

SSL EXPRES

16.06.-20.06.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

SSL Express 16-06-2025 Tonáž a sazby mezi Čínou a USA opět oslabují (WorldACD)

Po oživení v druhé polovině května se tonáž leteckého nákladu z Číny a Hongkongu do USA v prvním celém červnovém týdnu prudce snížila, jak vyplývá z nejnovějších týdenních údajů a analýzy WorldACD Market Data, přičemž spotové sazby v tomto směru také dále výrazně oslabily na mezitýdenní (WoW) a meziroční (meziroční) bázi. Přepřavovaná zpoplatněná hmotnost z Číny a Hongkongu (CN/HK) do USA klesla ve 23. týdnu (od 2. do 8. června) o -10 %, což znamená, že tonáž na této trase byla o 19 % nižší než ve stejném týdnu minulého roku, přičemž spotové sazby klesly o -5 % a meziročně o -17 %. Tento výrazný pokles tonáže i sazeb ex-CN/HK do USA následoval po krátkém oživení v předchozích třech týdnech poté, co byla pozastavena poslední sada amerických dovozních cel na zboží vyrobené v CN/HK. Vzhledem k tomu, že toto pozastavení cel prozatím zůstává v platnosti, naznačuje tento poslední propad na trhu KN/HK do USA ve 23. týdnu, že oživení z minulého měsíce bylo spíše dočasné než strukturální a souviselo se zpožděním objemů "dohánějících" zpoždění po pozastavení trestně vysokých cel, která byla zavedena v dubnu.

Po nárůstu v posledních týdnech se tonáž z pevninské Číny do Evropy ve 23. týdnu snížila (-5 %, WoW), ačkoli tonáž z Hongkongu do Evropy zaznamenala mírný pozitivní vývoj (+2 %, WoW). Objemy do Evropy však ve 23. týdnu výrazně poklesly (-16 %, WoW) z Jižní Koreje (v souvislosti se Dnem památky 6. června) - a z Malajsie (-26 %) a Indonésie (-24 %) v souvislosti se svátkem Eid.

Mezi další faktory celkového celosvětového poklesu objemu přepravy ve 23. týdnu patřil pokles objemu přepravy z Evropy (-4 %) a Blízkého východu a jižní Asie (MESA, -8 %), přičemž evropská přeprava byla ovlivněna svátkem svatodušních svátků (8.-9. června), zatímco svátek Eid byl také hlavním faktorem poklesu objemu přepravy v MESA - zejména přepravy uvnitř MESA (-26 %) a toků z MESA do Afriky (-17 %). Tyto poklesy tonáže byly jen částečně kompenzovány oživením dopravy mimo Severní Ameriku o +8 % - z vyčerpané úrovně v předchozím týdnu v souvislosti s Dnem památky obětí holocaustu v USA (26. května).

Co se týče cen, celosvětové sazby - založené na celotržním průměru spotových a smluvních sazeb - byly ve 23. týdnu relativně stabilní a vzrostly pouze o +1 % na 2,44 USD za kilogram, tedy přesně na úroveň z loňského roku, přičemž spotové sazby se zvýšily o +2 % na 2,63 USD za kilogram. V porovnání s 23. týdnem loňského roku jsou celosvětové průměrné spotové sazby o +1 % vyšší, přičemž největší meziroční změna pochází z oblasti původu MESA, kde jsou spotové ceny v současnosti o -16 % nižší než jejich nadsazená úroveň v tomto období loňského roku. V porovnání WoW byl jedním z největších posunů v cenách pokles spotových sazeb z Hongkongu do USA o -12 %. Tento trh, který je v posledních letech silně závislý na provozu elektronického obchodu, byl obzvláště postižen nedávnými změnami amerických pravidel "de minimis" pro zásilky nízké hodnoty z Číny a Hongkongu - ty se od 2. května nadále potýkají s mnohem vyššími dovozními poplatky a náklady na zpracování.



SSL Express 16-06-2025 Zadržení a propuštění lodi MSC Manasa F (Shipping & Freight Resources) - zajímavost

Představte si to - u indického pobřeží se potopí loď a vezme s sebou náklad v hodnotě několika milionů. O několik týdnů později je v nedalekém přístavu zadržena jiná loď - zcela neporušená a pokojně plující. Ne za své vlastní činy, ale protože je příbuzná s tou potopenou. Zní to jako z právnického thrilleru, že? Přesně to se ale stalo v Kérale, kde námořní právo ukázalo své svaly. Dne 25. května 2025 se poblíž pobřeží Kerala převrátila kontejnerová loď MSC ELSA 3, plující pod liberijskou vlajkou a provozovaná společností Mediterranean Shipping Company (MSC), na cestě z Vizhinjamu do Kochi. Na palubě bylo více než 640 kontejnerů, včetně zásilek syrových kešu ořechů od několika dovozců z Kollamu v Kérale. Loď údajně převážela také nebezpečný náklad a palivo, takže ztráta byla z obchodního hlediska škodlivá a z hlediska životního prostředí alarmující. Podle zpráv se postižení vlastníci nákladu - společnosti Mangalathu Cashews, RRR Enterprises a J J Trading - obrátili na Nejvyšší soud v Kérale, aby podali námořní žalobu a požadovali odškodnění ve výši přibližně 6 milionů eur (přibližně 720 000 USD).

Zadržena byla "jiná" loď - ale podle práva. Zde indické námořní právo zahrálo svůj trumf. Dne 10. června 2025 nařídil Nejvyšší soud státu Kerala zadržení lodi MV MSC Manasa F, sesterské lodi MSC ELSA 3, která náhodou kotvila v přístavu Vizhinjam. Loď byla arestována nikoli proto, že by se podílela na incidentu, ale proto, že měla stejného skutečného vlastníka, společnost MSC Mediterranean Shipping Co. SA. Jádrem tohoto odvážného právního kroku je mocná zásada námořního práva: doktrína zadržení sesterské lodi. Pokud majitel lodi provozuje více lodí, soudy v mnoha jurisdikcích - včetně Indie - umožňují rozšířit žalobu "in rem" (proti lodi) na sesterskou loď, pokud původní loď není k dispozici nebo byla ztracena. Tato zásada je kodifikována v čl. 5 odst. 2 indického zákona o admiraltě (příslušnost a vyřizování námořních nároků) z roku 2017, který umožňuje soudům zadržet "jakoukoli jinou loď" ve vlastnictví téže osoby za účelem zajištění námořní pohledávky. Indické soudy již dříve tento přístup potvrdily, zejména ve věci M.V. Mariner IV v. Videsh Sanchar Nigam Ltd., kde Bombajský vrchní soud potvrdil, že namísto lodi, která neplní své povinnosti, lze zadržet sesterskou loď, aby byla zajištěna ochrana práv žalobce. Ačkoli se tedy loď MSC Manasa F přímo nepodílela na potopení, její společné vlastnictví s lodí MSC ELSA 3 ji učinilo platným a právně zabavitelným majetkem podle indického práva.

Příkaz k zatčení obsahoval jasné ustanovení: pokud společnost MSC složí 6 milionů eur jako záruku za žalobce, bude arestace zrušena. A přesně to se stalo. Dne 12. června 2025 složila společnost MSC požadovanou částku na účet Vrchního soudu v Kérale. Soud okamžitě zrušil obstavení a loď MSC Manasa F bylo povoleno obnovit plavbu. Kauce zajistila práva žalobců a umožnila pokračovat v soudním řízení, i když loď odplula. Ve věci je nyní naplánováno závěrečné jednání na 15. července 2025, kde se bude podrobně zkoumat odškodnění, odpovědnost a případná nedbalost.

Důsledky pro zúčastněné strany v lodní dopravě a nákladní dopravě = tento sled událostí nabízí významné poučení pro všechny aktéry v ekosystému lodní dopravy a obchodu:

- Podle zákona o admiraltě z roku 2017 je zadržení sesterské lodi v Indii právně nezávadné a vymahatelné.
- Korporátní struktura nebude chránit odpovědnost: složité mezinárodní vlastnictví není obranou, pokud lze prokázat skutečnou kontrolu.
- Vlastníci nákladu mají právní prostředky nápravy, i když se loď potopila nebo opustila jurisdikci..
- Dopravci musí udržovat plavidla způsobilá k plavbě, dodržovat správné postupy při ukládání nákladu a vést přehledné záznamy, aby se vyhnuli riziku.

- Pro odesílatele a speditéry je rovněž důležité udržovat komplexní pojištění nákladu a chápat jurisdikční dosah námořních soudů.

Kromě soudního sporu vyvolalo potopení lodi MSC ELSA 3 obavy o životní prostředí a provoz. Lodí údajně převážela kontejnery s nebezpečným zbožím a velké množství nafty a topného oleje, což vyvolalo soudní spory ve veřejném zájmu. Vrchní soud v Kérole varoval vládu, aby nepoužívala veřejné peníze na záchranné operace, a vyzval majitele plavidel a pojišťovny k vymáhání. To signalizuje silnější tlak na odpovědnost a ekologickou zodpovědnost ze strany námořních dopravců působících v indických vodách.

Sága MSC ELSA 3 a zatčení - a následné propuštění - MSC Manasa F ilustruje dlouhou ruku námořního práva a sílu soudních opravných prostředků, které jsou v Indii k dispozici. Je to učebnicový příklad toho, jak mohou vlastníci nákladu chránit své zájmy, i když na moři dojde ke katastrofě a majetek zmizí pod hladinou. Vzhledem k tomu, že doktrína sesterských lodí je nyní pevně v centru tohoto právního dramatu, bylo by dobré, kdyby lodní průmysl přezkoumal své rizikové postoje, transparentnost dokumentace a dodržování bezpečnostních a skladovacích norem. Další kapitola tohoto příběhu se rozvine 15. července, ale prozatím je podle zákona jasné, že vlastnictví nese odpovědnost, ať už kotví kdekoli.



SSL Express 16-06-2025 Náročný začátek ve Europa Truck Trial ve Fublaines

Již potřetí se závodníci trucktrialu účastní závodu Marne-La-Vallée Truck pod vedením trucktrialisty Jeana-Pierra Bardyho. Klub přivítal evropské závodníky trucktrialu na místě ve Fublaines, nedaleko francouzské metropole. Terén se ukázal být velmi náročným. Změny v terénu vedly k poškozeným pneumatikám a v některých úsecích byly podmínky obzvláště obtížné. Po dvou dnech se nejsilnější jezdci z minulé sezóny ujali vítězství nejméně ve dvou třídách. Úvodní vítězství v kategorii čtyřnápravových vozů si připsal tým HS-Schoch Hendrickson Truck Trial Team, rekordní mistři a obhájci titulu. Nový název týmu také odráží polymerový podvozek, což je jedinečná prodejní výhoda týmu. Švábské jezdce MAN Marcela Schocha a Johnnyho Stumppa dělí od druhého a zároveň druhého v pořadí týmu Truck Trial Team Reicher z Rakouska 355 trestných bodů. Oba jsou však prakticky ve své vlastní lize. Třetí a čtvrtý tým ztrácí dobrých 3 000 trestných bodů. Obhájce titulu Team JCCMog exceloval také v kategorii prototypů ve Fublaines, kde získal méně než polovinu trestných bodů než Action Lev na druhém místě. Tým v minulosti opakovaně způsobil rozruch svým neobvyklým výběrem vozidel, od kloubových řízených nákladních vozidel až po modernější, spíše zemědělské traktory.

V kategoriích dvou a tří náprav chybí obhájci titulu na prvním místě. Zatímco ve třídě čtyřkolek, kde jinak dominovaly Unimogy, zvítězil Racing Team Avia Future (s řadou mistrovských titulů), Team Heidenreich Trucksport 4x4 se musel spokojit s druhým místem, ale byl s necelými 60 trestnými body **těsně za Čechy**. Ve třídě třínápravových vozů se obhájce titulu Truck Sport Borzym nejen musel spokojit s jedním z míst, ale ve skutečnosti v celkovém pořadí zcela chyběl. Místo toho se vrátil tým Manent-Cellier a okamžitě si připsal úvodní vítězství před týmem Alsace Truck.



SSL express 16-06-2025 Kerala zasažena třetím námořním incidentem

Pobřeží Kerala je svědkem alarmující vlny námořních nehod, přičemž v rozmezí týdnů byl hlášen třetí incident související s lodí, což vyvolalo právní kroky, hasičské operace a rostoucí obavy z environmentálních a ekonomických dopadů.

Ve čtvrtek Nejvyšší soud v Kérole nařídil podmíněné zatčení *MSC Manasa F*, který v současné době kotví v přístavu Vizhinjam, na základě žaloby o náhradu škody, kterou podal Mangalath

Cashews. Vývozce se sídlem v Kollamu tvrdí, že jeho náklad, ztracený na palubě potopené lodi *MSC Elsa 3* u pobřeží Alappuzha minulý měsíc, byl pod provozní kontrolou společnosti Mediterranean Shipping Company, která také spravuje *MSC Manasa F*. Soudce vydal příkaz k zatčení poté, co žadatel s odvoláním na blížící se odplutí *MSC Manasa F* a nedostatek fyzického majetku MSC v Indii požadoval náhradu škody ve výši 180 000 USD. Příkaz bude zrušen pouze v případě, že požadovaná částka bude složena u soudu nebo bude poskytnuta odpovídající jistota. Zatímco se právní drama odehrávalo v soudní síni, na moři se odehrával další požár. Ve čtvrtek se vznítil kontejner na palubě lodi *Interasia Tenacity* plující pod singapurskou vlajkou, když loď proploovala u pobřeží Kerala na cestě z Port Klang v Malajsii do Nhava Sheva v Maháráštre. Plavidlo s 1 387 kontejnery a posádkou 21 filipínských členů vydalo nouzové volání, které přimělo indickou pobřežní stráž (ICG) k akci. Kapitán lodi později oznámil, že požár je pod kontrolou a odmítl další pomoc. Úřady nepotvrdily žádná zranění, ale ICG nadále monitoruje stav plavidla a jako důvod k pokračující ostražitosti uvádí nedávný vzorec nehod. Mezitím stále probíhá velká nouzová operace na palubě lodi *Wan Hai 503* plující pod singapurskou vlajkou, která začala hořet 9. června, když se nacházela přibližně 42 námořních mil od Beypore v Arabském moři. Palivo a nebezpečný náklad plavidla představovaly vážné ekologické riziko, přičemž z nákladového prostoru stále ještě několik dní po vypuknutí požáru vycházel hustý kouř. Ve čtvrtek shodil vrtulník indického letectva na palubu 2 600 kg chemického prášku zpomalujícího hoření, čímž úspěšně snížil viditelné plameny. Vnitřní požáry však nadále doutnají. ICG začala vléci loď do hlubších vod, aby zmírnila pobřežní rizika, zatímco záchranná firma T&T Salvage se připravuje převzít plnou kontrolu, jakmile se podmínky stabilizují. Pátrání po čtyřech pohřešovaných členech posádky stále pokračuje, zatímco další remorkér byl vyslán, aby nahradil *Ocean Warrior*, který se vrátil do přístavu kvůli technické závadě. Kromě toho také probíhá odstraňování oleje z potopeného vraku *MSC Elsa 3* – ucpávání netěsností z bunkru a zahájení horkého vrtání – s cílem eliminovat další rizika znečištění do tří dnů.



SSL express 16-06-2025 Co očekávají mladí odborníci v logistice od trhu práce (?, DVZ)

Máte chuť pracovat, ale myslíte vždy jen na rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem? Předsudky vůči mladé generaci Z (narozené v letech 1995 až 2010) jsou velmi rozšířené. Aktuální údaje je vyvracejí: Podle studie Institutu pro výzkum zaměstnanosti (IAB) vzrostla účast lidí ve věku 20 až 24 let na trhu práce mezi lety 2015 a 2023 na 79,5 procenta. Naposledy tak velký podíl mladých lidí pracoval v polovině 90. let. Zejména studenti mají dnes brigády častěji než před několika lety. Analyzovány byly pouze údaje od osob s německým občanstvím. Jaká kritéria jsou důležitá pro mladé lidi, pokud jde o výběr povolání? A co chtějí od firem a manažerů, aby v logistickém průmyslu zůstali dlouhodobě? Na tyto a další otázky se zaměřila panelová diskuze s názvem "Co mladí lidé skutečně chtějí" poslední den letošního veletrhu transport logistic v Mnichově.

"Mladá generace si uvědomuje, že má tisíce příležitostí na trhu práce a také jí trvá potřebný čas se zorientovat," říká Julian Möhle, duální student rakouského poskytovatele logistických služeb Gebrüder Weiss, o obviněních proti své generaci. "Myslím, že už prostě nejsme tak obětaví. Jsme ochotni hodně pracovat a rozhodně bych nepodepsala lenochy – ale známe svou hodnotu a chceme získat uznání od firmy i našich kolegů," dodává Julia Krzykowski, Business Development Manager ve společnosti Bruhn Spedition a studentka. Mladá generace se stará sama o sebe - velmi pozitivní trend pro 24letého mladíka.

Mnoho kariérních příležitostí však mladým lidem ztěžuje nalezení správné cesty pro sebe, ví 17letá Lea-Marie Mager, asistentka vedení kanceláře ve společnosti Seifert Logistics Group. Kromě sociálních sítí a vlastního průzkumu na internetu nabízí orientaci i osobní kontakt s firmami na kariérních informačních veletrzích. Další překážkou je vstup do profesního života. "Přechod přímo do společnosti po absolvování střední školy byla do očí bijící změna," vzpomíná 27letý Möhle. "Je to doba, kdy se toho hodně mění. Možná by firmy měly být k mladým lidem ještě vstřícnější." Ústřední roli v tom hraje zejména fáze onboardingu. Při výběru kariéry věnují panelisté kromě ploché hierarchie, rozumného platu a možností rozvoje zvláštní pozornost otevřené kultuře chyb. "Myslím, že je to neuvěřitelně důležité a vidím to jako rozdíl oproti ostatním generacím," poznamenává Krzykowski. "Samozřejmě, že všichni děláme chyby, ale nikomu neprospěje, když vám za to někdo vynadá." Möhle naproti tomu vidí jasné struktury a hierarchie jako příležitost, jak mladým lidem nabídnout orientaci a usnadnit jim začlenění na trh práce: "Neměli byste tolik demonizovat těsné struktury. Nesmíme zapomínat, že vzdělávání slouží také k vytváření osobností, a ne pouze k předávání odborných kompetencí – zde jsou důležité jasné struktury v samotné společnosti a během školení."

Kromě toho mohou příležitosti k navazování kontaktů, jako jsou pracovní skupiny s ostatními stážisty nebo studenty, stejně jako výměnné programy s jinými společnostmi, pomoci rychleji se zorientovat ve světě práce a lépe posoudit mnoho kariérních příležitostí v logistickém průmyslu. "Nemyslím si, že můžete vůbec začít odhadovat širokoúhlý záběr, když začínáte v oboru, a nechci tvrdit, že ho ještě máte. Učíte se stále více a logistika jde kupředu s novým vývojem a trendy. Všestrannost je neomezená," říká Krzykowski. Mnoho příležitostí a oblastí činnosti jednotlivých profesí však není okolnímu světu známo. "Pomohlo mi to například přesně vidět, jaké budou mé úkoly během mého školení na sociálních sítích a jaké odpovědnosti budu moci převzít," říká Mager, který má jako učňovský projekt na starosti kanál TikTok společnosti Seifert Logistics Group.

Jedním z největších předsudků vůči mladé generaci je údajně silné upřednostňování rovnováhy mezi pracovním a soukromým životem. Jak vnímají rovnováhu mezi prací a volným časem sami potomci? "Samozřejmě, že je to důležitá otázka. Nejde ale o to, abychom méně pracovali a měli více volného času, ale o udržení rovnováhy oběma směry," vysvětluje Krzykowski. "Najít tu správnou profesi má něco společného s vášní a pak jste v určitých fázích ochotni dát i trochu z životní stránky do té pracovní, ale může to být i naopak. To vyžaduje důvěru zaměstnavatele." K tomu patří také větší sebeurčení. Bylo by užitečné dát mladým lidem příležitost zpřesnit hranice mezi prací a volným časem, je přesvědčen student Möhle.

Aby se opět zúžila rostoucí propast mezi generacemi, je v první řadě důležité naslouchat si navzájem a učit se od sebe, shodli se panelisté. "Starší generace se od nás může například učit, jak se vypořádat s novými technologiemi a přitom zůstat flexibilní," říká Mager. "Nastupující generace na trhu práce zároveň přináší v mnoha oblastech určitý klid," poznamenává dvacetiletý Benjamin Lang, stážista ve společnosti Alfred Amenda & Sohn Transport v Pfaffenhofenu u Ingolstadtu.

Závěrem lze říci, že čtyři mladí panelisté by rádi viděli větší viditelnost, modernější sebezprezentaci, ocenění zaměstnanců, vzájemný respekt a pocit sounáležitosti ze strany logistického průmyslu. Aby se však obraz logistiky v dlouhodobém horizontu zlepšil, je zapotřebí také větší sebevědomí a odpovídající postoj k vnějšímu světu, je přesvědčen Möhle a apeluje na podnikatele: "Rád bych, aby se celé odvětví přestalo dělat tak malým."

P.S. Tak přátelé, zkuste ty mladé pochopit, ocenit a hlavně jim naslouchejte. Jednou budou platit váš důchod (možná)



SSL Express 17-06-2025 Cosco se zřejmě chce podílet na dohodě o prodeji přístavů skupiny Hutchison (DVZ)

Podle americké publikace "Bloomberg" jedná čínská lodní skupina Cosco o možné účasti v mezinárodním konsorciu, které chce převzít globální přístavní zařízení CK Hutchison (CKH). To však zatím nebylo oficiálně potvrzeno. Konsorcium dosud vedla americká finanční skupina Blackrock a švýcarská liniová přepravní společnost Mediterranean Shipping Company (MSC). Podle zprávy bylo možné zapojení čínských investorů zahrnuto do hry jako možnost během rozhovorů na vysoké úrovni mezi čínskými a americkými vládními zástupci ve Švýcarsku v květnu. Tento krok lze považovat za pokus reagovat na obavy čínské vlády, která v posledních měsících prodej opakovaně ostře kritizovala. Peking si vyhrazuje právo nechat dohodu podrobně prozkoumat svými orgány pro hospodářskou soutěž. Kritika transakce v hodnotě přibližně 23 miliard amerických dolarů, která zahrnuje akcie celkem 43 přístavů a terminálů ve 23 zemích, začala asi týden po oznámení dohody 4. března. Zejména prodej dvou přístavů u vstupu a výstupu z Panamského průplavu CKH vyvolal nelibost čínské vlády. Za současného stavu má MSC převzít většinu přístavů, zatímco kontrola nad přístavy v Panamě by připadla společnosti Blackrock. Tato konstrukce bude pravděpodobně ústupkem obavám Pekingu. Dohody o převodu podílů ve dvou panamských přístavech mělo být dosaženo v dubnu, ale na pozadí kritiky byla odložena. Také v Panamě se plánovaná vlastnická struktura setkává s kritikou. Správa průplavu nedávno varovala před přílišnou koncentrací. To by mohlo ohrozit předepsanou neutralitu vodní cesty, tvrdí Ricaurte Vásquez, šéf státního úřadu pro Panamský průplav. Původně dohodnutá exkluzivní vyjednávací fáze mezi CKH a konsorciem v délce 145 dnů potrvá do konce července. Není jasné, do jaké míry je to ovlivněno rozhovory společnosti Cosco o podílu. Není také jasné, zda MSC bude schopna převzít všechna místa. Pozorovatelé poukazují na možné obavy z antimonopolních pravidel. Pokud se dohoda uskuteční, MSC se stane největším světovým provozovatelem terminálů podle objemu propustnosti.



SSL Express 18-06-2025 POUČTE SE 6 důvodů, proč v životě potřebujeme intermodální dopravu

Pokud o globálním obchodu něco víme, pak to, že podniky stále více chtějí větší kontrolu, větší jistotu a udržitelnější způsoby přepravy zboží. Od narušených dodacích lhůt až po rostoucí náklady a klimatické cíle je vyvíjen tlak na vybudování dodavatelských řetězců, které jsou nejen efektivní, ale také přizpůsobivé a připravené na budoucnost. A právě zde nabízí intermodální doprava – kombinované využití dvou nebo více druhů dopravy – přesvědčivé řešení. A ve většině případů je nejpraktičtější a nejoblíbenější kombinací námořní doprava plus vnitrozemská doprava nákladními automobily, železnicemi nebo říčními čluny. Společně propojují globální přepravní trasy s továrnami, sklady a obchody napříč vnitrozemskými regiony a rostoucími městskými trhy.

Co je to intermodální přeprava – a jak funguje..??

Intermodální přeprava označuje použití více druhů dopravy – jako je námořní, železniční, nákladní a říční – k přepravě nákladu z místa původu do konečného místa určení bez manipulace se samotným nákladem při změně režimu. Náklad zůstává po celou dobu jízdy ve stejném kontejneru nebo jednotce, díky čemuž je rychlejší, bezpečnější a méně složitá. Vnitrozemská část zahrnuje silniční, železniční a říční dopravu, ale nezahrnuje leteckou a námořní dopravu. Tato vnitrozemská část je klíčová, protože i když je 90 % světového zboží přepravováno po oceánu, musí se nakonec dostat do vnitrozemí. Integrace námořních a vnitrozemských služeb se tak stává nejen možností, ale nutností.

Proč je intermodální záležitost důležitější než kdy jindy?

Podle společnosti McKinsey se na vrchol agend dodavatelského řetězce dostaly tři priority: odolnost, agilita a udržitelnost. Těchto cílů je těžké dosáhnout s roztržštěnými dopravními opatřeními. Ale konsolidací služeb prostřednictvím intermodálních strategií – zejména prostřednictvím jediného logistického partnera – mohou podniky zlepšit výkonnost na všech frontách. Společnost Maximise Market Research navíc odhaduje, že trh intermodální nákladní dopravy, který byl v roce 2021 oceněn na 35 miliard USD, do roku 2029 vzroste nad 117 miliard USD, a to díky rostoucí poptávce po flexibilní a škálovatelné logistice. Je to známka toho, že stále více společností začíná využívat plný potenciál integrovaného hnutí.

Šest důvodů, proč oceánská + vnitrozemská intermodální doprava transformuje nákladní dopravu **Pohodlí, které zjednodušuje složitost**

Díky intermodální dopravě se podniky vyhnou potížím s koordinací více dopravců, speditérů a místních dopravců. Místo toho jednájí s jedním logistickým partnerem, který se stará o celý pohyb od dveří ke dveřím – od lodi přes břeh až po obchod. To snižuje ruční předávání, omezuje zpoždění a zjednodušuje účtování do jedné konsolidované faktury. Někteří partneři dokonce spojují pojištění, celní odbavení a dokumentaci, díky čemuž je zážitek téměř bezproblémový.

Flexibilita tváří v tvář narušení

Globální logistika je nepředvídatelná.. Přetížení přístavů, stávky dělníků, geopolitické napětí nebo počasí mohou zhatit i ty nejlépe promyšlené plány. Díky intermodální dopravě mohou podniky přepínat mezi druhy dopravy, když dojde k narušení – často v reálném čase. Spolehlivý logistický partner nabídne předem naplánované alternativy, jako je přesun nákladu z lodi na železnici místo nákladního automobilu nebo přesměrování vnitrozemského nákladu přes sekundární přístavy a lodní terminály.

Lepší viditelnost = chytřejší rozhodování

Jednou z největších výzev v nákladní dopravě je dnes nedostatečná viditelnost od začátku do konce. Podle společnosti McKinsey 45 % podniků stále hlásí mezery ve sledování svého nákladu. Intermodální přeprava to řeší poskytováním integrovaných digitálních platforem, které sledují zásilky na všech úsecích – námořních i vnitrozemských. Tato transparentnost zvyšuje spolehlivost, umožňuje manažerům dodavatelského řetězce včas odhalit rizika a poskytuje týmům zákaznických služeb přesné odhadované časy příjezdu. Kombinace IoT, GPS a inteligentních senzorů znamená, že i náklad citlivý na teplotu nebo nárazy lze sledovat v reálném čase.

Rychlejší vstup na nové trhy

Expanze do nového regionu obvykle zahrnuje získávání více dodavatelů, prověřování přepravních tras a budování vztahů od nuly. Může to trvat měsíce.. Se správným poskytovatelem intermodální dopravy se však podniky mohou zapojit do stávajících globálních sítí s místními aktivy a partnery, což jim umožní vyhnout se zdoluhavým nastavovacím časům a soustředit se na růst.

Nákladově efektivní bez ořezávání rohů

Častou mylnou představou je, že sdružování služeb zvyšuje náklady. Ve skutečnosti integrovaná intermodální řešení často snižují celkové výdaje tím, že snižují poplatky za zadržení, zdržení, skladování a manipulaci. Díky hladkému přesunu kontejnerů z přístavu na železnici nebo kamiony s menším počtem dob nečinnosti, jsou operace zefektivněny a náklady jsou lépe kontrolovány. Dochází také k menšímu poškození nákladu a menšímu zpoždění při opakované manipulaci.

Podporuje skutečné cíle dekarbonizace

Vzhledem k tomu, že udržitelnost je nyní jednou z 10 hlavních priorit generálních ředitelů po celém světě (Gartner), jsou dodavatelské řetězce pod drobnohledem z hlediska své uhlíkové stopy. Intermodální přeprava umožňuje společností přejít ze silnice na železnici nebo říční čluny – možnosti, které vypouštějí mnohem méně CO₂ na tunokilometr. Někteří partneři navíc

nabízejí možnosti biopaliv, nákladní dopravu EV a lodní dopravu, které dále snižují emise a pomáhají klientům přiblížit se k jejich cílům čisté nuly.

Intermodální prodej jako strategie, nejen služba

Intermodální přeprava není jen chytřejším způsobem přepravy zboží – je strategickým faktorem umožňujícím odolný, flexibilní a udržitelný obchod. Když podniky kombinují námořní přepravu s vnitrozemskými možnostmi – a spolupracují s poskytovatelem, který tato aktiva vlastní nebo kontroluje – odemknou viditelnost v reálném čase, integrované služby a provozní klid. Tento posun již není jen o nákladech nebo pohodlí. Jde o to mít agilitu k soutěži, přehled o přízpusobení se a schopnost růst – bez ohledu na tržní podmínky.



SSL Express 17-06-2025 Ceny ropy mírně rostou, ale situace na trhu se uklidňuje

Válka mezi Izraelem a Íránem drží ropné trhy pod kontrolou. Celkově se však situace po pátečních výrazných cenových skocích do jisté míry uklidnila. V pondělí ráno stál barel (159 litrů) severomořského Brentu s dodáním v srpnu 74,93 amerických dolarů, což je o 72 centů více než v pátek. Cena barelu americké WTI s dodáním v červenci vzrostla o 89 centů na 73,87 dolarů. Během noci se cena ropy Brent nejprve přiblížila svému pátečnímu maximu na dobrých 78 dolarech, poté mezitím vyskočila přibližně o 8 dolarů na 78,50 dolarů v důsledku izraelského útoku na íránská jaderná a vojenská zařízení. Cena WTI vykresluje podobný obrázek. Podle Stephena Innese ze společnosti SPI Asset Management je skutečnost, že ropa a tím i akciové trhy stále nejsou v "panickém režimu", způsobena i tím, že Hormuzský průliv, důležitá přepravní a přepravní trasa, je stále otevřená. Kromě toho USA dosud do války aktivně nezasáhly. Dopady války mezi Izraelem a Íránem byly v posledních dnech pocítovány na čerpacích stanicích v Německu. Podle údajů ADAC vzrostly ceny benzínu a nafty v průměru v celém Německu výrazně nahoru. V neděli ráno v 8.20 stál 1 litr nafty podle ADAC 1.639 eur. V pátek ve stejnou dobu byla cena o 7 centů nižší.

EU chce společně s USA zabránit prudkému nárůstu cen energií v důsledku války mezi Izraelem a Íránem. Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová na toto téma hovořila s americkým prezidentem Donaldem Trumpem. Říká se, že je připravena koordinovat s podobně smýšlejícími partnery, aby zajistila stabilitu trhů. Ursula von der Leyenová neuvedla, jaká opatření proti velkým cenovým výkyvům se zvažují. Teoreticky by se daly uvolnit strategické zásoby ropy nebo se usilovat o rozhovory s důležitými zeměmi vyvážejícími ropu.



SSL Express 19-06-2025 DB InfraGo chce prodloužit generální rekonstrukci (DVZ)

Společnost DB InfraGo upravuje své plány generální rekonstrukce. Podle dopisu dceřiné společnosti zabývající se infrastrukturou zákazníkům je plánem „upravit počet generálních rekonstrukcí na čtyři až pět ročně ve spolupráci s novou federální vládou“. Dopis dále uvádí, že v důsledku odkladů bude do poloviny 30. let 21. století dokončeno celkem 42 generálních rekonstrukcí.

Společnost DB InfraGo plánuje o této záležitosti poprvé informovat zákazníky v rámci oborového dialogu 25. června. Druhé setkání je naplánováno na 9. července. Během těchto dvou dialogů zákazníci obdrží další podrobnosti o načasování velkých renovací, které počnou rokem 2028, a budou projednány veškeré nevyřešené konflikty, aby bylo možné provést potřebné úpravy.

Společnost DB InfraGo rovněž plánuje představit upravený scénář pro velké renovace v roce 2027.

Společnost DB InfraGo nyní oficiálně vydala prohlášení, které plány potvrzuje. V prohlášení se dále uvádí: „Jakmile bude mezi DB InfraGo a odvětvím dosaženo dohody, bude DB InfraGo vést další jednání s federální vládou, která učiní konečné rozhodnutí o úpravách harmonogramu generální rekonstrukce.“

Harmonogram rozsáhlé rekonstrukce byl opakovaně kritizován uživateli v tomto odvětví. Zejména nákladní železnice opakovaně volají po tom, aby koridory nebyly jednoduše „protlačovány“, a to navzdory veškerému odporu a odborným posudkům ohledně objížděk. Německá tisková agentura (DPA) o této problematice informovala jako první.

!/? SSL Express 19-06-2025 WKÖ: Dopravní sektor dosáhl svého limitu (DVZ)

Přetrvávající obtížná ekonomická situace vyvolává obavy v rakouském dopravním průmyslu.

„Dopravní průmysl je na bodě zlomu. To se odráží jak v ekonomických datech, tak v finančních faktech. Přestože mnoho společností v současné době generuje nižší tržby, čelí enormnímu nárůstu nákladů,“ shrnuje Alexander Klacska, předseda Spolkové divize dopravy Rakouské hospodářské komory (WKÖ). Klacska odkázal na nedávný ekonomický průzkum mezi dopravními společnostmi, podle kterého se hodnocení obchodní situace dotázaných firem ve druhém čtvrtletí zhoršilo, stejně jako jejich objem nevyřízených zakázek. Pouze necelých 58 procent firem v odvětví mobility to označuje za dostatečné, oproti 64 procentům na začátku roku.

Každá třetí dopravní společnost v Rakousku si již stěžuje na nedostatečnou poptávku. V odvětví nákladní dopravy a spedice považují čtyři z deseti respondentů poptávku za neuspokojivou. A očekávání na příští tři měsíce jsou v celém dopravním odvětví také mírně negativní. Dostupné údaje o objemech přepravy v tomto odvětví odrážejí náročnou situaci. „Index Nordrange, pro nás nejrelevantnější ukazatel propustnosti kontejnerů, který zahrnuje přístavy Le Havre, Zeebrugge, Antverpy, Rotterdam, Brémy/Bremerhaven a Hamburk, stagnuje od poloviny roku 2024 a v poslední době dokonce mírně klesl. Globální index na druhou stranu zůstává stabilní,“ uvádí Erik Wolf, výkonný ředitel Federální divize dopravy a provozu.

Jedním z ukazatelů vývoje v silniční nákladní dopravě je počet nových registrací nákladních vozidel a tahačů návěsů. Toto číslo se mezi lednem a květnem 2025 snížilo o dobrou pětinu ve srovnání s předchozím rokem (celkový počet registrací v roce 2024: 7 970 nákladních vozidel). Podle Rakouského statistického úřadu bylo loni po železnici přepraveno 94,4 milionu tun zboží. Přestože se jedná o nárůst o 2,2 procenta, objemy přepravy jsou stále výrazně nižší než v letech 2021 a 2022. Trend byl pozitivnější na Dunaji, kde objemy přepravy vzrostly o 8,8 procenta. „To je však třeba vzít v úvahu v perspektivě, protože v předchozím roce došlo k historickému minimu,“ řekl Wolf. S výjimkou letecké dopravy, kde letiště Vídeň dosáhlo nových rekordů v počtu cestujících i objemu nákladu, nemůže být žádné odvětví se svou ekonomickou situací spokojeno.

Kromě znepokojivé ekonomické situace čelí téměř všechna odvětví dopravy nákladové zátěži. Například železniční dopravu silně zasáhla energetická krize, která vedla k obrovskému nárůstu ceny trakčního proudu. Na odvětví mají dopad i uzavírky železnic, jako například ta, kterou zavedla společnost Deutsche Bahn poblíž Pasova, hlavního hraničního přechodu pro rakouskou železniční nákladní dopravu, nebo osmiměsíční uzavření tunelu ÖBB Tauern. „To znamená dodatečné náklady na personál a objížděky,“ říká Klacska. Na silnicích je dopravní průmysl vystaven vysoké zátěži v důsledku daní z pohonných hmot, mýtného a nemzdových nákladů na pracovní sílu. „Pokračování ve zvyšování zátěže by bylo hrubě likvidační,“ řekl Klacska s odkazem na plánované zvýšení mýtného pro nákladní vozidla, které by mohlo dosáhnout 10 až 13 procent.

SSL Express 20-06-2025 Město a MSC snížily dividendu HHLA (DVZ)

Společnost Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE, společný podnik města Hamburk a největší světové přepravní společnosti MSC, plánuje snížit dividendu svého poskytovatele přístavní logistiky, společnosti HHLA. Podle návrhu pro valnou hromadu 3. července by mělo být vyplaceno pouze 10 centů na akcii třídy A. Výkonná rada a dozorčí rada společnosti Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) naopak navrhovaly 16 centů.

Výkonná a dozorčí rada HHLA by se stále mohly proti návrhu postavit, uvedla HHLA. „Vzhledem k většinovému podílu, který drží Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE (PoH), lze však bez ohledu na stanovisko výkonné a dozorčí rady předpokládat, že protinávrh PoH získá na valné hromadě potřebnou většinu, což povede ke snížení výplaty dividend.“ Společnost PoH, jejíž 50,1 procent vlastní město a 49,9 procenta MSC, drží přibližně 90,4 procenta základního kapitálu HHLA. Snížení dividendy by vedlo k rozdělení pouze přibližně 7,2 milionu eur, oproti 11,6 milionu eur. Podle HHLA odůvodnila společnost Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft svou žádost potřebou posílit vlastní kapitál společnosti a zvýšit likviditu. To by mělo umožnit lepší financování investic.

Po neuspokojivém fiskálním roce 2023 vykázala společnost HHLA v loňském roce zlepšené výsledky. Společnost zaznamenala meziroční nárůst tržeb o 10,5 procenta na téměř 1,6 miliardy eur. Zisk před úroky a zdaněním vzrostl o 22,7 procenta na 134,3 milionu eur. Klíčovým faktorem tohoto vývoje bylo zlepšení železniční dopravy HHLA. Propustnost kontejnerů však k růstu nepřispěla: s téměř 5,7 miliony standardních kontejnerů zůstala na úrovni předchozího roku.

SSL express 20-06-2025 AliExpress čelí pokutě EU

Alibaba Express, online obchodní platforma čínské skupiny Alibaba, nedělá dostatek pro to, aby zabránila dodávání nebezpečných produktů evropským spotřebitelům. Evropská komise k tomuto závěru dospěla po vyšetřování, které zahájila v březnu 2024. Společnost je podle zákona EU o digitálních službách (DSA) klasifikována jako „velmi velká online platforma“. To ji zavazuje zajistit, aby její webové stránky neprodávaly spotřebitelům v EU padělané značkové produkty nebo zboží, které nesplňuje evropské bezpečnostní a výrobní normy. AliExpress má nyní možnost obvinění vyvrátit. Pokud tak společnost neučiní, může jí Evropská komise uložit pokutu až do výše 6 procent jejího celosvětového ročního obrátu. AliExpress může být také požádán o předložení plánu nápravy.

Ve svém vyšetřování úřad dospěl k předběžnému závěru, že AliExpress vyčleňuje příliš málo finančních prostředků a personálu na svůj moderační systém, což mu znemožňuje zabránit distribuci nelegálních produktů. „Proaktivní systémy moderování obsahu“ platformy jsou také chybné a zranitelné vůči manipulaci ze strany zlých obchodníků. Komise dále obviňuje AliExpress z toho, že důsledně netrestá obchodníky, kteří na platformě opakovaně nabízejí nelegální obsah. Cílem je „zajistit vysokou úroveň bezpečnosti pro občany EU a zároveň zachovat rovné podmínky pro platformy a obchodníky na trhu EU,“ uvedla Henna Virkkunenová, místopředsedkyně Evropské komise odpovědná za technologickou suverenitu, bezpečnost a demokracii.

Společnost AliExpress uvedla, že si pevně stojí za svým závazkem dodržovat zákon o digitálních službách (Digital Services Act). „Jsme přesvědčeni, že prostřednictvím konstruktivního dialogu s Komisí dosáhneme pozitivního a vyhovujícího řešení, které vyřeší zbývající otázky týkající se zákona o digitálních službách.“

Komise dále oznámila, že řadu závazků, které nabídla společnost AliExpress, učinila právně závaznými. Ty se týkají například označování nelegálních produktů, interního systému platformy pro vyřizování stížností, sledovatelnosti obchodníků a transparentnosti reklamních a doporučovací systémů používaných na platformě. Podle Komise může být porušení těchto

závazků v budoucnu sankcionováno bez dalšího vyšetřování podle pravidel zákona o službách v oblasti digitálních služeb. Společnost AliExpress uvedla, že svým prohlášením Komise uznala „náš odhodlaný přístup k zajištění vysoké úrovně ochrany spotřebitelů a transparentnosti“. Provozovatelé platform budou s Komisí i nadále úzce spolupracovat.



SSL Express 20-06-2025 Coretura: Platforma pro software pro elektronákladní automobily (eurotransport.de)

Výrobci užitkových vozidel Daimler Truck a Volvo Group založili společný podnik Coretura, jehož cílem je vyvinout novou softwarově definovanou platformu pro užitková vozidla. Cílem je stanovit průmyslový standard a podpořit digitální transformaci tohoto odvětví. Společnost Coretura má sídlo v Göteborgu ve Švédsku. Generálním ředitelem byl jmenován Johan Lundén, který dříve zastával vedoucí pozice ve skupině Volvo. Společnost začne s přibližně 50 zaměstnanci a plánuje uvést své první produkty do vozidel do konce desetiletí.

Podle společnosti Daimler Truck se společný podnik opírá o otevřené standardy, vysoce výkonné elektronické architektury a jasné oddělení cyklů vývoje softwaru a hardwaru. Coretura má umožnit výrobcům užitkových vozidel flexibilně a bezdrátově nasazovat digitální aplikace pro vozidla.

Navzdory společnému projektu zůstávají společnosti Daimler Truck a Volvo Group konkurenty, každý s vlastním nezávislým produktovým portfoliem. Coretura je otevřená partnerství s dalšími hráči v oboru.

