ve čtvrtek projednáván ve Spolkovém sněmu.

Pozměňovací návrh AEG se týká změny územního plánu na železničních pozemcích. Svaz a SPD předložily ve čtvrtek ve Spolkovém sněmu návrh zákona, kterým chtějí opět zjednodušit vyjímání z ÚP. Semaforová vláda to ztížila – k nelibosti obcí, které chtějí plochy využít mimo jiné pro komerční nebo rezidenční výstavbu. Ve vládním návrhu se uvádí, že k dedikaci by nemělo docházet v případě, že by bylo možné znovu zprovoznit železniční trať nebo úsek.

P.S. Železniční zastávka do každé rodiny!



SSL express 12-06-2025 EU: Klíčová úroková sazba na 2 procentech – stimul pro ekonomiku (Verkehr)

Po rozhodnutí ECB bude evropská ekonomika pravděpodobně pociťovat mírný vítr v zádech. Z toho by mohly těžit stavební projekty. Evropská centrální banka (ECB) nedávno snížila depozitní sazbu na 2 procenta. Pro srovnání, klíčová úroková sazba amerického Federálního rezervního systému je přibližně dvakrát vyšší. Snížení úrokových sazeb bude v nadcházejících týdnech pociťováno u úvěrů s proměnlivým úrokem a spořicích vkladů.

Guvernér "Rakouské národní banky" Robert Holzmann vidí úrokové sazby již na tak nízké úrovni, že by mohly skutečně stimulovat ekonomiku. Spotřebitelské úvěry se v Rakousku v současné době pohybují v rozmezí 4-10 % efektivní roční úrokové sazby, úrokové sazby pro stavební projekty se v současné době pohybují kolem 3,5-4 %. Tato úroveň je v souladu s dlouhodobými očekáváními odborníků na finanční trh.

Úrokové sazby stavebních úvěrů jsou také založeny na dluhopisovém trhu a každý, kdo uvažuje o stavebním projektu v dohledné budoucnosti, by neměl spekulovat na další pokles úrokových sazeb. Náklady na půjčení jsou v tuto chvíli poměrně výhodné.

Klíčové úrokové sazby jsou obvykle měněny opatrně a po malých krocích měnovými strážci, aby se předešlo škodlivým důsledkům, jako je extrémní inflace.



SSL Express 12-06-2025 CMA CGM testuje průjezd Suezským kanálem (The Loadstar)

Rejdař CMA CGM "zkouší vodu" v Suezském kanálu, což by mohlo přilákat i další rejdaře na tuto cestu. Rejdař přestavěl svůj servis z Indie a Pákistánu do Evropy EPIC pro jednu z 10 lodí, které se na lince plaví. CMKA CGM Acquilla propluje kanálem 16.6., zastaví výjimečně o dva dny později v Jeddah a pak bude pokračovat v obvyklé rotaci. Podle inteligentní sledovací platformy na webu eeSea současná pozice plavidla odpovídá tomuto směru. Podporu lze vidět i u Suez Canal Authority, která nabídla výraznou slevu pro projíždějící kontejnerové lodi.

Do této chvíle byla jedinou pravidelně proplouvající lodí Phoenician Express na servisu BEX2, a to nepřetržitě od vypuknutí krize v roce 2024. CMA CGM Acquilla se k ní nyní připojí a brzy se možná objeví celý servis MEDEX.



SSL Express 12-06-2025 Gdansk vs. Gdynia -15 let nepřetržitého vývoje

Otevřením nového terminálu Baltic Hub 3 v Gdaňsku bude završen o 15leté soupeření mezi polskými přístavy o to, kdo se stane bránou pro kontejnerový provoz do země. Nové zařízení zvýší kapacitu přístavu o 50% neboli o 1,5 mio teu ke stávajícím 3 milionům, které jsou schopny obsloužit dvě předchozí fáze výstavby.

Gdaňsk a Gdynia jsou od sebe vzdáleny pouhých 20 km a od první lodi připluvší s kontejnery do Gdaňsku před 15 lety jsou nesmiřitelně soupeři o prvenství v handlingu kontejnerizovaného zboží.

Velkým skokem byl také vstup cizího kapitálu DCT podpořeného finanční skupinou Macquarie Infrastructure and Real Assets. Přístav byl od počátku rozvíjen ve víře, že jednou bude obsluhovat největší plavidla. Bohužel mělké Baltské moře brzdilo tyto snahy a od roku 2009, kdy Gdaňsk přeskočil ve výkonech Gdyni, toto omezení se stalo základní překážkou dalšího vývoje. Přesto již v roce 2010, na základě přetahované o rejdaře, přivítali ve Gdaňsku první velkou loď (Emma class) rejdaře Maersk.

V roce 2024, kdy Gdaňsk přeložil 2,25 mio teu, což v té době představovalo 75% využití - které je považováno za prahové optimum - bylo jasné, že musí dojít k dalšímu rozšíření, jinak přístav ustrne stejně jako před dekádu rival Gdynia. Otázkou samozřejmě byla návratnost investice, kdy 40% akcií vlastní singapurský PSA, 30% Polský rozvojový fond a 30% IFM Investors. Podle portálu eeSea dnes Gdaňsk obsluhují 4 dálkové linky (NEU1 a NEU5 Ocean Alliance, MSC Britannia a Albatros Asia-Europa) a 11 feederových. Gdynia zatím drží také 11 feederů a 2 dálkové linky (MSC provozované Britannia a Ecuador-USA-NWC servis).

Zatím poslední změnou ve Gdyni bylo rozšíření terminálu Baltic Container skupiny ICTSI (na 400 m délky) a prohloubení přístupového bazénu, takže přístav je dnes schopen přijmout lodi o velikosti 16.000 teu (první byla MSC Rose s příplutím 9 dubna letošního roku). Tento rejdař svou nedávnou expanzí do přístavního byznysu tak dává podnět k otázkám jeho možného zapojení do investice ve Gdyni, a to jmenovitě do Gdynia Container Terminal, který je vlastněn skupinou Hutchison. Pokud by rámci obchodu MSC/Black Rock s Hutchison došlo v ohlášeném rozsahu, upevnil by si rejdař svou pozici ve Gdyni natolik, že by mohl zrušit velmi neobvyklou kombinaci na svém stringu Britannia (dnes naplouvá provizorně oba přístavy). Pokud by k tomu došlo, Gdaňsk by jen těžko hledal za MSC náhradu = Maersk a Hapag provozují linku Euro Shuttle 3 do Gdyně, a i kdyby tento díl přešel do Gdaňsku, jde stále o lodi o kapacitě pouhých 5.200 teu. Tyto spekulace přizvilo nedávné naplutí metanolem poháněné Laura Maersk na terminál 3 Gdaňského přístavu o občasné změny v rotaci Euro Shuttle 3 také do Gdaňsku. Přístav také láká rejdaře sdružené v Ocean Alliance, jmenovitě COSCO s jeho plavidly 24.188 teu velkými. Partner v alianci, CMA-CGM také používá Gdaňsk pro své 2 feederové servisy do Baltských a Skandinávských destinací, které by se s hlubokovodními příjezdy mohly propojit. Tak uvidíme.



SSL Express 12-06-2025 Rekordní výroba kontejnerů z Číny zmírnila obavy z nedostatku boxů (Splash247)

Obrovské výkyvy v nasazování kontejnerových lodí, které přinesla obchodní válka Donalda Trumpa, způsobily, že v posledních týdnech prudce vzrostly sazby a vzrostly i dopravní zácpy, nicméně na rozdíl od dalšího velkého narušitele 20. let 20. století, covidu, tentokrát nehrozí žádný nedostatek boxů.

Výroba kontejnerů v Číně je na vyšší úrovni než v roce 2024.

Podle asijské poradenské společnosti Linerlytica se zásoby nových kontejnerů v Číně ke konci května vyšplhaly na rekordních 1,55 mil. TEU.

"Obavy z nedostatku kontejnerů se ukázaly jako neopodstatněné, a to i přes zpoždění při vracení prázdných kontejnerů z Evropy a Severní Ameriky vzhledem k snadné dostupnosti nových boxů, přičemž jak dopravci, tak pronajímatelé využili nedávného poklesu cen nového vybavení k objednání dalších boxů," uvedla společnost Linerlytica ve své nejnovější týdenní zprávě.

V letošním roce již bylo vyrobeno více než 2,3 milionu nových kontejnerů, přičemž společnost Linerlytica předpovídá, že masivní nárůst výroby zajistí, že se nebude opakovat krize čínských kontejnerových zásob z roku 2021, kdy klesly na pouhých 0,1 milionu TEU.



SSL Express 12-06-2025 USTR dělá ústupky pro dopravce automobilů a dodávky LNG v nejnovějším vymezení přístavních poplatků za tonáž vyrobenou v Číně

Pokud jde o automobilové dopravce a tankery LNG, americký obchodní zástupce (USTR) v pátek ustoupil od plánů na penalizaci tonáže spojené s Čínou.

V dubnu USTR podrobně popsal plány na zahájení účtování poplatků tonáží spojené s Čínou v amerických přístavech od poloviny října tohoto roku, ve snaze omezit dominanci Číny v oblasti stavby lodí a také posílit kapacity domácích loděnic.

Opatření vyvolala spoustu kritiky, přičemž USTR se nyní rozhodl, že nebude účtovat automobilovým dopravcům napojeným na Čínu na základě jednotky ekvivalentní automobilu, ale na základě čisté tonáže, což naznačuje, že je snazší to uplatňovat.

Pokud jde o dopravce LNG, úřad USTR vyslechl obavy vznesené americkými producenty energie. Podle dřívějších pokynů USTR by přepravci LNG byli povinni přepravit 1 % amerického vývozu LNG na plavidlech postavených, provozovaných a plujících pod vlajkou USA do čtyř let, jinak riskují ztrátu vývozních licencí LNG. Americký průmysl LNG dal jasně najevo své obavy, že by toto pravidlo mohlo zablokovat vývoz nebo narušit energetický byznys, přičemž USTR se rozhodl odstranit hrozbu odebrání vývozních licencí.

Pouze tři z 800 lodí na LNG v dnešní flotile jsou vyrobeny v USA, všechny pocházejí ze 70. let 20. století.



SSL Express 13-06-2025 Cílem společnosti Heppner je do roku 2027 dosáhnout obratu ve výši 1,3 miliardy eur

10. června, v rámci oslav stého výročí, uspořádala skupina Heppner v Paříži tiskovou konferenci. Při této příležitosti Jean-Thomas Schmitt, její generální ředitel, a Cédric Frachet, její provozní ředitel, představili svou strategii a představili plán společnosti v oblasti internacionalizace, energetické transformace a digitalizace. Poté, co společnost Heppner připomněla svou historii, svůj raison d'être a své hodnoty, projevila během tiskové konference prostřednictvím svého generálního ředitele Jeana-Thomase Schmitta jasný cíl: "být nejlepší v roce 2027: lepší všude, společně silnější", aby do dvou let dosáhla obratu 1,3 miliardy eur. Za tímto účelem se Heppner hodlá spolehnout na různé strategické páky. První klíčovou otázkou pro společnost je internacionalizace. V Evropě na prvním místě si společnost Heppner stanovila za cíl hledat příležitosti k externímu růstu v Německu a Španělsku a posilovat své pozice v Beneluxu. Ve zbytku světa si skupina přeje prozkoumat možnosti udržitelného rozvoje v leteckém a námořním sektoru. A konečně, v Africe bude pokračovat ve svém komerčním rozvoji v regionu, přičemž se bude spoléhat na své zastoupení v Dakaru v Senegal a Abidžanu v Pobřeží slonoviny.

Dalším zásadním zaměřením mnoha společností a pro Heppnera akčním pákou je zákaznická zkušenost. Skupina tak vyvíjí nabídku pro profesionály, která zahrnuje plánované dodávky, záruku dodržení plánovaného časového úseku a v případě potřeby zrychlené řízení zboží. Pro jednotlivce bude i nadále nasazovat své řešení "Connect", exkluzivní kurýrní službu, která je dostupná pro všechny zásilky do jedné tuny. V neposlední řadě si skupina klade za cíl rozvíjet oběhovost prostřednictvím efektivního řízení vracení zboží.

Pokud jde o zkušenosti, hodlá tento specialista na dopravu a logistiku podporovat také zkušenosti svých zaměstnanců. Skupina tak zmodernizuje Heppnerovu univerzitu, aby strukturovala rozvoj dovedností svých zaměstnanců, urychlila výuku angličtiny v souladu se svou touhou po internacionalizaci a zachovala stávající vzdělávání. A konečně, na straně dodavatelů se Heppner snaží zlepšit své vztahy s nimi tím, že napraví jakékoli body napětí a obklopí se klíčovými partnery.

Do strategického plánu společnosti se každodenně promítají další dvě výzvy: CSR a digitalizace. V první části bude společnost Heppner pokračovat v nasazování energetického mixu zahrnujícího elektrický pohon, ale také bioplyn, aby ve svém mixu silniční dopravy dosáhla 80 % zelené energie. Skupina zároveň investuje do vývoje udržitelných leteckých paliv. Existují také plány na zvýšené využívání přechodu na jiný druh dopravy. Pokud jde o digitalizaci a umělou inteligenci, Heppner pracuje na strukturování správy svých dat napříč všemi svými provozními aspekty a poté vytvoří příslušný plán, který položí základy pro jeho budoucí platformy. A konečně, skupina má také v úmyslu přeskupit své týmy v těchto oblastech, aby usnadnila rozvoj využití.



SSL Express 13-06-2025 MSC dosáhne po koupi Hutchison na 15% podíl v přístavech

MSC bude brzy kontrolovat přístavní skupiny s výkonem těsně pod 200 mio TEU, jakmile bude dokončen obchod s čínsko-hongkongskou skupinou Hutchison. To bude znamenat pro rejdaře 15% podíl na celkové světové kapacitě kontejnerových přístavů. Toto však není jediná transakce do celkových 196 mio pod značkou MSC Terminal Investment (TiL), přibudou i HHLA a Africa Global Logistics.

Poslední nákup v hodnotě cca USD 21 mld pokrývá 80% podíl na vlastnictví Hutchison, kromě čínských aktivit a podílu obchodovaného na Singapore Stock Exchange (majetek v oblasti Pearl River Delta). Tyto aktivity bude i nadále provozovat singapurská PSA. Naopak perlou v koruně bude získání kontroly nad dvěma koncovými přístavy u Panamského průplavu - zde se sice na nákupu podílí TiL s americkou Black Rock Investment, ale experti předpokládají, že MSC brzy i tento podíl převezme.



SSL Express 13-06-2025 Doporučení SUST a reakce SBB znepokojují evropské nákladní železnice (DSV)

Necelou hodinu po zveřejnění studie Švýcarské vyšetřovací komise pro bezpečnost dopravy (SUST) o vykolejení nákladního vlaku v Gotthardském patním tunelu 10. srpna 2023 přišla tisková zpráva Švýcarských federálních drah (SBB), která překvapila evropský železniční průmysl. „SBB postupně ukončí přepravu nákladních vozů s brzdovými špalíky LL,“ oznámila SBB. Železnice je „znepokojena rizikem nehod v nákladní dopravě“ a uzavírá: „Je příliš vysoké.“ SBB toto opatření zdůvodňuje „nahromaděním událostí v Evropě, které ukazují, že se zvýšilo riziko nehod“. Brzdové špalíky LL (LL je zkratka pro: nízká hlučnost, nízké tření) by způsobovaly větší tepelné namáhání kol než předchozí brzdové špalíky z šedé litiny. Možnými důsledky by mohlo být namáhání a praskliny, které by vedly k zlomení kol. SBB proto vyzývá švýcarské úřady (Federální úřad pro dopravu, FOT) a evropské orgány (Agentura EU pro železnice, ERA), aby urychleně jednaly. „Jinak musí být z pohledu SBB používání nákladních vozů s brzdovými špalíky LL ve Švýcarsku a Evropě omezeno nebo dokonce zakázáno,“ uvedla SBB. A SBB podniká rozhodné kroky: Většina postupného vyřazování má být dokončena do konce letošního roku.

Samotná společnost SBB Cargo nemá žádné vlastní vozy s brzdovými špalíky LL. Dlouhodobě se spoléhá na brzdové špalíky K (K = kompozitní). V nákladní železniční dopravě však stále provozuje vozy vybavené brzdovými špalíky LL. V tranzitu přes Švýcarsko se týdně použije 2 000 nákladních vozů s brzdovými špalíky LL z celkového počtu 10 000, uvedl pro DVZ mluvčí SBB. Ve vnitrostátní dopravě se týdně použije dalších 4 000 vozů, což je rovněž zhruba pětina všech nákladních vozů. Švýcarský federální institut pro bezpečnost silničního provozu (SUST) ve své závěrečné zprávě stanovil, že příčinou nehody bylo rozlomení kotouče kola. Tepelné přetížení jízdní plochy vedlo k

únarovým trhlínám a následně k lomu (viz rámeček a video: „Přesné podrobnosti nehody“). Trhlíny na kolech postiženého nákladního vlaku byly „systematickým jevem“. Aby se v budoucnu zabránilo podobným incidentům, vydal Švýcarský federální institut pro bezpečnost silničního provozu (SUST) bezpečnostní doporučení pro ERA a Federální úřad pro dopravu (BAV). Brzdový špalík K je považován za výrazně méně náchylný k přehřátí, ale je dražší. Obchodníci uvádějí, že vybavení nového čtyřkolového vozu brzdovým špalíkem LL stojí přibližně 1 700 eur, zatímco vybavení brzdovým špalíkem K stojí něco málo přes 5 000 eur. Navíc je přestavba vozu z brzdového špalíku LL na brzdový špalík K zřejmě obtížná. „Technicky by to bylo možné, ale vyžadovalo by to značné úsilí, například z hlediska přestavby nebo schválení,“ říká mluvčí SBB. SBB již všechny své vozy přestavěla, protože finančně přispěla švýcarská vláda. Důsledky zprávy Sust a rozhodnutí SBB pro evropskou železniční dopravu jsou stále nejisté. Společnosti TX Logistik a Hupac informovaly DVZ, že nevládní žádné vozy s brzdovými špalíky LL. „Působíme však i pro jiné nákladní železnice. Patří sem vozy s brzdovými špalíky LL,“ uvedl Detlef Bartsch, výkonný ředitel pro výrobu ve Švýcarsku ve společnosti TX Logistik. Kombinovaná doprava (KD) se však zdá být méně postižena. „Vozy s brzdovými špalíky LL se nacházejí především v ucelených vlacích a partnerských vlacích v tranzitu. V kombinované dopravě a dopravě jednotlivých vagónů jsou méně běžné,“ uvedl mluvčí SBB.



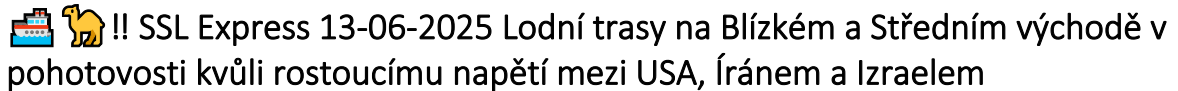
SSL Express 13-06-2025 Transpacifický trh sazeb se poněkud uklidňuje

Boom v oblasti přepravních sazeb v obchodu mezi Dálným východem a Severní Amerikou nyní poněkud ztrácí na obrátkách, protože kontejnerové linky opět zvýšily své přepravní kapacity. Ceny sice minulý týden opět vzrostly, ale ne tak prudce jako v předchozím týdnu. Podle indexu SCFI v Šanghaji se rezervace z Číny do přístavů na západním pobřeží USA zvýšily o 8 procent na průměrných 5 606 amerických dolarů/FEU a na východní pobřeží USA o 11 procent na 6 939 amerických dolarů/FEU.

V předchozím týdnu došlo k nárůstu o více než 45 procent. Podle tržních zdrojů se říká, že dopravci poněkud překročili svůj cíl v obnově svých služeb kvůli velkému nárůstu nákladní dopravy po pozastavení cel v obchodu mezi USA a Čínou minulý měsíc. Dopravci nyní mají potíže s plným využitím svých lodí na trasách do největších přístavů na západním pobřeží Los Angeles a Long Beach. První společnosti údajně nyní dělají cenové ústupky, aby získaly více nákladu. Na trhu jsou nyní k dispozici snížené sazby pod 5 000 USD/FEU pro odjezdy na konci měsíce, uvádějí analytici investiční banky Jefferies. Singapurská společnost pro průzkum trhu Linerlytica předpovídá, že růst sazeb indexu SCFI tento týden skončí.

Přestože kapacita spojů na východní pobřeží USA zůstává relativně omezená, je nepravděpodobné, že by se dopravcům podařilo realizovat zvýšení sazeb plánované na 15. června. Opět bylo oznámeno zvýšení o 2 000 až 3 000 USD/FEU. Pokud by tento pokus selhal, sazby by stále zůstaly hluboko pod loňskými maximy kolem 8 000 USD/FEU (západní pobřeží USA) a 10 000 USD/FEU (východní pobřeží USA).

Mezitím pro dovozce v Evropě nadále rostou sazby za přepravu zboží z Dálného východu. Podle indexu SCFIS („SCFI založený na ustálených sazbách“) se sazby v rezervacích na této trase v pondělí 9. června zvýšily o téměř 30 procent. Dostupný nákladový prostor se stává nedostatkovým v důsledku sezónního nárůstu objemu nákladu, zatímco kapacity slotů zůstanou v nadcházejících týdnech nezměněny na průměru kolem 320 000 TEU týdně, uvádí kapacitní prognóza společnosti Linerlytica. Po nárůstu transpacifických služeb zřejmě přepravní společnosti již nemají k dispozici dostatek lodí, aby mohly rychle navýšit svou kapacitu na trase Asie-Evropa.



Americký prezident Donald Trump potvrdil svůj postoj, že vojenská akce zůstává na stole, pokud nebude dosaženo uspokojivé dohody o íránských jaderných ambicích. V reakci na to íránský ministr obrany Azíz Nasirzadeh varoval, že jakákoli americká vojenská provokace bude mít za následek odvetné úder y na americké základny na celém Blízkém východě.

Izrael, který po celou dobu jednání zastával tvrdý postoj, nadále hrozí jednostrannou vojenskou akcí proti íránské jaderné infrastruktuře. Podle regionálních analytiků se zvyšuje domácí tlak na izraelského premiéra Benjamina Netanjahua, což zvyšuje pravděpodobnost (dalšího) preventivního leteckého útoku. Rostou obavy, že by k takové akci mohlo dojít za spolupráce nebo logistické podpory USA, což by vyvolalo regionální eskalaci.

Významné pohyby na diplomatické a obranné frontě dodávají společnému poradenství další naléhavost. Velvyslanectví USA v Iráku se údajně připravuje na plánovanou evakuaci kvůli rostoucím bezpečnostním hrozbám, zatímco ministerstvo zahraničí USA nařídilo stažení nedůležitých pracovníků a jejich rodin z diplomatických postů v Bahrajnu a Kuvajtu a závislým vojákům USA v Bahrajnu byl povolen dočasný odchod, což naznačuje vážnost vnímané hrozby.

