

SSL EXPRES

19.05.-23.05.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 19-05-2025 Týdenní statistiky výkon v letecké přepravě (ACD Weekly)

Celosvětová počitatelná váha se v 19. týdnu (5.-11. května) snížila o -1 % ve srovnání s předchozím týdnem, což znamená sérii poklesů od prvního dubnového týdne, která byla přerušena pouze stabilními objemy v 17. týdnu. Srovnání posledních dvou týdnů s předchozími dvěma týdny (2Wo2W) ukazuje celosvětový pokles tonáže o -3 %, přičemž Evropa a Severní Amerika jsou jedinými regiony původu, které zaznamenaly nárůst dopravy o +2 %, resp. +3 %, což částečně souvisí s oživením po Velikonocích v těchto regionech původu. Ukončení americké výjimky "de minimis" pro dovoz z Číny v hodnotě nižší než 800 USD s účinností od 2. května posílilo celosvětový klesající trend v poptávce po letecké nákladní dopravě a ukázalo výrazné oslabení tonáže směřující z Číny do USA.

V důsledku slábnoucí poptávky se celosvětová průměrná sazba snížila již čtvrtý týden v řadě, a to z 2,46 USD v 15. týdnu na 2,34 USD, což představuje pokles o -2 % oproti 18. týdnu. V porovnání 2Wo2W se celosvětová průměrná sazba snížila rovněž o -2 %, a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí zahrnutých do údajů WorldACD. To bylo o -3 % méně než v 19. týdnu roku 2024, což ukazuje na rostoucí rozdíl v meziročním srovnání. Jedinými regiony původu, kde došlo k nárůstu cen, byly Severní Amerika (+3 %) a Evropa (1 %), což částečně souvisí s oživením po svátku práce (1. května).

Podle nejnovějších údajů společnosti WorldACD Market Data vedl k poklesu počitatelné váhy na bázi 2Wo2W region Asie a Tichomoří (-8 %), následovaný Střední a Jižní Amerikou (CSA), kde konec prudkého nárůstu vývozu květin ke Dni matek vedl k poklesu objemu o -5 %. Vývoz z regionu Blízkého východu a jižní Asie (MESA) poklesl o -1 %, pravděpodobně v důsledku geopolitického napětí v regionu, zatímco objem z Afriky se nezměnil. Růst na západním transatlantickém trhu, s ch/w 2Wo2W +6 %, byl podpořen předzásobením během pauzy v tarifech. Asijsko-pacifický region vykazuje pokles 2Wo2W ve všech sektorech, přičemž objemy do Severní Ameriky a v rámci regionu klesly o -13 %, respektive -12 %, což odráží nejistotu ohledně tarifů a přestávku v dopravě v důsledku svátků "Svátek práce" (1. května) a "Zlatý týden" (29. dubna - 6. května).

Tlak na snižování cen vyvolala kombinace několika faktorů, z nichž nejvýznamnější byla nejistota ohledně amerických cel, která zpomalila hospodářskou aktivitu a přiměla firmy odložit strategická rozhodnutí o zásobování a investicích. Na bázi 2Wo2W se ceny snížily zejména ze Severní Ameriky do Asie a Tichomoří (-5 %), z Asie a Tichomoří do Severní Ameriky (-4 %) a z Evropy do Severní Ameriky a CSA (obojí -3 %). Propad v kontejnerové přepravě stlačil dolů sazby za kontejnery, čímž se letecká přeprava stala pro odesílatele méně atraktivní. Jedním ze stabilizujících faktorů byla kapacita letecké nákladní dopravy, která se celosvětově snížila o -2 %. S výjimkou Evropy, která zaznamenala +1% nárůst, došlo ve všech ostatních regionech k poklesu kapacity, v čele s -5% poklesem v asijsko-pacifickém regionu (částečně v důsledku "zlatého týdne").

Poptávka, která se již potýkala s dopady obchodní války na toky letecké přepravy, byla dále zasažena ukončením výjimky "de minimis" v USA, což způsobilo dvouciferný procentní pokles objemu přepravy z Číny do USA. V 19. týdnu (5.-11. května) klesla počitatelná váha z Číny a

Hongkongu do USA o -10 % oproti 18. týdnu (28. dubna - 4. května), který již o týden dříve vykázal propad o -14 % (částečně v důsledku "Svátku práce"). Meziroční objem z Číny a Hongkongu do Severní Ameriky se v 19. týdnu snížil o -27 %, což představuje již čtvrtý týden dvouciferného procentního poklesu. Ve srovnání s tím se dopravě z Asie a Tichomoří do Evropy dařilo podstatně lépe. Chargeable weight do Evropy z Číny a Hongkongu a z Asie a Tichomoří se oproti předchozímu týdnu nezměnila.

V nadcházejících týdnech pravděpodobně dojde k dalšímu zvratu v ději po nečekaně rychlém zastavení obchodní války mezi Čínou a USA, což povede k očekávání předzásobení, které by mohlo natáhnout sníženou kapacitu kontejnerové dopravy. Především 90denní pozastavení zvýšených cel také snížilo clo na zásilky původem z Číny do USA, což by mohlo vyvolat obnovení využívání letecké přepravy pro tento obchod. Je však třeba poznamenat, že balíky zasílané mimo poštovní síť musí projít celním odbavením, což zvyšuje náklady a dobu přepravy, a to bude mít vliv na atraktivitu využívání letecké nákladní dopravy pro přímé zasílání z Číny do USA.

SSL Express 19-05-2025 Ohrožení provozu v Indii, protože Indie zrušila bezpečnostní prověrku handling agentovi Çelebimu

Provoz na letištích v Indii by mohl čelit novým výzvám poté, co bylo společnosti Çelebi Aviation, která je zčásti vlastněna tureckou společností pro pozemní odbavování, zrušeno bezpečnostní povolení.

Přestože konflikt mezi Indií a Pákistánem skončil minulý týden předběžným příměřím, politické dozvuky pokračují. Podniky a obchodní vertikály spojené s Tureckem nyní čelí odvetným opatřením indické vlády a veřejnému bojkotu kvůli tvrzením/obavám, že turecký establishment poskytl během konfliktu Pákistánu zbraně a další přátelskou podporu. Proto: "Bezpečnostní prověrka [společnosti Çelebi Aviation] je s okamžitou platností zrušena v zájmu národní bezpečnosti," oznámil indický Úřad pro bezpečnost civilního letectví (BCAS).

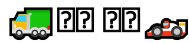
Společnost Çelebi v posledních několika letech posílila svou přítomnost v Indii a uzavřela smlouvy na pozemní/nákladní odbavení na devíti letištích, včetně terminálů v Dillí, Bombaji a Bangalore, a údajně zaměstnává přibližně 10 000 lidí v celé síti. Podle dostupných informací má společnost Çelebi indické subjekty: Společnost Çelebi Airport Services India zajišťuje pozemní odbavení a společnost Çelebi Delhi Cargo Terminal Management India zajišťuje nákladní služby v Dillí. Po odebrání bezpečnostního povolení většina letišť rychle zrušila své smlouvy s touto odbavovací společností. Indické úřady v návaznosti na zákaz uvedly, že vyvíjejí veškeré úsilí, aby byl provoz na letištích co nejplynulejší, a to jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Indický ministr civilního letectví Ram Mohan Naidu řekl: "Nasazujeme také speciální týmy, které budou dohlížet na provoz a řešit případné problémy."

Společnost Çelebi Aviation India však rychle zpochybnila kontrolu své vlastnické struktury a uvedla, že všechna obvinění jsou "zavádějící a věcně nesprávná". A tvrdila, že je i nadále většinově vlastněna mezinárodními institucionálními investory z celého světa. "Společnost Çelebi v Indii je skutečně indickým podnikem, který vedou a řídí indiští odborníci, kteří v zemi hluboce investují a usilují o její růst," uvedla. "V žádném případě nejsme tureckou organizací a plně se řídíme celosvětově uznávanými postupy správy a řízení podniků, transparentnosti a neutrality a nemáme žádné politické vazby ani vazby na žádnou zahraniční vládu nebo jednotlivce."

Potenciální hrozba narušení letištních služeb přichází v době, kdy si zainteresované strany v indické letecké nákladní dopravě již stěžují na zpoždění v důsledku zvýšených bezpečnostních opatření zavedených v důsledku nedávného vojenského napětí. Někteří speditéři si také stěžují, že letecké nákladní zásilky se na několika letištích potýkají s delšími čekacími dobami kvůli dodatečným kontrolám a přetížení terminálů. Minulý týden, kdy bylo válečné napětí vysoké, bylo

z bezpečnostních důvodů nařízeno uzavřít provoz až 32 indických letišť, většinou vedlejších. Vývozní a dovozní obchod s Tureckem nyní v Indii čelí celonárodní reakci, kdy se šíří výzvy k bojkotu tureckých výrobků a rezervací cest do této země. Zdá se, že tuto kampaň vedou severoindičtí obchodníci, kteří pravidelně dovážejí mramorové předměty z Turecka, přičemž tento obchod se odhaduje na přibližně 400 milionů dolarů ročně.

Podle dostupných údajů činil obousměrný obchod mezi Indií a Tureckem ve fiskálním roce 2023-24 přibližně 10 miliard USD. A obě strany usilovaly o rozšíření objemu.



SSL express 19-05-2025 Volvo FH Aero se stává ještě efektivnějším (Wochentransport.de)

Společnost Volvo Trucks zavádí u svých těžkých nákladních vozidel některá aerodynamická vylepšení. Jedná se o osvědčený koncept z letectví a Formule 1, který zvyšuje efektivitu vozidel. Díky praktickému testu, účinnějšímu motoru a nové aerodynamické kabině nedávno společnost Volvo Trucks získala ocenění „Green Truck Award 2025“. Výrobce nákladních vozidel prokázal roli, kterou může hrát aerodynamika ve vozidlech, a svůj koncept založil na leteckém průmyslu. Mimo jiné jsou na kabině instalovány stabilizátory proudění vzduchu, prodloužené odlehčené vzduchové panely a upravené panely podvozku. Tyto poměrně malé změny však umožňují další optimalizaci aerodynamiky: Výsledkem je delší dojezd, efektivnější spotřeba paliva a nižší emise CO₂. Podle společnosti Volvo Trucks je FH Aero až o 7 procent úspornější než předchozí Volvo FH. Nejdůležitější inovací jsou stabilizátory proudění vzduchu umístěné v horních rozích kabiny vedle čelního skla. Díky pečlivě navrženému vzoru malých, šikmých lamel stabilizátory řídí proudění vzduchu v rozích kabiny.

„Zvolili jsme nekonvenční přístup a použili technologii typicky používanou v letadlech, závodních vozech Formule 1 a větrných turbínách. Horní rohy kabiny jsou aerodynamicky kritické a díky našemu novému systému kamerového monitorování (CMS) jsme zde dokázali odemknout nový potenciál,“ vysvětluje Anders Tenstam, hlavní technologický expert na aerodynamiku ve společnosti Volvo Trucks.

Stabilizátory proudění vzduchu mají také vytvořit podmínky pro další vylepšení: deflektory vzduchu prodloužené o 50 mm, které zmenšují vzdálenost mezi kabinou a přívěsem, a upravené panely podvozku, které umožňují lepší sladění se zadním blatníkem. Podle Tenstama budou v budoucnu s využitím nové technologie představeny další aerodynamické koncepty. Tyto nové funkce jsou již zákazníkům k dispozici. Instalují se v různých kombinacích mimo jiné u modelů Volvo FH, Volvo FH Aero a Volvo FM.



SSL Express 19-05-2025 Čína dvakrát za méně než měsíc překonala rekordy ve velikosti Ro-Ro (Splash247)

Čína podruhé během necelého měsíce překonala rekord největšího Ro-Ro plavidla na světě, když na moře vyplula loď Anji Ansheng s kapacitou 9 500 ceu, která patří společnosti SAIC Anji Logistics, dceřině společnosti čínského výrobce automobilů SAIC. Největší přepravce automobilů na světě z hlediska kapacity vyplul na svou první plavbu do Evropy ze Šanghaje ve čtvrtek večer s přibližně 7 000 vozidly čínské výroby. Tím byl překonán rekord z posledního dubnového týdne, kdy z loděnice v Číně vyjela na svou první plavbu do Brazílie loď BYD Shenzhen s kapacitou 9 200 ceu. Plavidlo vlastněné společností BYD převzalo titul od řady Aurora třídy Höegh Autoliners o 100 vozů, pokud jde o kapacitu.

Nový světový rekordman Anji Ansheng měří na délku 228 m a na šířku 37,8 m, což je o něco více než 219 m dlouhý BYD Shenzhen.

Lavina novostaveb z Číny přichází v době, kdy analytici začínají být vůči obchodu medvědí.

Nedávná zpráva společnosti Veson Nautical předpovídá scénář záporného růstu počtu přepravených vozů v letech roku 2026 a 2027. Naproti tomu se společnost domnívá, že ve stejném období se očekává růst nabídky v kladných dvouciferných číslech, což naznačuje zrychlenou korekci sazeb time charter i hodnoty aktiv, přičemž úrovně se pravděpodobně vrátí k dlouhodobým historickým průměrům. Společnost Veson však předpovídá, že poté bude následovat fáze vyřazování lodí, která bude připomínat rok 2009.



SSL Express 20-05-2025 14 manažerů Schenkeru přizváno do manažerského týmu DSV (DVZ)

Společnost DSV jmenovala své budoucí vrcholové vedení po převzetí společnosti DB Schenker, které bylo dokončeno 30. dubna. Z 61 jmen na seznamu vedoucích pracovníků, kteří jsou k dispozici společnosti DVZ, pochází 14 ze společnosti Schenker.

Před několika týdny společnost DSV oznámila, že se do výkonného výboru DSV připojí tři bývalí manažeři společnosti Schenker: Helmut Schweighofer jako generální ředitel divize silniční dopravy, Vishal Sharma jako obchodní ředitel a Saskia Blochberger jako manažerka lidských zdrojů (CPO).

Nyní byla oznámena i personální rozhodnutí pod úrovní představenstva v jednotlivých divizích. V divizi Air & Sea je Daniel Wieland (Projekty) jediným bývalým zaměstnancem společnosti Schenker v jedenáctičlenném manažerském týmu. V divizi Schweighofer Road, kterou řídí deset lidí, pracují Christoph Matthes (region Asie/Pacifiku) a Viktor Strömblad (sběrná služba). V oblasti smluvní logistiky je novým obchodním ředitelem Rainer Kiefer, Guy Culliford je zodpovědný za globální řízení zákazníků a Catherine Soo za region Asie a Pacifiku – to znamená, že třetina manažerského týmu zde pochází ze společnosti Schenker. Dva zaměstnanci společnosti Schenker budou zodpovědní za specifická odvětví: David Resetar za automobilový průmysl a Shirley Paterson za technologický sektor. Do IT managementu skupiny se nakonec dostali tři zaměstnanci společnosti Schenker: Thomas Endries (letecká a námořní doprava), Przemyslaw Glebocki (silniční doprava) a – dočasně – Sabrina Martinangeli (finance/skupinové funkce).

V principu je integrace manažerů z převzatých společností do vrcholového managementu DSV založena na principu výkonu, nebo jak to generální ředitel Jens Lund uvádí v interním oběžníku, na principu „nejlepšího sportovce“. V případě převzetí společností DB Schenker byly hodnoceny také dovednosti a výkonnost kandidátů, stejně jako jejich profesní a osobní plány do budoucna – a to jak u předchozích manažerů Schenkeru, tak i u příslušných manažerů DSV.



SSL Express 20-05-2025 V džungli mezd je potřeba více světla (DVZ)

Mnoho společností zabývajících se silniční nákladní dopravou je vystaveno riziku, že kvůli složitým pravidlům EU pro vysílání řidičů kamionů nebudou správně platit mzdy za úkoly v jiných členských státech, varují mezinárodní průmyslová asociace IRU a Evropský odborový svaz pracovníků v dopravě (ETF). Za takové porušení zákona by mohly být uloženy sankce. Ve společném dopise adresovaném komisaři EU pro dopravu Apostolosu Tzitzikostasovi a komisařce pro zaměstnanost a sociální věci Roxaně Minzatuové vyzývají IRU a ETF Komisi a členské státy, aby lépe objasnily, jaké minimální mzdy platí.

Balíček mobility EU pro silniční nákladní dopravu mimo jiné změnil pravidla pro to, jak musí být řidiči kamionů placeni za určité trasy v jiných zemích EU. Od roku 2022 mají v zásadě nárok na

odměnu platnou v hostitelské zemi za mezinárodní dopravu mimo zemi, ve které je jejich společnost usazena, a za kabotážní jízdy. Odkazy na příslušná nařízení lze nalézt na webových stránkách Evropské komise „Vaše Evropa“. Pochopení „složitých požadavků a souvislostí mezi národními zákony, které jsou zde uvedeny, je však nadměrně obtížné,“ píše IRU a ETF.

„Nalezení správných informací pro výpočet kompenzace se ukázalo jako obtížné i pro vyškolené odborníky. Pro malé dopravní společnosti s pěti až deseti kamiony, které tvoří většinu odvětví, je to nemožné. To je nutí platit externí odborníky.“ Směrnice o vysílání řidičů nákladních vozidel (2020/1057) vyžaduje, aby všechny členské státy přijaly prováděcí právní předpisy a vyjasnily minimální odměnu, kterou požadují za silniční nákladní dopravu. Směrnice platí již tři roky, ale v mnoha zemích stále neexistují žádná taková národní pravidla a v jiných případech jsou nejasná nebo neúplná, kritizují IRU a ETF. Podle dánského odborového svazu 3F je věc navíc komplikována skutečností, že v mnoha zemích EU existuje několik kolektivních smluv nebo státních mzdových předpisů, z nichž každá může zahrnovat různé příspěvky, bonusy, přesčasy nebo dovolenou. „Struktura platů se může značně lišit v závislosti na druhu vykonávané práce,“ říká 3F. „V zemích jako Španělsko nebo Rakousko se mzdové standardy regionálně liší.“

Stanovení správné odměny za delší cesty je „všechno, jen ne snadné“ jak pro zaměstnavatele, tak pro dozorčí orgány. IRU a ETF proto vyzývají Evropskou komisi, aby zřídila webové stránky, na kterých by členské státy mohly zveřejňovat a průběžně aktualizovat svá pravidla týkající se minimálních mzd pro řidiče nákladních vozidel a všech složek mzdy v jednotném a „snadno čitelném“ formátu. Komise by navíc měla vypracovat pokyny pro výpočet minimální mzdy a pokud možno i „kalkulačku odměn“. Zpočátku mohly být tyto informace poskytovány pouze z členských států, ve kterých jezdí většina vyslaných řidičů.

Podle IRU pouze pět až šest členských států dosud dostatečně transparentně upravilo pravidla pro vysílání pracovníků. Francie je jednou z nich a modelovým příkladem je snad Dánsko. Tam se zaměstnavatelé, odbory a vláda dohodli, že řidiči mají nárok na jednotnou mzdu ve výši aktuálně 180,47 dánských korun (24,15 eur) za hodinu za všechny hodiny odpracované v Dánsku. Vychází z dánské standardní hodinové mzdy pro řidiče, která se aktualizuje každý březen, průměrné mzdy za přesčasy, složky příplatku za dovolenou ve výši 12,5 procenta a dalších 9 procent v dodatečných složkách mzdy.



SSL Express 20-05-2025 Valné shromáždění Hupac: Nová řešení starých problémů (DVZ)

Špatný stav železniční infrastruktury je trvalým problémem. Také v Luganu zazněla v pátek na výročním zasedání konsolidátora Hupac jasná kritika. "Situace v infrastruktuře, zejména v Německu, vyžaduje nové nastavení výroby KD. Odolnost vůči častým výpadkům způsobeným stavenišťem je totiž nutností, abychom zpomalili erozi kombinované dopravy," řekl na výroční valné hromadě Hans-Jörg Bertschi, předseda představenstva skupiny Hupac.

V loňském roce byl Hupac konfrontován s četnými stavbami na své nejdůležitější trase – severojižním koridoru podél údolí Rýna. Výsledkem bylo rušení a zpoždění vlaků: v roce 2024 bylo zrušeno 23 procent vlaků; v roce 2016 to bylo jen sedm procent. Dochvilnost se propadla ze 75 procent v roce 2016 na 48 procent v loňském roce. Kromě toho existovala slabá ekonomika a konsolidační program: S krizovým plánem "Thor" přijatým v roce 2023 se Hupac rozhodl mimo jiné soustředit na ziskové trasy. Společnost mohla v roce 2024 sklízet plody: ztráta 6,2 milionu švýcarských franků v roce 2023 se v roce 2024 proměnila v zisk 9,4 milionu švýcarských franků. Operátor chce nejen pokračovat ve své strategii 2028, ale také ji zintenzivnit: "Co je nového: Hupac se chce důsledně zaměřit na několik koridorů," řekl Bertschi. "Mluvíme o koridorech, kde chceme dosáhnout vedoucí pozice - ne o síti." Nejdůležitějším klíčovým trhem zůstává transalpský

obchod přes Švýcarsko. Bertschi také jmenoval linky z Beneluxu do Polska, Severního Porýní-Vestfálska směrem na Balkán a dále do Turecka, od Beneluxu po Španělsko až po Středomoří a také námořní dopravu, zejména do a z německých námořních přístavů, jako další důležité koridory.

V neposlední řadě Bertschi vyzval k udržitelným změnám v koridoru údolí Rýna. Zde jsou nutné zásadní změny, aby se vytvořily alternativní varianty na trase podél Rýna. Obecně vnímá politiku jako osobu, která je povolána k odpovědnosti za infrastrukturu. "Potřebujeme stabilní a odolnou železniční síť napříč Evropou. Tak tomu dnes není," zněla analýza Bertschiho před asi 250 účastníky Hupac Intermodal Forum, které následovalo po valné hromadě akcionářů. Za nezbytné například považuje transparentní a koordinované plánování výstavby v železniční síti s dostatečnými odklonovými kapacitami a bez úplných uzavírek. Kapacita odklonu by musela být alespoň 80 procent. Letos by podle Bertschiho nastaly fáze, kdy by na alternativních trasách bylo nabídnuto pouze 25 procent, což je nepřijatelné.

Druhý požadavek se týká počtu vlakových tras. Zatímco železnice v Itálii mají tři různé spojovací tratě s NRLA se 4kolejovým koridorem, v Německu existuje pouze rýnský koridor z Basileje do Ludwigshafenu. "Naléhavě potřebujeme alternativu, protože v rámci rozšíření ze dvou na čtyři koleje je třeba se obávat dalších uzavírek," řekl Bertschi. Hupac neočekává, že by expanze byla dokončena dříve než v roce 2042.



SSL Express 20-05-2025 Přístav Antverpy: Kvůli stávce se očekávají narušení provozu

Kvůli celostátní stávce zaměstnanců veřejného sektoru v Belgii, která je plánována dnes, panují obavy z omezení také v přístavu Antverpy. Důsledky stávky před třemi týdny se stále projevují. Provozovatel terminálu PSA již včera večer oznámil omezení dodávek.

Odbory v Belgii opět vyzvaly k celostátní stávce zaměstnanců veřejného sektoru (na dnes). Podle zpráv z médií mají být do stávky povoláni také zaměstnanci dopravních kontrolních středisek, zdymadel a celníc v přístavu Antverpy. Správci proto mohou stávkovat podle vlastního uvážení. Provozovatel terminálu PSA jako preventivní opatření oznámil, že od včerejšího večera již nebude možné dodávat žádné exportní kontejnery do jeho terminálů Europa (869) a Nordzee (913). Toto omezení platí do středečního rána. Dovozy kontejnerů nejsou nařízením dotčeny.

Stávka s očekávanými restrikcemi naráží na situaci, kdy je belgický hub již masivně zasažen.

"Přístav se v současné době potýká s několika provozními problémy," píše speditér Kuehne + Nagel ve zprávě pro zákazníky na konci minulého týdne. Patří mezi ně nahromadění nevyřízených objednávek vyvolané předchozí stávkou, kritická kapacita v kontejnerových skladech, nerovnováha v dovozu a vývozu zboží a úpravy obsazenosti lůžek v důsledku reorganizace kontejnerových aliancí.

Naposledy byly před třemi týdny zastaveny práce v Belgii a v přístavu Antverpy, což vedlo k rozsáhlým narušením. Na svém vrcholu čekalo 92 lodí, aby mohly vyplout nebo dorazit do přístavu Antverpy.



SSL Express 21-05-2025 Vzdělávací projekt spediční společnosti Emons: "Jazyk je klíčem k úspěchu"

Německá průmyslová a obchodní komora (DIHK) ve svém průzkumu vzdělávání v roce 2024 zaznamenala nový vysoký počet společností, které nebyly schopny obsadit svá školicí místa – opět. Také v dopravním a logistickém průmyslu se již léta diskutuje o klesajícím zájmu o komerční profese.

"Problém nedostatku kvalifikovaných pracovníků nás bude jako průmysl provázet po celá desetiletí," je přesvědčen Ralf Wieland, generální ředitel společnosti Emons. Prostřednictvím vzdělávacího projektu "Why not logistics" (WNL) chce speditér se sídlem v Kolíně nad Rýnem čelit tomuto problému tím, že do Německa přiveze mladé lidi z Demokratické republiky Kongo, Burkiny Faso a od léta také z Pobřeží slonoviny (Pobřeží slonoviny), aby se z nich stali profesionální řidiči, skladníci nebo specialisté na skladovou logistiku.

Jednou z nich je Lassina Yassana, který se školí na profesionální řidičku v Emons v Duisburgu.

"Pocházím z Ouagadougou, hlavního města Burkiny Faso. Myslím, že školení v Německu je skvělé, i když jazyk je trochu obtížný. Být profesionálním řidičem je mou vášní," říká 28letý jezdec.

"Na začátku jsem byl překvapený, kolik žádostí o projekt jsme obdrželi jen tím, že jsme je jednou sdíleli prostřednictvím sociálních médií," vzpomíná Wieland. "Pak jsme si udělali výpočet nákladů a přínosů a jednoduše jsme to vyzkoušeli – není to levná alternativa k místnímu tréninkovému trhu, abych byl spravedlivý. Ale také to ukazuje, jak velká je potřeba najít lidi, kteří jsou nadšení pro logistické profese." Aby se však celá věc finančně vyplatila, museli by stážisté po zaučení pracovat pro Emons ještě další dva až tři roky, cílem je tedy přijmout je v dlouhodobém horizontu. Pilotní projekt byl iniciován společností Emons Digital, obchodní jednotkou, která identifikuje nové digitální a inovativní obchodní modely a přivádí je k tržní zralosti. Tým WNL podporuje také Spolkový úřad pro migraci a uprchlíky (BAMF) a Goethe-Institut jako partner pro jazykové vzdělávání a předběžnou integraci v zemi původu.

Jazyk je klíčem k úspěchu. Mnoho Němců ani neví, že je v Africe takový zájem o německý jazyk a kulturu. Jen za letošní rok bylo prostřednictvím digitální aplikační platformy iniciativy přijato již 2 000 žádostí. Aby mohl být uchazeč o vzdělávání v Německu přijat, musí složit jazykovou zkoušku B1 prostřednictvím Goethe-Institutu a být certifikován. Aby se tým WNL seznámil s mladými lidmi a jejich životními podmínkami a informoval je o vzdělávacím systému IHK, pravidelně cestuje do domovských zemí stážistů. Osobní kontakt a síť kontaktů jsou nesmírně důležité. Díky tomu lze také mnohem lépe porozumět tomu, jak se cítí mladí lidé, když přicházejí do Německa z Afriky. Kromě výběru vhodných uchazečů patří k úkolům projektového týmu také získání víz, formalit pro vstup do Německa a jejich vyzvednutí na letišti. V intenzivním procesu nástupu jsou účastníci po příjezdu do Německa nejprve vyškoleni v tématech, jako je pojištění, třídění odpadu, místní doprava nebo správné větrání v místních bytech – na programu je také mezikulturní školení s trenéry a kurz první pomoci. "Největší výzvou je pro mě v Německu jazyk," říká 24letý budoucí skladník Mickael Nanan, s nímž se Christiane Bauer seznámila v jeho rodné Burkině Faso. Pro 23letého Christiana Maleiku z Kinshasy je také potřeba si zvyknout na němčinu, ale pokud jde o odbornost, předbíhá své německé kolegy z praxe: "Jsem vyučený mechanik a motor funguje v Kongu stejně jako v Německu."

P.S. A pak jede Čech do Německa na výlet a pohraniční kontrola mu rentgenuje auto...



SSL express 21-05-2025 Od ambicí k činům: Interoperabilní eBL založený na standardech je konečně tady

Již léta hovoříme o digitální budoucnosti lodní dopravy a prosazujeme přechod od papíru k pixelům. Průmysl vytvářel standardy, diskutoval o standardech, platformách a politických rámcích. Když se však konverzace stočila k elektronickému konosamentu (eBL), často zůstávala jedna velká otázka jako věčný post-it na tabuli globálního obchodu:

"Mohou spolu tyto platformy někdy skutečně komunikovat?"

Od 15. května 2025 je odpověď sebevědomé ano. V rámci jednoho z nejdůležitějších průlomů na cestě digitální transformace lodní dopravy oznámila asociace Digital Container Shipping Association (DCSA) první úspěšnou interoperabilní elektronickou transakci nákladního listu (eBL)

založenou na standardech mezi různými poskytovateli řešení eBL, která dláždí cestu pro bezproblémový, bezpečný a standardizovaný bezpapírový obchod. A tentokrát to není jen teorie. Je to skutečné, fungovalo to a je to připraveno na škálování.

Web *Shipping and Freight Resource* se již několik let zabýval vývojem digitální obchodní dokumentace, hovořilo se o počátcích proprietárních platform eBL až po novější tlak na přijetí MLETR UNCITRAL napříč jurisdikcemi. Jednou z klíčových obav, kterou zmiňovali průmysloví veteráni i digitální nováčci, byla: "**Fragmentace platform zabíjí dynamiku**". Zatímco eBL technicky existují již léta, jejich účinnost byla podkopána jednou hlavní chybou, kterou bylo, že pokud *všichni* v transakci nepoužívali *stejnou platformu*, digitální obchod se ve skutečnosti nemohl rozvíjet. Tento přístup znamenal, že odesílatelé, dopravci a spediteři byli nuceni žonglovat s více systémy – nebo v horším případě, vrátit se k papíru, když se strany nemohly sladit. Tato roztržitá digitální realita zdaleka nestačila na to, co je potřeba k uvolnění odhadovaných 6,5 miliardy dolarů přímých úspor nákladů společnosti McKinsey & Company a 40 miliard dolarů expanze globálního obchodu prostřednictvím plného přijetí eBL.

V této přelomové události DCSA a koalice operátorů a poskytovatelů technologií umožnili první plně standardizovaný, interoperabilní přenos eBL napříč platformami, založený na třech základních komponentách:

1. **API pro interoperabilitu platform (PINT) Standardizované** rozhraní API, které umožňuje přenos eBL vyhovujícího DCSA od jednoho poskytovatele řešení k druhému. Žádné uzamčení systému, žádný papírový záložník.
2. **Sjednocený**, mnohostranný právní model, který řídí vztahy mezi poskytovateli platform a uživateli, takže nepotřebujete nové smlouvy pro každou platformu.
3. **Control Tracking Registry (CTR)** Registr v reálném čase, který sleduje, která platforma kdykoli ovládá daný eBL – budování důvěry, sledovatelnosti a právní srozumitelnosti.

Úspěšná transakce byla umožněna díky spolupráci několika významných hráčů:

- **HMM**, 8. největší kontejnerová přepravní linka na světě a člen DCSA.
- **Suzano**, největší světový výrobce eukalyptové buničiny a jeden z největších výrobců papíru v Latinské Americe
- **CargoX**, jeden z předních poskytovatelů řešení elektronických obchodních dokladů založených na blockchainu, a
- **EdoxOnline**, který je známý zefektivněním pracovních postupů s přeshraničními obchodními dokumenty.

Nejlépe to vysvětlil Bojan Čekrlić, generální ředitel společnosti CargoX: "*Obchod potřebuje k práci více stran... Interoperabilní eBL umožňují těmto stranám snadno sdílet data a dokumenty.*" Až dosud to bylo přesně to, co bránilo masové adopci. Firmy nechtěly být vázány na jedinou eBL platformu. Právní týmy se obávaly roztržitých smluvních struktur. Logistické pracovní postupy zůstaly roztržité napříč analogovými a digitálními systémy. Ale se standardizovaným technickým a právním základem je toto úzké hrdlo konečně odstraněno. Jak řekl Alejandro Pernías, prezident EdoxOnline: "*Tato plně interoperabilní živá transakce eBL ukazuje, že data o vlastnických právech lze bez problémů digitálně přenášet na více platform, což zefektivňuje provádění obchodů, aniž byste se museli spoléhat na jediného poskytovatele eBL.*"

Tato úspěšná transakce již připravuje půdu pro další. Další poskyvatelé řešení schválení IGP&I sladují své systémy se standardy interoperability DCSA, připravují živé transakce, aktualizují rámce a jsou povzbuzováni, aby se k tomuto hnutí připojili. Produktový ředitel DCSA, Niels Nuyens, vyslal globální obchodní komunitě silný vzkaz: "*Základy jsou na svém místě. Interoperabilní eBL již není mýtus – je to realita. Čas jednat je právě teď.*"

To není jen výhra pro DCSA.. Je to výhra pro *všechny* zúčastněné strany v ekosystému kontejnerové dopravy – zejména pro ty, kteří dlouho čekali na praktickou cestu k úplnému přijetí eBL bez kompromisů. S rámcem interoperability založeným na standardech, který se nyní osvědčil v reálném světě, jsme konečně v bodě zlomu. Už žádné výmluvy a žádná digitální síla. To je okamžik, kdy se globální obchod může začít pohybovat rychlostí důvěry – a rychlostí dat, nikoli mrtvých stromů.

P.S. eFBL používá přednostně platformu CargoX



SSL express 21-05-2025 Veletrh Transport Logistic vysílá silný signál pro globální networking

Globální ekonomická situace je charakterizována nejistotou. Obchodní konflikty, geopolitické napětí, přetrvávající nedostatek kvalifikovaných pracovníků, vysoké ceny energií a tlak na náklady představují znatelný tlak na odvětví dopravy a logistiky. V těchto nepříznivých časech vysílá transport logistic 2025 silný signál – pro dialog, inovace a globální propojení.

A již nyní je odezva pozoruhodná. Ukazuje, že osobní směna získává na hodnotě, zejména v dobách otřesů. Osoby s rozhodovací pravomocí ze všech částí světa hledají orientaci, spolupráci a společná řešení napříč národními hranicemi. Veletrh k tomu nabízí ideální fórum – jak na výstavní ploše, tak v technickém doprovodném programu. Kybernetická bezpečnost, umělá inteligence, infrastruktura, globální dopravní toky, udržitelnost a plánování kapacit a zdrojů jsou ústředními tématy, ve kterých se odrážejí vnější vlivy na logistický průmysl – a na která musí každá společnost reagovat.

Letošní veletrh Transport Logistic v tomto ohledu neplní pouze roli výkladní skříně oboru. Díky vysoké mezinárodnosti umožňuje veletrh i změnu perspektivy a je zdrojem inspirace pro změnu. P.S. Veletrh t+I se koná v Mnichově 2.5.6. Navštivte společný stánek Svazu v hale B5/213-314 a potkejte se i s našimi vystavovateli!



SSL Express 21-05-2025 Obchodní válka mezi USA a Čínou přivedla globální dodavatelský řetězec na pokraj zlomu, ukazují nová data (VoxLog)

Obchodní příměří dosažené mezi USA a Čínou přišlo právě v době, kdy cla prezidenta Donalda Trumpa ukousla velké sousto ze severoamerické a asijské výroby, s prudkým poklesem dubnové nákupní aktivity po spěchu s hromaděním dodávek, podle indexu GEP Global Supply Chain Volatility Index. "Pauza v clech je velkou úlevou pro výrobce v USA i v Číně," řekl John Piatek, viceprezident pro poradenství společnosti GEP. "Náš index volatility dodavatelského řetězce ukazuje, že poptávka po výrobě v Číně strmě klesá a američtí výrobci agresivně hromadí klíčové vstupy, aby se vyrovnali s cly." Podle Piateka však obchodní dohoda rychle neuklidní obavy amerických výrobců z toho, jak snížit rizika spojená s Čínou v dlouhodobém horizontu. "Jak manévrují s cílem snížit riziko a omezit expozici vůči Číně, rychle se měnící prostředí a nejistota zatemňují vyhlídky výrobců a tlumí jejich kapitálové investice a dodavatelský řetězec," řekl. Index volatility globálního dodavatelského řetězce GEP sleduje podmínky poptávky, nedostatek, náklady na dopravu, zásoby a nevyřízené objednávky na základě měsíčního průzkumu mezi 27 000 podniky.



SSL Express 21-05-2025 Finanční investoři se spoléhají na princip stavebních bloků (DVZ)

Potřeba najít řešení nástupnictví pro vlastní společnost se v nadcházejících letech výrazně zvýší, protože generace baby boomu odchází do důchodu. Nedávno zveřejněná studie společnosti KfW ukazuje, že vlastníci více než 215 000 německých společností ve všech odvětvích hledají v letošním roce řešení nástupnictví. Stejně zarážející je i fakt, že více než 230 000 majitelů plánuje v letošním roce zlikvidovat své podnikání. Zdaleka nejčastěji uváděnými důvody pro likvidaci jsou "nezájem o nástupnictví v rámci rodiny" a "zpoždění v přípravě". Zdá se, jako by mnoho majitelů dosáhlo důchodového věku nepřipraveno. Není divu, že plánování nástupnictví je přinejmenším stejně naléhavé v německém dopravním a logistickém průmyslu, kterému dominují malí a střední poskytovatelé služeb.

Od konce pandemie koronaviru je odvětví dopravy a logistiky pod tlakem v důsledku nízkého hospodářského růstu a nízkých objemů dopravy a výroby. Kromě toho existují výzvy pro klíčová odvětví evropské ekonomiky, zejména automobilový, chemický a strojírenský průmysl. S tím spojený tlak na cenu a objem je nejvýraznější u poskytovatelů logistických služeb, kteří mají zákazníky v těchto odvětvích. Poskytovatelé služeb, kteří se zaměřují na farmaceutické/zdravotnické segmenty, e-commerce, high-tech a potravinářské segmenty, na druhé straně nadále těží ze strukturálního růstu na příslušných koncových trzích a regulačních překážek vstupu. Nestálou celkovou situací nyní dále zhoršují nová americká cla a s tím spojené možné změny v globálních obchodních tocích. Zejména středně velcí němečtí poskytovatelé logistických služeb se musí snažit zmírnit tato rizika zvýšením efektivity, zvýšením automatizace a/nebo přeorientováním se na odolnější a strukturálně rostoucí odvětví. Americká cla budou mít s největší pravděpodobností krátkodobý dopad na objem světového obchodu. Hlavním rozhodujícím faktorem by zde byly možné dominové efekty, například pokud by se Čína po masivním zvýšení amerických cel a očekávaném konci bezcelních limitů pro své e-commerce dodávky do USA "zbavila" přebytečných zásob v EU a dalších zemích. To by zase mohlo způsobit odpor. Pozitivní je, že většina ostatních obchodních partnerů USA, včetně EU, zatím reaguje pragmaticky a snaží se vyhnout totální obchodní válce. Kromě toho to může vést k novému vývoji obchodu a obchodních toků, což dále podpoří diverzifikaci dodavatelských řetězců, což otevře nové obchodní příležitosti pro poskytovatele logistických služeb s příslušným know-how. Měnící se priority americké vlády v zahraniční politice urychlily evropské úsilí o zvýšení výdajů na obranu a infrastrukturu pomocí masivních nových investičních plánů. Poskytovatelé logistických služeb tak mají možnost využít své dlouholeté odborné znalosti jako outsourcingový partner průmyslu, automobilového průmyslu nebo chemického/nebezpečného zboží k podpoře evropských výrobců obranné techniky a jejich dodavatelů při nezbytném rozšiřování kapacit a rychlém zvyšování výroby. Rozvoj obrany bude účinný pouze tehdy, pokud bude doprovázen silnými logistickými kapacitami v celém hodnotovém řetězci, včetně kapacity pro rozsáhlé skladování a flexibilní rozmístění jednotek, vybavení a munice. To nabízí širokou škálu příležitostí pro poskytovatele dopravních služeb, speditéry a poskytovatele smluvní logistiky po celé Evropě. Podobně jako vláda USA i Evropská komise v současné době vyhodnocuje stávající osvobození od minimálního cla pro dovoz (v současné době 150 eur za zásilku). Zavedení přísnějších pravidel nebo jejich případné zrušení by mohlo vést k poklesu příchozí letecké přepravy do Evropy. To nabízí evropským poskytovatelům logistických služeb značné příležitosti při fulfillmentu, protože toto zboží by pak muselo být nejprve odesláno do Evropy a poté zde uloženo a vychystáno. Potřeba investovat do nejmodernějších informačních technologií (jako jsou řešení související s umělou inteligencí, inteligentní robotika a digitální dvojčata) neustále roste. V souladu s tím roste význam kritického množství pro vhodné škálování a snižování fixních nákladů, neboť poskytovatelé logistických služeb musí mít dostatečné zdroje, aby byli schopni zvládnout tyto investice nezbytné pro kvalitu, účinnost a kybernetickou bezpečnost služeb. Technologie jako

blockchain, umělá inteligence a nejmodernější platformy pro spolupráci zúčastněných stran jsou stále důležitější pro efektivní řízení dodavatelských řetězců.

Doplňkové strategie jsou osvědčeným přístupem s přidanou hodnotou. Fondy soukromého kapitálu (PE) stále více přijímají tento přístup, protože změny v makroekonomickém a investičním prostředí ztěžují vytváření hodnoty prostřednictvím finančního inženýrství a samostatných provozních opatření. Důležitost této strategie ukazuje skutečnost, že add-on dealy tvoří od roku 2021 více než 50 procent transakcí PE v Evropě – což je trend, který byl podle údajů společnosti Pitchbook zaznamenán i v prvním čtvrtletí roku 2025. Doplňkové strategie zahrnují portfoliové společnosti, které uskutečňují různé akvizice, za prvé zvýšení růstu EBITDA prostřednictvím synergií, za druhé zvýšení násobků ocenění prostřednictvím lepší návratnosti kapitálu a zvýšení potenciálu organického růstu a za třetí přilákání a udržení talentovaných zaměstnanců a manažerů poskytnutím lepších příležitostí ke kariérnímu rozvoji. Tento přístup je vhodný zejména pro společnosti ve vysoce rozříštěném odvětví dopravy a logistiky, protože přispívá k vytváření hodnot a zároveň rozšiřuje manažerskou základnu – rozhodující faktor pro dlouhodobé nástupnictví. Žebříček Mid-Market Buyout Performance Ranking, který v březnu 2024 zveřejnily HEC Paris Business School a Dow Jones, zjistil, že americký private equity fond Greenbriar Equity Group, který se zaměřuje na sektor dopravy, si v posledních letech vedl nejlépe pro své investory a překonal více než 600 dalších fondů, včetně mnoha poskytovatelů specializujících se na zdravotnictví a technologie.

Greenbriar je PE investorem zaměřeným na USA, ale koncept buy-and-build se osvědčil i v evropském logistickém průmyslu. Některé příklady:

- Spediční společnost JF Hillebrand, která se specializuje na nápoje, kde finanční investor Cobepa spolupracoval s rodinnými vlastníky na podpoře víceleté doplňkové strategie a organické expanze, která vedla k prodeji společnosti společnosti DHL v roce 2021 – za více než 1,5 miliardy eur.
- Dalším známým příkladem je globální specialista na fulfillment Staci, kterého společnost Bpost koupila v roce 2024 za 1,2 miliardy eur. Důležitou roli v postupné expanzi společnosti sehrály akvizice doplňků, které od roku 2006 spolupracovaly se čtyřmi PE partnery. Jen od roku 2015 Staci uskutečnila více než deset doplňkových akvizic.
- V loňském roce byla německá logistická společnost Simon Hegele, aktivní ve zdravotnictví prodána společnosti Nippon Express – úspěšná transakce jak pro zakladatele, tak pro private equity investora EMZ Partners. MD Dieter Hegele ho přivedl na palubu v roce 2021 v rámci dvoufázového řešení odchodu a nástupnictví. Během partnerství se společností EMZ byly kromě významných investic na zelené louce do segmentu farmaceutické logistiky získány a úspěšně integrovány celkem čtyři doplňky.

Koncept buy-and-build v logistickém průmyslu se v (německy mluvící) Evropě stále prosazuje.

Příkladem jsou portfoliové společnosti jako Life Couriers z Auctusu, Duvendeck z Waterlandu a Schneider & Cie z Invision, které jsou velmi aktivními a úspěšnými konsolidátory jako tzv.

"platform investments".

P.S. Takže jaké z toho plyne ponaučení? Učte se německy, děti, až bude dědeček prodávat firmu, tak na vás taky zbyde...



SSL express 21-05-2025 AI na T+L = "Úleva od standardní práce"

Novinky v oblasti IT zaberou od 2. do 5. června 2025 mnoho místa na veletrhu transport logistic v Mnichově. Zejména vliv umělé inteligence (AI) je stále znatelnější. Portál Eurotransport pro vás sestavil několik nejdůležitějších bodů:

Například poskytovatel IT služeb Weber Data Service (B1.413/514), který se specializuje na logistický software, poprvé představuje mezinárodnímu publiku webový spediční software Cogita. Cogita umožňuje četné analýzy dat pro analýzu ziskovosti zákazníků, vozidel, jednotlivých přeprav nebo pověřených dopravců. Vyhodnocení emisí CO₂ na úrovni zákazníka nebo objednávky je také k dispozici stisknutím tlačítka. Na základě dostupných metrik se domovská obrazovka Cogita zobrazí v podobě kokpitu s přímým přístupem k nejdůležitějším KPI. Integrovanou součástí společnosti Cogita je také systém pro správu dokumentů E-File. V neposlední řadě software zvládá zákonem požadované formy elektronické fakturace na straně příjemce a expedice. Další zajímavostí je barevně diferencované zobrazení různých stavů zakázek a odchylek prostřednictvím individuálních barevných kódů. Kromě společnosti Cogita představí společnost Weber Data Service v Mnichově vysoce škálovatelný standardní software Disponentplus pro dopravu a sklad a také kompaktní spediční software Disponentgo.

Poskytovatel logistického softwaru Brabender Group (B1.325/426) představí systém řízení dopravy (TMS) s integrovanou telematickou "logistickou sadou". Důraz je přitom kladen na modely umělé inteligence pro automatizaci procesů a také na konektory pro end-to-end integraci dat. Mezi nové produkty na veletrhu patří modely umělé inteligence, trénované pro speciální úkoly v přepravním procesu, a komplexní řešení konektivity pro interní a mezipodnikový tok dat. Návštěvníci veletrhu si v živých ukázkách vyzkouší, jak hluboce jsou umělá inteligence a konektory integrovány do procesů "logistické sady" pro podporu vysoce automatizovaných a propojených logistických procesů. Pro vysoce automatizované a propojené procesy představí společnost několik nově vyvinutých konektorů. Zlepšují propojení v rámci "logistického sadu", například s aplikací pro řidiče, webovým portálem pro zákazníky nebo prostřednictvím rozhraní pro odesílatele, ale také s externími platformami zákazníků a partnerů. V živé ukázce si návštěvníci mimo jiné vyzkouší, jak rychle mohou zákazníci získat odpovědi na své otázky prostřednictvím webového odkazu nebo jak potvrzení o naúčtování zahájí prohlídky.

TIS Technische Informationssysteme GmbH (TIS) (B1.303/404) představuje nový koncept stánku. Důraz je kladen na oblasti telematiky, správy objednávek, správy vozového parku, správy dopravy a hardwaru. Diskutovat se bude také o novinkách v logistickém softwaru TISLOG. TISLOG je systém řízení pro různé aplikace v logistickém průmyslu. S TISLOGem lze například zpracovávat objednávky a přepravy a mít přehled o vozovém parku, například prostřednictvím archivu tachometru, plánování, analýzy stylu jízdy a správy nakládacích zařízení. Mezi novinky v TISLOGu patří dálková dispečink, inteligentní kontrola odletů a konfigurator kontrolního seznamu.

Společnost LIS GmbH (B1.209/310) poprvé představuje novou a plně webovou verzi systému řízení dopravy (TMS) WinSped, která by měla být k dispozici od začátku roku 2026. Po uvedení na trh, které bude zpočátku zahájeno s novými zákazníky, by mělo být možné ve velmi krátké době provést postupný přechod stávajících uživatelů WinSped na nová rozhraní. To společností poskytuje flexibilní škálovatelnost a také přístup nezávislý na místě a zařízení bez řešení TerminalServer, jako je Citrix nebo Microsoft Remote App. Uživatelé také těží z rychlejšího načítání a citlivějšího rozhraní díky optimalizované webové architektuře. Přístup k TMS je již dnes možný prostřednictvím prostředí LISCloud nebo Citrix. Z pohledu společnosti představuje nová varianta založená na prohlížeči další vývojový krok: V budoucnu bude přístup k WinSped poskytován přímo prostřednictvím webového prohlížeče bez dalších instalací klientů a bez ohledu na použitý operační systém.

Společnost Impargo (B1.421/522) se stejnojmennou platformou pro řízení dopravy (TMP) pro dispečery nákladních vozidel představuje prototyp automatizovaného zadávání objednávek s umělou inteligencí. Ruční zadávání objednávek je známým úzkým hrdlem v logistice. V budoucnu bude umělou inteligenci provádět zdoluhavou práci, jako je otevírání dokumentů PDF nebo ruční

přenos informací, jako je odesílatel a příjemce, do systému. Například řešení umělé inteligence od společnosti Impargo čte dokumenty příchozích objednávek – ať už PDF nebo obrázky – zcela automaticky. Přesně jsou také identifikovány adresní údaje, jako jsou místa nakládky a vykládky. Kromě toho systém extrahuje jednotlivé termíny vyzvednutí a doručení a automaticky je zadává do TMS. AI detekuje chyby v dokumentech, jako jsou překlepy nebo neúplné adresy, a porovnává je s existujícími daty v TMS. To by mělo výrazně snížit chybovost. Kromě toho Impargo představuje další novinku v rámci své aplikace Driver, a to novou navigaci v aplikaci pro přesné plánování tras nákladních vozidel přímo v aplikaci Driver. To platí i pro plánování doby řízení a odpočinku a dodržování právních předpisů.

Vývojář softwaru Dako (B1.201/302) se sídlem v Jeně představí svá nejnovější digitální řešení proti byrokratické frustraci a záplavě papírování v každodenní dopravě. Jak vysvětluje generální ředitel společnosti Dako Thomas Becker, společnost na veletržním stánku zhmotní specifické softwarové funkce, aby výrazně zefektivnila časově náročné a neefektivní procesy. Zdůrazňuje: "Naše webová platforma Dako Fleet nabízí řadu funkcí, díky nimž jsou ručně psané poznámky a fyzická archivace zbytečné, stejně jako vizuální kontroly, kopie dokumentů a archivace a psaní dokumentace." Becker popisuje bezpapírový návod pro řidiče jako vrchol veletrhu. Na stánku se návštěvníci dozvědí, jak softwarové a hardwarové produkty společnosti Dako pomáhají šetřit drahocenný čas a minimalizovat náchylnost k chybám v manuálních procesech. Inteligentní propojení dat z vozidel vytváří podle Beckera také spolehlivý základ pro rozhodování managementu. Kromě toho chce společnost na stánku ukázat, jak se byrokratické povinnosti mohou díky automatizaci a digitalizaci dokonce stát příležitostmi a konkurenčními výhodami. Kromě toho budou mít návštěvníci poprvé možnost otestovat nejnovější funkci Dako, bezpapírovou instrukci k narušení sociálního systému, v beta verzi.

Vývojář softwaru Cargoclix (B1.210) představí na veletrhu ve světové premiéře cloudovou plánovací platformu Flow. Řešení je určeno speditérům, kteří chtějí spravovat své přepravní zakázky flexibilně a transparentně – bez ohledu na to, zda jsou využíváni vlastní řidiči nebo subdodavatelé. Srdcem Flow je dispečink v reálném čase: objednávky lze zadávat ručně nebo automaticky a přiřazovat je přímo řidičům. Každý krok zpracování je dokumentován časovým razítkem. Podle společnosti Cargoclix to umožňuje úplnou sledovatelnost od objednávky až po dodání. Integrované komunikační rozhraní propojuje dispečery, řidiče, subdodavatele a zákazníky ve více než 75 jazycích. Zvláštní pozornost je věnována integraci se zákazníky: Klienti mohou sledovat stav svých dodávek v reálném čase – to snižuje počet dotazů a má za cíl zvýšit transparentnost v celém dodavatelském řetězci.

--



SSL Express 22-05-2025 Houthiové vyhlásili blokádu přístavu Haifa – "lodě sem připlouvající budou cílem"

Jemenské Íránem podporované milice Houthiů se pokoušejí uvalit námořní blokádu izraelského přístavu Haifa ve zjevné změně orientace své kampaně proti komerční loďní dopravě. Americký prezident Donald Trump tento měsíc řekl, že skupina souhlasila s pozastavením svých téměř 18 měsíců trvajících útoků na americké lodě proplouvající Rudým mořem, spolu se spekulacemi, že další území může být postoupeno plavidlům, která nejsou spojena s Izraelem. Včera ráno Húsiové prohlásili: "Zákaz námořní plavby do a z přístavu Haifa byl oficiálně uvalen."

Jakékoli porušení by mělo za následek, že kontejnerové lodě a jejich flotily by byly uvedeny na sankčním seznamu skupiny, která má zakázáno proplouvat Rudým mořem, úžinou Bab al-Mandeb, Adenským zálivem, Arabským mořem a Indickým oceánem, což by z nich učinilo cíle pro

útok "kdekoli". S tvrzením, že jejich akce jsou reakcí na izraelské akce v Gaze, Houthiové uvedli, že jejich cílem bylo "vyvinout tlak na uzurpátorskou izraelskou entitu, aby zastavila svou agresi".

Co zůstává nejasné, je, do jaké míry se nadále budou zaměřovat na plavidla v Rudém moři a Suezském průplavu, přičemž egyptská vláda má obzvláště zájem na obnovení tranzitu průplavem a souvisejících mýtných. Správa průplavu nabídla slevy za vrácení kontejnerových lodí.

Novináři dosud neobdrželi požadované informace o tom, zda blokáda přístavu znamená konec útoků Houthisů na plavidla v Rudém moři. Takový posun by mohl převrátit výhled dopravců na letošní rok a očekává se, že by to vyvolalo vlnu kapacity, která by se dostala na trh a služby by již nemusely trasovat kolem mysu Dobré naděje, což by snížilo počet plavidel potřebných k uspokojení globální poptávky.

Pro izraelského dopravce Zim by však takové rozhodnutí mohlo být katastrofální, protože by pravděpodobně zůstal vystaven sankcím Houthisů, což by vyžadovalo pokračování tranzitu okolo Mysu pro jeho plavidla. Jak řekl generální ředitel Eli Glickman, Zim bude čelit dvojitému zásahu do svých zisků, protože bude soutěžit s dopravci využívajícími tranzity Suezem, stejně jako s rostoucí dostupností objemu.

S nedostatkem podrobností o dopadu blokády Haify na služby Rudého moře se *The Loadstar* snažil získat potvrzení o společnostech na sankčním seznamu Houthisů – vyhledávací funkce na webovém portálu skupiny nefungovala.

eeSea uvedla, že blokáda hlavní námořní brány Izraele by "dále zkomplikovala" globální lodní dopravu a dodala: "Naše údaje o připlouvajících plavidlech naznačují, že Haifa má v příštích 30 dnech přijmout ne méně než 85 plavidel. Tento vývoj přináší další složitost do již tak nejistého geopolitického prostředí."



SSL Express 22-05-2025 SBB Cargo Switzerland snižuje rozsah KD (DVZ)

Švýcarské spolkové dráhy (SBB) rozhodly o dalších opatřeních, aby vyvedly ztrátovou dceřinou společnost SBB Cargo Switzerland z červených čísel. Za tímto účelem je kombinovaná doprava (KD) přeorientována a podrobena úspornému kurzu. SBB chce do roku 2033 snížit náklady na nákladní dopravu o 60 milionů švýcarských franků (64 milionů eur). Nová strategie zpočátku počítá s rozšířením kombinované dopravy ve Švýcarsku na severojižní ose, po které je velká poptávka. To platí pro trať Dietikon (Curych) – Stabio (Ticino), kde denně jezdí zkušební vlak. "Během testovací fáze bude shuttle jezdit denně s jedním spojením v každém směru za den a noc," řekl mluvčí SBB. Zkušební provoz je naplánován na tři roky. Pokud se to podaří, nabídka se bude dlouhodobě rozšiřovat. Návěsy a výměnné nástavby je možné přepravovat na pevných vozových kompozicích po jedenácti vozech na spoj. Jedná se o první spojení podle konceptu "Suisse Cargo Logistics", který SBB přijala již v roce 2022. Cílem je, aby se společnost SBB Cargo Switzerland finančně postavila na vlastní nohy, jak požaduje vlastník, spolková vláda.

Na ose východ-západ se naopak provoz sníží. Osm terminálů (Oensingen, Basilej, Gossau, Widnau, Renens, St. Triphon, Cadenazzo a Lugano) již nebude obsluhováno. V průměru je postiženo asi 70 nákladních vozidel denně, uvedl mluvčí. Denní spojení mezi Dietikonem a Stabiem by však mělo vytvořit nové příležitosti pro přesun dopravy na železnici. A pokud se tato trasa osvědčí, mohla by být služba KD na ose východ-západ rozšířena. Pak by mohla být také posunuta výstavba odpovídající infrastruktury, jako je trimodální terminál Gateway Basel Nord. KD hraje podřízenou roli ve společnosti SBB Cargo Switzerland, která je zodpovědná za železniční nákladní dopravu v rámci Švýcarska. Každý den je lokomotivami SBB taženo přibližně 2 000 tun zboží. Pro srovnání, objem ve Švýcarsku jako celku je výrazně vyšší, a to 170 000 tun.

Kromě toho SBB Cargo Switzerland od roku 2026 ukončí provoz neziskových tranzitních vlaků DB Cargo. To je 60 vlaků týdně. Smlouva nebude prodloužena z ekonomických důvodů, protože tyto

přepravy nepokryjí náklady, uvedl mluvčí. Tento balíček opatření je spojen se snížením počtu zaměstnanců v provozní oblasti (personál lokomotiv, posunů a technické kontroly nákladních vlaků) o 65 zaměstnanců. Pokud je to možné, mělo by k němu dojít prostřednictvím přirozené fluktuace, jako jsou odchody do důchodu nebo změny v rámci SBB. Propouštění má být výjimkou. Již v únoru SBB oznámila zrušení 80 pracovních míst na plný úvazek ve společnosti SBB Cargo Switzerland, a to po celém Švýcarsku a zejména v administrativě.

Ztráta SBB Cargo Switzerland v roce 2024 činila 12 milionů franků v KD a 80 milionů franků v jednovozové přepravě. "Úspory z opatření v KD zatím nejsme schopni vyčíslit," uvedl mluvčí SBB. SBB se zaměřuje na přepravy, které jsou ziskové s cílem finančně stabilizovat KD. Kritika opatření přišla ze strany zaměstnanců. Odborový svaz strojvůdců SEV označil restrukturalizaci za "jednoduchou". Podle společnosti SEV má být do roku 2030 snížena celková pracovní síla o jednu pětinu ve srovnání s přibližně 2 120 pracovními místy na plný úvazek na konci roku 2024. Vyzývá proto SBB, aby upustila od snižování počtu zaměstnanců. Aby bylo možné posoudit, zda snížení skutečně přispěje ke zlepšení situace, musí být zveřejněna strategie s konkrétními předpoklady a výpočty, tvrdí Philipp Hadorn, tajemník odborového svazu SEV.

Ekologická asociace Pro Alps také kritizuje nové směřování: "Je to v rozporu s vůlí lidí po větším přechodu na železnici a ještě více to zatěžuje obyvatelstvo a životní prostředí na dopravní osy," řekl Nara Valsangiacomo, prezident Pro Alps. Asociace obviňuje SBB, že chce mít volnou ruku při zmenšování SBB Cargo pod záminkou ekonomické životaschopnosti a ne dalšího přemístění. Pro Alps označila přístup SBB za "zcela nezodpovědný a krátkozraký".

P.S. Holt ta ekologie něco stojí a firmy nakonec musí dát přednost ekonomii



SSL Express 22-05-2025 Medlog vstupuje na Ukrajinu (DVZ)

Medlog, vnitrozemská dceřiná společnost švýcarské lodní společnosti MSC, získala 50 procent akcií ukrajinské intermodální logistické společnosti N'Unit. Prodávajícím akcií je ukrajinský podnikatel a zakladatel společnosti Jegor Grebennikov, který nadále drží zbývající polovinu. Součástí transakce je také prodej akcií terminálu Mostyska poblíž hranic s Polskem. Medlog koupil 25 procent Grebennikova, který nadále drží stejný podíl v provozu. Zbývajících 50 procent drží Lemtrans, soukromý ukrajinský železniční operátor. Informuje o tom ukrajinské vydání časopisu Forbes. Podle zprávy se jedná o "největší obchod na logistickém trhu během války", který trvá již více než tři roky.

N'Unit, což je zkratka pro "Nové ukrajinské sítě intermodálních terminálů", provozuje na Ukrajině čtyři lokality. Patří mezi ně intermodální terminál a sklad v hlavním městě Kyjevě, terminál a sklad v Charkově na východě země a překladiště pro kombinovanou dopravu v Dnipru. Partnerský terminál Mostyska v příhraniční oblasti Lvova funguje jako uzel mezi terminály na Ukrajině a dopravou do a z přístavů v pobaltských státech, Polsku, Německu a dalších místech v západní Evropě.

Společnost Lemtrans, hlavní akcionář terminálu v blízkosti hranic, vstup společnosti Medlog vítá. Partnerství by otevřelo nové příležitosti pro ukrajinské společnosti obecně, stejně jako posílilo dovoz a vývoz a také ekonomickou stabilitu země. "Spolupráce s globální logistickou společností dává impuls k rozvoji ukrajinské dopravní infrastruktury, která je klíčovým faktorem pro udržitelný hospodářský růst."

"Forbes" odhaduje aktiva získaná společností Medlog na 15 až 30 milionů amerických dolarů.



SSL Express 22-05-2025 Dovoz zboží letecky z Číny do USA ztrácí dynamiku

Nárůst kapacity pozorovaný minulý týden na transpacifické trase v důsledku prozatímní celní dohody mezi USA a Čínou se zdá být jen zábleskem na pánvi. Nasvědčují tomu aktuální údaje o

nákladu od poradenské společnosti Rotate, která se specializuje na leteckou přepravu. Od začátku týdne využili dopravci na trasách mezi Čínou a Hongkongem a USA pouze o 3 procenta více kapacity letecké nákladní dopravy než ve stejném období předchozího týdne. To je v ostrém kontrastu s vývojem kapacit z minulého týdne. Krátce poté, co 14. května vstoupila v platnost výrazně snížená americká celní sazba na čínský dovoz, se již výrazně zvýšila kapacita využívaná na trasách mezi Čínou a USA – ve srovnání s předchozím týdnem se zvýšila o 30 procent. To odpovídá dodatečnému dennímu objemu přepravy až 1 000 tun – celkový objem se tak zvýší na přibližně 5 000 tun denně.

Na pozadí je prezidentský dekret podepsaný americkým prezidentem Donaldem Trumpem 12. května. V dekretu Trump stanovil, že dovoz z Číny, Hongkongu a Macaa bude podléhat pouze jednotnému clu ve výši 30 procent po dobu 90 dnů – dříve to bylo 145 procent. Čína zase reagovala snížením cel na dovoz z USA ze 125 na 10 procent.

Hlavní poradce společnosti Rotate Tim van Leeuwen také poukazuje na to, že masivní růst původně pozorovaný v mezitýdenním srovnání ve srovnání s objemem v dubnu je mnohem méně rozsáhlý. Například kapacita zaznamenaná po vstupu nižších sazeb dovozu do USA v platnost byla podle van Leeuwena o 19 procent nižší než průměrná přepravní kapacita z předchozího měsíce dubna. To je však uvedeno do perspektivy do té míry, že e-commerce přeprava mezi Čínou a USA byla z hlediska hodnoty přibližně o 30 procent vyšší než v dubnu 2024 v důsledku masivních pull-forwardových efektů. Vyplývá to z analýzy poradenské společnosti Trade and Transport Group (TaTG). Podle generálního ředitele společnosti TaTG Fredrica Horsta se hodnota zásilek elektronického obchodu vyvezených z Číny ve sledovaném měsíci zvýšila o 45 procent ve srovnání se stejným měsícem loňského roku. Celkový objem čínského exportu se ve stejném období zvýšil o 9 % v hodnotovém vyjádření.

Současné předpisy USA obsahují diferencované předpisy pro zásilky s hodnotou zboží do 800 amerických dolarů, které vstupují do Spojených států prostřednictvím U.S. Postal Service (USPS). Na ty se nyní vztahuje tarifní sazba 54 procent nebo paušální sazba 100 dolarů za balík – podle toho, která hodnota je nižší. To znamená snížení ve srovnání s předchozí sazbou o 120 procent; tato úroveň však zůstává výrazně nad úrovní před rokem 2024, kdy platil bezcelní limit de minimis. Jiná situace je u zásilek odbavených soukromými dopravci, jako jsou UPS, FedEx nebo DHL: Prozatím zde platí pouze obecná tarifní sazba ve výši 30 procent.



SSL Express 22-05-2025 Na Sahaře se objevila ztroskotaná loď MSC (Splash247)

Deset dní poté, co se dostala do potíží u Džiddy, zůstává 304 m dlouhá, 7 000 TEU velká MSC Antonia zobrazená různými službami pro sledování plavidel původně na mělčině Sahary, i když najela velmi tvrdě na mělčinu v poušti na jiném kontinentu, což je vizuální příklad zvýšeného GPS spoofingu, se kterým se provozovatelé lodí musí potýkat při proplouvání Rudým mořem.

Analýza společnosti Windward, která se zabývá námořní analýzou, poukázala na vzorce spoofingu, které skončily u lodi na mělčině 10. května poblíž Eliza Shoals západně od Džiddy, přičemž sledování plavidel od MarineTraffic tuto teorii podporuje a satelitní snímky od Pole Star Global ukazují, že plavidlo odpočívá na útesu, stejně jako potvrzuje řada videí na sociálních sítích. Společnost Mediterranean Shipping Co (MSC) ale dosud neodpověděla na otázky opakovaně zasláné platformou *Splash* ohledně stavu lodi a toho, jak se dostala na mělčinu.

O deset dní později, přestože byla loď uvedena jako zastavená, se dnes objevuje na různých stránkách pro sledování plavidel, a to nejen na opačné straně Rudého moře, ale často daleko ve vnitrozemí, spolu s dalšími loděmi. VesselFinder má loď na Airport Road, jižně od Port Súdánu, myShipTracking ji má o několik km dále ve vnitrozemí, zatímco poloha zasažené lodi podle

MarineTraffic ji – a řadu dalších plavidel – umisťuje asi 250 km od nejbližšího pobřeží v Núbijské poušti, východní oblasti Saharské pouště.

Specialista na námořní bezpečnost Ambrey pozoroval rostoucí rušení GPS v konfliktních zónách. Ty se projevují neustálým rušením signálu nad oblastí, což zvyšuje navigační riziko pro lodní dopravu. "Jsou hodnoceny jako obranná opatření státních aktérů – jak je vidět v Černém moři, u pobřeží Haify nebo v pobřežním přístavu Port Sudan – v reakci na zvýšené používání bezpilotních systémů ve válce," komentoval Dan Mueller, hlavní analytik Ambrey pro Blízký východ. Mueller řekl, že rozsah narušení GPS u pobřeží válkou zmítaného Súdánu je obzvláště znepokojující, vzhledem k objemu dopravy a mělkým vodám jižně od Port Súdánu. Omezené optické reference pro bezpečnou plavbu představují další výzvu pro námořníky plující po Rudém moři bez přesných údajů o poloze. Pokračování takových narušení v budoucích konfliktech je vysoce pravděpodobné a zvýší navigační rizika pro komerční lodní dopravu.

MSC Antonia postavená v roce 2009 se dostala na titulní stránky novin loni v srpnu, když ztratila několik kontejnerů ve špatném počasí při plavbě u Jižní Afriky.



SSL Express 23-05-2025 Úspěchy čínského prodeje elektromobilů v Evropě podporují železniční nákladní dopravu

Provozovatelé železniční nákladní dopravy by mohli získat velké výhody z přílivu čínských elektrických vozidel do Evropy, protože společnost BYD se sídlem v Šen-čenu poprvé na trhu překonala společnost Tesla. Údaje společnosti Jato Dynamics za duben ukazují 359% meziroční skok prodeje společnosti BYD v Evropě, když za dané období zaregistrovala přibližně 7 231 nových vozidel a překonala tak společnost Tesla, která na evropském trhu s elektrickými vozidly dlouhá léta vedla.

Felipe Munoz, globální analytik společnosti Jato, řekl: "Rozdíl mezi celkovými měsíčními prodeji obou značek je sice malý, ale důsledky jsou obrovské. Jedná se o přelomový okamžik pro evropský trh s automobily, zejména když si uvědomíme, že Tesla vedla evropský trh s bateriovými elektromobily po celá léta a BYD oficiálně zahájila činnost mimo Norsko a Nizozemsko teprve koncem roku 2022."

V kontrastu s monumentálním růstem společnosti BYD zaznamenaly prodeje vozů Tesla další měsíční pokles, když počet nových registrací klesl na 7 165, což představuje meziroční pokles o 49 %. Společnost BYD včera uvedla na evropský trh svůj desátý model. S cenou nižší než 23 000 eur může konkurovat "levným" elektromobilům značek Dacia a Renault, z čehož zřejmě bude těžit kazašský provozovatel nákladní železniční dopravy KTZ. Do konce dubna odbavil KTZ na svém terminálu v Xi'anu přibližně 10 524 teu, což je téměř polovina celkového množství odbaveného v loňském roce, a BYD je jedním z několika výrobců elektromobilů, kteří využívají jeho kapacity pro železniční nákladní dopravu do Evropy, přičemž více než 30 % kontejnerových vlaků určených pro EU se formuje v zařízení v Xi'anu.

Úspěch v Evropě se může ukázat jako klíčový pro společnost BYD, která ve 4Q23 předstihla společnost Tesla na pozici největšího světového výrobce elektromobilů. Na svém domácím trhu se nyní nachází v bitvě o slevy s domácími konkurenty. Průměrné slevy se pohybují v rozmezí od 8 % do 16 % a banka JP Morgan varuje, že čínští výrobci elektromobilů v důsledku toho čelí nejisté budoucnosti. Pro společnost BYD je přechod na železniční nákladní dopravu v souladu s očekáváním, že bude nucena zvýšit svou výrobní přítomnost v Evropě, pokud zde bude chtít nadále prodávat.

P.S. Kupuj čínská auta, zachrániš Evropu před Teslou!



SSL Express 23-05-2025 Růst oceánských sazeb po celní pauze slouží jako "startovací zbraň" pro další předzásobení (The Loadstar)

Obecné zvýšení sazeb (GRI) je "jasným ukazatelem záměrů námořních dopravců" a pro jejich klienty s dlouhodobými smlouvami znamená poplach. Emily Stausbollová, vedoucí analytička pro lodní dopravu ve společnosti Xeneta, uvedla, že 90denní snížení amerických cel na čínský dovoz ze 145 % na 30 % "působilo jako startovací výstřel pro podniky, aby odeslaly co nejvíce zboží. Dopravci nepotřebují druhou výzvu k zavedení příplatků v reakci na situace, které způsobují omezení kapacity, a to staví odesílatele do obtížné situace."

Paní Stausbollová si klade otázku, "jak vysoko půjdou sazby", když dopravci spěchali s oznámením GRI na 1. června, "které zvyšují celkové sazby na 7 000 USD za 40 stop na východní pobřeží USA. Tyto GRI se sice neprosadí, ale jasně naznačují záměry dopravců, což je nešťastné znamení pro speditéry a zasilatele s dlouhodobými smlouvami".

Charles Maralle, generální ředitel společnosti Exfreight, řekl na okraj konference IATA CNS v Miami: "Většina lidí se spálila během Covidu, kdy měli dlouhodobou smluvní sazbu s liniovou společností na 'x' částek. Linkoví dopravci viděli, že by mohli vydělat dvojnásobek, trojnásobek nebo dokonce čtyřnásobek této částky, kdyby tento prostor poskytli někomu jinému na spotovém trhu. V podstatě přestali nakládat do prostoru přiděleného prostřednictvím podepsaných dlouhodobých smluv, a jaký postih měli klienti? Ve smlouvách se v podstatě říká jen 'za rok přesuneme tolik a tolik'. To vedlo k tomu, že zúčastněné strany stále častěji volí spotový trh a 'nevkládají všechna svá vejce do jednoho košíku' s dlouhodobými smlouvami. Ale zase si zaoceánské lodě dělají, co chtějí, a speditéři si nemají komu stěžovat. Vidím, že se používají stejné praktiky. Pokud nejste Walmart nebo někdo, kdo má velký objem, je jim to opravdu jedno. Ovládají trh."

Poznamenal, že se mezi speditéry objevily "kreativní nápady", jak zvýšit svůj vliv u dopravců. Existují spediční konsorcia, která společně podepisují smlouvy; vidíme to na straně vývozu... Umožňuje to získat trochu více pozornosti.

Námořní analytik John McCown však ve své nedávné zprávě naznačil, že prudký nárůst objemu - a následně i sazeb - nebude trvat dlouho. Řekl: "Očekávám, že dojde k dočasnému nárůstu objemu, který bude odvrácenou stranou toho, co se nepohnulo kvůli 145% sazbám. Tento nárůst bude pravděpodobně symetrický co do objemu a načasování k počátečnímu propadu." A ačkoli pan McCown dodal, že "od tohoto okamžiku se to stává nejasnějším v závislosti na tom, co se stane na konci 90 dnů", dodal: "Určitě dojde k poklesu objemu" v důsledku (zrušení) 30 % cla.



SSL Express 23-05-2025 E-commerce: Evropská komise zvažuje paušální poplatek za balíky ze třetích zemí (Logistik Heute)

Vzhledem k rychle rostoucímu počtu balíků ze třetích zemí zvažuje Evropská komise paušální poplatek až do výše dvou eur z těchto objednávek. Německá tisková agentura o tom informovala 21. května. Podle dokumentu bruselského úřadu má tato částka pokrýt mimo jiné „zvýšené náklady na monitorování“. Podle Evropské komise dorazilo do EU loni každý den přibližně dvanáct milionů balíků – výrazně více než v předchozích dvou letech.

Podle předsedkyně Výboru pro vnitřní trh v Evropském parlamentu Anny Cavazzini budou daní obzvláště postiženi giganti elektronického obchodování, jako jsou Temu a Shein. „Fenomén individuálních balíčků s nejnižší hodnotou je nový a neustále roste prostřednictvím

nízkonákladových tržišť, jako jsou Shein a Temu,“ uvedl politik Strany zelených. Evropský systém cel a dohledu nad trhem nebyl k tomuto účelu nikdy navržen.



SSL Express 23-05-2025 Napjatá situace v námořní dopravě v Baltském moři, Rusko útočí na své sousedy (Splash247)

Situace v námořní dopravě v Baltském moři je napjatá, Rusko si vyměňuje názory se svými sousedy a zapojují se do ní i vojenské síly. Polsko bylo ve středu nuceno zasáhnout poté, co byla loď ruské stínové flotily spatřena při podezřelých manévrech v blízkosti elektrického kabelu spojujícího Polsko se Švédskem. Mezitím si Estonsko a Rusko vzájemně vyhrožují kvůli pokusům pobaltského státu potlačit stínové tankery, což v minulých dnech způsobilo pronásledování tankerů oběma armádami.

Dmitrij Peskov, mluvčí ruského prezidenta Vladimira Putina, včera novinářům řekl, že Rusko bude bránit svá plavidla v Baltském moři. "Jak ukázaly nedávné události spojené s pokusem o pirátský útok na jeden z tankerů, Rusko prokázalo, že je schopno reagovat poměrně tvrdě," řekl Peskov. Nebylo to poprvé, co byla taktika Estonska tento týden označena za pirátské akce. Na úterním zasedání Rady bezpečnosti OSN, které se zabývalo námořní problematikou, označil ruský zástupce Vasilij Nebenza rozhodnutí Estonska pronásledovat stínový tanker za "srovnatelné s pirátstvím". Na stejném zasedání Rady bezpečnosti se vyjádřil i generální tajemník OSN António Guterres: "Vzhledem k tomu, že hrozby pro námořní bezpečnost jsou stále složitější a propojenější, je nezbytná lepší koordinace a silnější správa námořních záležitostí."

Nice na jihu Francie bude příští měsíc hostit konferenci OSN o oceánech 2025. "Bez námořní bezpečnosti nemůže existovat globální bezpečnost," zdůraznil Guterres.

V posledních měsících byly v Baltském moři napadeny plynovody, elektrické kabely a optické kabely, pravděpodobně obchodními loděmi, které za sebou táhly kotvy, což donutilo NATO zřídit námořní ochrannou operaci Baltic Sentry. Do operace Baltic Sentry je zapojena řada prostředků, včetně fregat, ponorek, námořních hlídkových letadel a bezpilotních letounů.

Ve společném prohlášení hlav států a předsedů vlád Dánska, Estonska, Finska, Litvy, Lotyšska, Německa, Polska a Švédska ze začátku letošního roku se uvádí: "Využívání takzvané stínové flotily Ruskem představuje zvláštní hrozbu pro námořní a environmentální bezpečnost v oblasti Baltského moře i v celosvětovém měřítku. Tato zavrženíhodná praxe rovněž ohrožuje integritu podmořské infrastruktury, zvyšuje rizika spojená s chemickou municí ukládanou do moře a významně podporuje financování nezákonné agresivní války Ruska proti Ukrajině."



SSL Express 23-05-2025 Washington se opět pustil do IMO a zahájil vyšetřování v souvislosti s vlajkami (Splash 247)

Federální námořní komise (FMC) provádí nesoudní šetření s cílem zjistit, zda zákony, předpisy nebo praktiky některých zahraničních vlád týkající se vlajky plavidel nevytvářejí nepříznivé podmínky pro námořní dopravu v zahraničním obchodu USA. FMC uvedla, že je znepokojena podmínkami, které vytváří široká a nerovnoměrná škála zahraničních zákonů, předpisů a postupů týkajících se vlajkování plavidel, a upozorňuje na to, že mnoho zemí se zapojilo do "závodu ke dnu" - situace, kdy si země konkurují snižováním standardů a zmírňováním požadavků na dodržování předpisů, aby získaly potenciální konkurenční výhodu.

"Tím, že země nabízejí registraci a vlajkování plavidel s malým nebo žádným dohledem nebo regulací, mohou mezi sebou soutěžit, aby získaly příjmy ze souvisejících poplatků a minimalizovaly výdaje spojené s kontrolou plavidel a zajištěním souladu s příslušnými požadavky na údržbu a bezpečnost," uvedla FMC. Americký regulační orgán prohlásil, že Mezinárodní námořní organizace (IMO) nepřinesla smysluplnou změnu ani odrazující opatření proti tomu, co je podle něj rostoucím celosvětovým problémem. "Nejednotné politiky a nejednotné dodržování předpisů se ukázaly jako neúčinné při zajišťování spolehlivosti a efektivity námořní dopravy," uvedla FMC v posledním americkém prohlášení namířeném proti IMO, které následovalo po rozhodnutí USA nezúčastnit se dubnového zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí v sídle IMO. "Vzhledem k tomu, že IMO nemá pravomoc vymáhat dodržování standardů registrace plavidel ani trestat státy, které je nedodržují, je nepravděpodobné, že by její úsilí sloužilo jako účinný odstrašující prostředek nebo přineslo smysluplnou změnu, která by omezila zneužívání. Je zapotřebí komplexní a vymahatelný přístup," uvedla FMC a dále hovořila o účelových vlajkách, otevřených rejstřících, podvodných rejstřících a stínové flotile.

Šetření bude zahájeno 90denní lhůtou pro veřejné připomínky.



SSL Express 23-05-2025 Oracle Cloud SCM přidává funkce pro zvládání narušení globálního obchodu (VoxLog)

Společnost Oracle nabízí v řešení Oracle Fusion Cloud Supply Chain and Manufacturing (Oracle Cloud SCM) nové funkce pro správu obchodu, které pomáhají firmám zvládat složitost celních povinností a mezinárodních obchodních dohod. Tyto aktualizace pro Oracle Fusion Cloud Global Trade Management, které jsou nyní k dispozici, podle softwarové společnosti umožňují automatizaci procesů dodavatelského řetězce v globálním měřítku, zvyšují přehled o dodávkách objednávek a zlepšují rozhodování.

„Vedoucí představitelé dodavatelských řetězců se snaží řešit současnou situaci hledáním nových způsobů podnikání s ohledem na vyvíjející se globální obchodní dohody a cla,“ uvedl Chris Leone, výkonný viceprezident pro vývoj aplikací ve společnosti Oracle. "Abychom našim zákazníkům pomohli zvládat tuto složitost, přidali jsme do řešení Oracle Global Trade Management nové funkce. Umožňují vedoucím pracovníkům v dodavatelských řetězcích rychle reagovat na změny a omezit narušení jejich globálních dodavatelských řetězců."

- Mezi nové funkce integrované do Oracle Cloud SCM patří:
Klasifikace produktů řízená umělou inteligencí, jejímž cílem je pomoci manažerům logistiky rychle klasifikovat nové a změněné produkty na základě celních sazeb, seznamů kontrolovaného vývozu a seznamů vojenského materiálu.
- Podpora pro obchodní zóny mimo USA s cílem pomoci odložit nebo snížit cla a tarify u dovozu z USA prostřednictvím správy stavu zón zahraničního obchodu, auditu stavu zásob a generování zpráv o zónách zahraničního obchodu.
- Zefektivnění zpracování programů obchodních pobídek s cílem zmírnit dopad cel na dodavatelský řetězec a lepší využití programů navrácení cla sledováním zboží a cel od dovozu až po vývoz.
- Vytváření zpráv o programech obchodních pobídek pro snížení nákladů rychlým generováním dat a zpráv potřebných k přípravě a podání žádostí u celních orgánů.

