

SSL EXPRES

26.05.-30.05. 2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 26-05-2025 Hapag-Lloyd se obává o terminál v Janově (DVZ)

V italském přístavu Janov probíhá už měsíce spor o terminál patřící skupině Spinelli, v níž Hapag-Lloyd drží už dobré dva roky 49procentní podíl. Nyní se hamburský dopravce obává o budoucnost tohoto zařízení. Zhruba za pět týdnů, koncem června 2025, předčasně vyprší koncese na provoz terminálu ve Staroměstském přístavu. Provozní licence byla původně platná do roku 2056. Důvodem předčasného ukončení je právní spor, který trvá od října loňského roku, jak vyplývá ze zpráv v různých italských médiích, včetně online magazínu „ShipMag“.

Podle toho provozovatel terminálu PSA loni vyzval k právnímu přezkumu koncese. Z pohledu konkurenta Spinelli porušuje ustanovení územního plánu přístavu. Plán stanoví, že na lokalitě je povolena víceúčelová manipulace, ale že společnosti Spinelli a Hapag-Lloyd zde primárně manipulovaly s kontejnery – přibližně 580 000 TEU ročně. Tento nárok byl koncem října potvrzen státní radou v Janově a koncese byla předčasně ukončena – již na konci roku 2024. Spinelli se poté odvolal a regionální přístavní úřad udělil šestiměsíční prozatímní povolení k zachování provozu a neohrožení přibližně 600 dotčených pracovních míst. Dočasné povolení stanoví, že oblast musí být využívána převážně pro „nekontejnerizovaný“ náklad.

Společnost Hapag-Lloyd mezitím znovu potvrzuje strategický význam lokality v Janově a vyzývá k „vyjasnění nedorozumění“ s italskou vládou a k „obnovení koncese“. Prohlášení z počátku tohoto týdne dále uvádí, že společnost Hapag-Lloyd investovala do janovského přístavu „několik set milionů eur“ na základě předpokladu, že provozní licence terminálu je platná do roku 2056.

„Potřebujeme jistotu a předvídatelnost, abychom mohli pokračovat v investicích a rozšiřovat naše podnikání v Itálii.“ Pokud by koncese vypršela, investiční plány v Itálii by byly ohroženy. Podle vlastních informací je Hapag-Lloyd největším zákazníkem severozápadního italského uzlu a druhým největším zákazníkem ze všech přístavů v zemi. Od roku 2019 provozuje přepravní společnost ve městě své regionální sídlo pro jižní Evropu a zaměstnává více než 500 lidí.

Žalobce PSA je v přímé konkurenci se společností Spinelli, a tedy se společností Hapag-Lloyd v Janově. Mezinárodní skupina provozuje kontejnerový terminál „PSA Sech“ v bezprostřední blízkosti. O několik kilometrů dále na západ se nachází mnohem větší kontejnerové centrum „PSA Genoa Prá“. Podle zpráv z „ShipMag“ a „Transporto Europa“ projevila o oblast zájem i italská přepravní společnost Grimaldi, jakmile vyprší Spinelliho koncese. Společnost Grimaldi chce využít prostor k posílení svého podnikání v oblasti ro/ro a trajektů v Janově, kterému dosud dominovala společnost MSC a její dceřiné společnosti, jako je GNV.



SSL Express 26-05-2025 Asijsko-pacifický a celosvětový nárůst tonáže (World ACD)

Celosvětová tonáž leteckého nákladu se minulý týden výrazně zvýšila a mezitýdně vzrostla o +6 % (WoW), a to především díky silnému oživení z asijsko-pacifických kořenů spojenému se změnou tarifní politiky v USA a návratem objemů po svátcích v Japonsku a Jižní Koreji.

Celosvětová tonáž leteckého nákladu se minulý týden výrazně zvýšila a mezitýdně vzrostla o +6 % (WoW), a to především díky silnému oživení z asijsko-pacifických kořenů spojenému se změnou tarifní politiky v USA a návratem objemů po svátcích v Japonsku a Jižní Koreji. Podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy z WorldACD Market Data byly dvě třetiny z +6% oživení celosvětové tonáže WoW ve 20. týdnu (12. až 18. května) způsobeny zvýšením nalétané účtovatelné hmotnosti WoW z Číny a Hongkongu (+8 %) a z Japonska (+60 %) a Jižní Koreje (+21 %) – které se zotavovaly z japonského svátku Zlatý týden (29. dubna až 6. května) a ze "Dne dětí" (5. května) v Jižní Koreji. Tento nárůst přispěl k +11% nárůstu celkové tonáže WoW z asijsko-pacifického původu ve 20. týdnu. Došlo však také k silnému nárůstu WoW ze zemí Blízkého východu a jižní Asie (MESA) (+11 %) a Evropy (+6 %).

Ukončení dovozního cla "de minimis" a výjimek z hlášení pro zboží nízké hodnoty z Číny a Hongkongu do USA dne 2. května, spolu s prudkým zvýšením amerických cel na veškeré zboží pocházející z Číny, vedlo k propadu dopravy a desítkám týdenních transpacifických nákladních letů, které byly koncem dubna zrušeny nebo pozastaveny nebo přesunuty na jiné trhy, jako je transatlantický obchod. Naopak následná nedávná deeskalace obchodní války mezi USA a Čínou a prozatímní dohoda mezi USA a Čínou z 12. května – která zahrnovala úplné zrušení některých cel, pozastavení jiných na 90 dní a částečné zmírnění změn de minimis – zřejmě stimulovaly silné oživení dopravy z Číny a Hongkongu do USA, který vzrostl o +19 %, WoW, ve 20. týdnu. To následovalo po dvou týdnech výrazného poklesu WoW a posunutí tonáže z Číny a Hongkongu do USA se vrátilo téměř na úroveň ze začátku dubna – a na konci února, před prudkým nárůstem objemů v březnu před vyššími cly od dubna.

Spotové sazby na tomto trhu se mezitím v posledních dvou týdnech stabilizovaly na úrovni kolem 4 USD za kilogram poté, co ve druhé polovině dubna prudce vzrostly, zejména v Hongkongu.

Pro srovnání, tonáž z Číny a Hongkongu do Evropy v posledních třech týdnech také posílila, včetně +9% nárůstu WoW z Číny ve 20. týdnu – kombinované objemy z Číny a Hongkongu do Evropy se tak vrátily téměř na nejvyšší úroveň v tomto roce a na úroveň hlavní sezóny v listopadu a prosinci. Na straně cen se spotové sazby ve 20. týdnu z Číny do Evropy snížily o -5 %, WoW na 3,71 USD za kilogram, což byl čtvrtý pokles za pět týdnů, zatímco spotové sazby z Hongkongu do Evropy se mírně zotavily (+2 %, WoW) na 4,39 USD za kilogram – jejich druhá nejnižší týdenní průměrná úroveň v tomto roce a výrazně pod průměrem téměř 5 USD v roce 2025.

!?! SSL Express 27-05-2025 Nad rámec cel: Neviditelné příčiny narušení globálního obchodu (Shipping and Freight Resources)

Po několik let nebo desetiletí byla předvídatelnost tónem, který udržoval vše v souladu s globálním obchodním prostředím. Ale od onoho nechvalně proslulého viru, jehož jméno by nemělo být vysloveno, je melodie poněkud rozladěná, poznamenaná náhlým geopolitickým napětím, obchodními válkami, měnicími se aliancemi a reaktivními regulacemi, které vytvářejí třenice nejen v kontejnerových překladištích a na celních přepážkách, ale i v celých ekonomikách. Tyto skryté náklady, kdysi ukryté v příplatcích za přepravu a maržích dodavatelů, jsou nyní v centru pozornosti.. A pociťuje je celý svět.

Začněme v USA, kde nedávné kroky k uvalení nových poplatků na lodě postavené a provozované v Číně jsou příkladem problému. Podle Úřadu obchodního zmocněnce USA (USTR) mají tyto poplatky, které jsou součástí opatření podle oddílu 301 zaměřeného na podporu domácího loďařství, vstoupit v platnost za šest měsíců. Tyto poplatky, které začínají na 50 USD/NT za lodní tonáž a 120 USD za kontejner, se budou v následujících 3 letech každoročně zvyšovat. Ačkoli má

tato strategie oživit americkou výrobu, hrozí vedlejší škody. Ekonomická studie z března 2025 zjistila, že tato cla by omezila lodní dopravu do mnoha amerických přístavů, což by vedlo k přesměrování nákladu do Kanady a Mexika a možná by to stálo desítky tisíc pracovních míst spojených s přístavy. A to jsou jen Spojené státy. Další obchodní politiky po celém světě mají kaskádové účinky.

Změna obchodní politiky Indie: Cílem aktualizovaných indických pravidel pro celní hodnocení je zabránit zneužívání obchodních dohod a zvýšit transparentnost, zejména v citlivých odvětvích, jako jsou drahé kovy. I když se jedná o krok správným směrem, náhlé zavedení způsobilo u vývozců zmatek. Mnozí z nich se potýkají se zpožděním a dalšími náklady, protože spěchají, aby splnili nové klasifikační normy. Platforma ULIP (Unified Logistics Interface Platform) mění indickou logistiku tím, že propojuje všechny zúčastněné strany na jediné digitální platformě.. S více než 91 miliony přístupů k rozhraní API v lednu 2025 je přijetí jasné. Mnoho malých a středních podniků se však potýká s integrací, což vede k zádrhelům při odbavování nákladu a problémům se synchronizací systémů, které zpomalují práci. Malí vývozci, kteří jsou již tak přetížení, mají potíže udržet krok. Kombinace nových pravidel a rychlé digitalizace zvyšuje tlak na dodržování předpisů, hrozí zpoždění zásilek a nespokojenost klientů.

Keňa čelí rostoucím obavám kvůli African Growth and Opportunity Act (AGOA) a konkurenci Číny, protože se blíží vypršení platnosti zákona (AGOA) v září 2025, což ohrožuje až 66 000 pracovních míst v textilním a oděvním průmyslu. Navzdory ujištění prezidenta Williama Ruta zůstává prodloužení nejisté, takže vývozci jsou vystaveni potenciální ztrátě trhu. Čína mezitím pokračuje v rozšiřování své působnosti v Africe prostřednictvím iniciativy Pásmo a cesta. Od roku 2024 se čínské firmy budou podílet na výstavbě více než třetiny afrických přístavů a jen v loňském roce do nich investovaly 29,2 miliardy USD. To sice zlepšuje infrastrukturu, ale vyvolává to obavy ohledně závislosti a regulačního dohledu.

Mechanismus Evropské unie pro úpravu uhlíkových hranic (CBAM) má být plně zaveden do roku 2026. Tento mechanismus zavede clo na dovoz uhlíkově náročného zboží, jako je ocel, cement a hliník, aby se zabránilo úniku výrob a vyrovnaly se podmínky pro výrobce v EU. Vývozci z rozvojových zemí, včetně afrických, čelí při dodržování CBAM značným problémům. Malé a střední podniky (MSP) jsou obzvláště zranitelné kvůli omezeným zdrojům a technickým znalostem. Mohou se potýkat se složitostí vykazování emisí a finanční zátěží spojenou s nákupem uhlíkových certifikátů. Aby se tyto obavy vyřešily, schválil Parlament EU revizi CBAM, která vyjímá společnosti, které dovážejí méně než 50 tun příslušného zboží ročně.. Cílem této změny je zbavit více než 90 % dovozců administrativní zátěže a zároveň zachovat ekologickou integritu mechanismu.

Květnová aktualizace PMSA pro rok 2025 ukázala, že v 1. čtvrtletí v Severní Americe překonal letecký dovoz hodnotu námořního kontejnerového dovozu - což je vzácný jev. Tento nárůst byl způsoben tím, že dovozci spěchali se zbožím před zavedením nových celních režimů. Tento přechod na leteckou dopravu však s sebou nese vyšší emise, vyšší pojistné a menší flexibilitu kapacit pro kritické zboží. Agentura PMSA upozornila, že velká část tohoto přesunu pochází z obchodních tras, jako je Irsko, Švýcarsko a Tchaj-wan, což ukazuje na globální povahu tohoto modelu. Agentura PMSA rovněž oznámila, že v dubnu 2025 došlo k mírnému oživení kontejnerové dopravy v hlavních amerických přístavech - přístavy jako Long Beach a Savannah vykázaly meziroční nárůst. Vedoucí pracovníci přístavů, jako je Mario Cordero, však zůstávají opatrní a poznamenávají, že "10% snížení objemu nákladu v našem přístavu představuje ztrátu 100 000 pracovních míst souvisejících s přístavy v Kalifornii.". Zdůraznil, že nepředvídatelná

obchodní jednání způsobují narušení daleko za hranicemi celních přepážek.

Taková nestálost vyvolává u plánovačů logistiky averzi k riziku. Zajišťují se nadměrnými zásobami, diverzifikují trasy přes méně efektivní koridory nebo odkládají rozhodnutí o expanzi; a to vše zvyšuje náklady.

Nepokoje, bezpečnost a nestabilita: Nepokoje zaměstnanců v přístavech a terminálech se znovu staly kritickým rizikovým faktorem. Jen v minulém roce stávky přístavních dělníků v Evropě a USA zpozdily harmonogramy lodí, způsobily zpoždění ve vnitrozemské dopravě a přinutily odesílatele přesměrovat náklad za cenu značných nákladů. Vzhledem k tomu, že kolektivní smlouvy jsou pod tlakem kvůli inflaci a obavám z automatizace, hrozba opakovaného přerušení provozu je stále větší. Kybernetická bezpečnost je dalším tichým stresorem. S tím, jak přístavy a lodní společnosti spěchají s digitalizací, se množí zranitelná místa. Digitalizace obchodu, od elektronických konosamentů po přístavní data v reálném čase, vyžaduje robustní bezpečnostní rámce, ale investice do kybernetické bezpečnosti zůstávají přinejlepším neúplné. Konečně, nestálost klimatu již není hypotetickou hrozbou. Od historických povodní, které zatopily německé železniční tratě, až po tajfuny, které přesměrovaly lodě z východní Asie, způsobují nyní povětrnostní jevy přímé a časté narušení. Pojistné stoupá a plánovači dodavatelských řetězců jsou nuceni počítat se zpožděním počasí jako se standardním rizikem, nikoliv jako s výjimkou.

Závěr: Obchodní politika už není jen otázkou dovozních cel a přístavních preferencí. Určuje, kdo obchoduje, jak obchoduje a za jakou cenu. Skryté náklady - od přesměrování nákladu přes ztrátu pracovních míst až po neefektivitu dopravy - už nejsou skryté. Jsou patrné v rozvahách a zasedacích místnostech po celém světě. Je načase, aby politici přestali používat obchod jako taktický nástroj a začali s ním zacházet jako se strategickou infrastrukturou. Protože pokud budeme i nadále používat nepředvídatelnost jako zbraň, riskujeme, že převrátíme ekonomiku, kterou se snažíme řídit.

SSL Express 26-05-2025 Kühne + Nagel získává španělského poskytovatele přepravních služeb TDN (DVZ)

Švýcarská logistická skupina Kühne + Nagel plánuje rozšířit své podnikání na Pyrenejském poloostrově. Aby společnost dosáhla tohoto cíle, hodlá akvizici španělského poskytovatele dopravních služeb TDN (Transporte y Distribución Nacional) se sídlem v Madridu. Nyní byla podepsána odpovídající dohoda. Tento strategický krok významně posiluje evropskou síť sběrné služby skupiny, uvádí se v prohlášení společnosti Kühne + Nagel.

Společnost TDN zaměstnává přes 600 lidí a v roce 2024 odbavila více než milion zásilek. S 45 terminály a flotilou více než 700 vozidel v rámci své partnerské sítě provozuje TDN denně více než 200 tras spojujících celé Španělsko, Baleárské ostrovy, Kanárské ostrovy a Portugalsko. Po dokončení transakce bude TDN plně integrována do společnosti Kühne + Nagel. Po schválení příslušnými regulačními orgány se očekává, že akvizice bude dokončena v nadcházejících týdnech. Kupní cena zatím nebyla zveřejněna.

SSL Express 26-05-2025 Transporeon znovu aktivuje mapu čekacích dob na hranicích (DVZ)

Platforma Freight Perspectives, kterou provozuje společnost Transporeon, opět poskytuje mapu, která vizualizuje čekací doby na evropských hranicích. Základem jsou data o viditelnosti z telematické sítě platformy, která se zobrazují se zpožděním přibližně čtyř hodin. Zaznamenávají se jak překročení hranic na vnějších hranicích EU, tak i v rámci Evropy. Služba byla původně spuštěna

v roce 2020 v důsledku pandemie koronaviru, kdy měly hraniční kontroly rozsáhlý dopad na silniční nákladní dopravu.

Mapa v současné době opět ukazuje obrovská zpoždění, zejména na německo-polské hranici. Podle hodnocení platformy lze nejdelší čekací doby na vstup do Německa očekávat na hraničním přechodu Świecko/Frankfurt (Odra). Kromě toho Transporeon zveřejňuje týdně aktualizovaný index zpoždění na německých hranicích. Datový analytik Christian Dolderer ukazuje, že zpoždění na východních hraničních úsecích jsou výrazně vyšší než celostátní průměr.

Sledovat můžete na <https://freightperspectives.substack.com/p/border-waiting-times-europe>

SSL Express 26-05-2025 Daně z plavby po Mosele budou zrušeny (DVZ)

Od 1. července 2025 nebudou muset plavidla na vnitrozemských vodních cestách po Mosele platit poplatky za cestu. Vládní frakce CDU/CSU a SPD převzaly návrh zákona v tomto smyslu z minulého volebního období, který po skončení semaforové koalice již nebylo možné uplatnit, a ve čtvrtek jej předložily Spolkovému sněmu. Očekává se, že zákon bude definitivně schválen v příštím týdnu zasedání začátkem června.

Zrušení daní z Mosely se setkalo s velkým souhlasem v Bundestagu. Během debaty se také volalo po rozšíření zdymadel, které již bylo zahrnuto ve Federálním plánu dopravní infrastruktury z roku 2003, jelikož je to naléhavě nutné ke zmírnění dopravní zácpy, jako například po nehodě u zdymadla Müden v prosinci 2024. Zástupce AfD Rene Bochmann poukázal na dohodu připojenou k zákonu o finanční kompenzaci ve prospěch společnosti „Voies Navigables de France“. Němečtí daňoví poplatníci by za to museli do konce roku 2025 zaplatit 9,5 milionu eur. Politik AfD také vyjádřil svůj nesouhlas s plánovaným zřeknutím se případných nároků členských států Francie, Německa a Lucemburska vůči Mezinárodní moselské společnosti (IMG). Uvedl, že by se tím ušly zhruba 317 milionů eur, které by pak chyběly na investice do federálních vodních cest. Spolková republika se místo toho zaměřila na ušetřené peníze. Zrušením mýtného ekonomika ušetří ročně pět milionů eur, uvedl Harald Orthey (CDU). Z toho by mělo prospěch přibližně 700 firem – a také ze snížení byrokracie. Současný tarifní dokument pro plavbu po řece Mosele má 30 stran. „To už je pryč,“ dal jasně najevo Orthey. Podpora vnitrozemské vodní dopravy však bude pokračovat. Ortheyho parlamentní kolega Carl-Philipp Sassenrath (CDU) navrhl vypracovat aktualizaci Hlavního plánu vnitrozemské plavby a použít ji jako základ pro naléhavě potřebné dodatečné investiční plány pro vnitrozemskou plavbu.

Stále je však naléhavě potřeba dalších opatření, uvedl poslanec SPD, který se – stejně jako ostatní řečníci – zabýval problémem s propustěmi. V 60. letech 20. století bylo deset zdymadel Mosely vybaveno pouze jednou plavební komorou. Pokud selže být jen jedna plavební komora, veškerá lodní doprava na Mosele se zastaví, řekl Mieves. Přestože všech deset zdymadel je již léta uvedeno jako priorita ve Federálním plánu dopravní infrastruktury, uvedl, že druhou komorou byly dosud vybaveny pouze tři zdymadla. Návrh zákona pochválil i nový předseda dopravního výboru Tarek Al Wazir (Zelení). Daň z dopravy, která je v porovnání s klimatem šetrná, nedává smysl, vysvětlil. Koneckonců, vnitrozemská vodní doprava je jedním z klimaticky nejšetrnějších způsobů přepravy zboží.

Spolkový svaz německé vnitrozemské plavby (BDB) legislativní iniciativu vítá. Díky tomu bude Mosela konkurenceschopnější a ještě atraktivnější pro přesun dopravy na vodu. Generální ředitel BDB Jens Schwanen také vítá skutečnost, že nová vláda diskutuje o tomto odvětví hned na začátku legislativního období: „Plenární debata byla vrcholem pro vnitrozemskou plavbu. Jsme potěšeni, že náš návrh na aktualizaci Generálního plánu vnitrozemské plavby byl dnes přijat a vládní frakce jej předložila jako doporučení Federálnímu ministerstvu dopravy.“



SSL Express 26-05-2025 Fotogalerie: Před oknem je kontejnerová loď

To bylo těsně: 135 metrů dlouhá kontejnerová loď zastavila v norském fjordu jen pár metrů od domu na vodě. Loď ráno najela na mělčinu v Trondheimfjordu poblíž Bynesetu - přímo před domem Nora Johana Helberga.

Helberg řekl televizní stanici NRK, že v té době ještě spal a zpočátku si incidentu ničeho nevšiml. „Ale probudili jsme se, když soused hlasitě zazvonil. Řekl: ‚Viděl jsi tu loď?‘,“ citoval ho moderátor. „Bylo to naprosto absurdní. Když jsem se podíval z okna, viděl jsem obrovskou příď lodi.“ Kdyby loď narazila do pevniny pět metrů vpravo, jeho dům by teď pravděpodobně vypadal úplně jinak, řekl Helberg.

Incident nakonec skončil relativně neškodně: Podle Helberga zůstal dům nepoškozen, s výjimkou potrubí tepelného čerpadla, posádka lodi zůstala nezraněna a neexistovaly žádné obavy z úniku oleje. Záchrana kontejnerové lodi však bude trvat několik dní. Záchrana nákladu lodi měla začít v neděli ráno, informovala tisková agentura NTB. Toto potrvá „dlouho do příštího týdne“. Policie předpokládá, že viník usnul na můstku lodi. Muž, stejně jako ostatní členové posádky, uvedl, že usnul, informovala norská tisková agentura NTB s odvoláním na policii. Je prý cizím občanem s důstojnickou hodností a ve věku 30 až 40 let, nikoli však kapitánem.



SSL Express 27-05-2025 Zveřejnění vedení samostatné nákladní společnosti FedEx (DVZ)

Vzhledem k tomu, že společnost pokračuje v oddělování své divize LTL, společnost Fedex oznámila nominace na několik vedoucích pozic. John A. Smith, který dříve působil jako provozní ředitel společnosti Fedex pro USA a Kanadu, byl jmenován prezidentem a generálním ředitelem společnosti Fedex Freight. R. Brad Martin, místopředseda představenstva společnosti FedEx, převezme funkci předsedy představenstva společnosti FedEx Freight. "Společně mají zkušenosti a odborné znalosti, které jim umožní úspěšně utvářet tuto novou a vzrušující kapitolu nezávislého nákladu FedEx," řekl Raj Subramaniam, prezident a generální ředitel společnosti FedEx. Jmenování Smitha a Martina vstoupí v platnost po dokončení oznámeného odštěpení společnosti FedEx Freight. Plány na toto odštěpení, které by mělo být dokončeno do června 2026, podle společnosti zůstávají podle plánu. Očekává se, že IPO proběhne do 18 měsíců. Vznikl by tak největší poskytovatel LTL přepravy v Severní Americe. Společnost Fedex doufá, že tento krok umožní, aby byly oddělené jednotky v budoucnu více provozně sladěny s příslušnými potřebami zákazníků. Kromě toho by mělo být možné lépe zmapovat investiční a kapitálové požadavky jednotlivých oblastí.

Až do rozdělení si Smith bude i nadále držet svou současnou pozici. Mezi jeho povinnosti patří vedení divize FedEx Freight a odpovědnost za pozemní provoz společnosti FedEx v USA a Kanadě. Členem týmu FedEx Freight a jeho předchůdců je již 25 let a má více než 30 let zkušeností v oboru.

Martin je v současné době předsedou výboru pro audit a finance společnosti Fedex. V této roli vedl strategickou analýzu představenstva týkající se divize FedEx Freight, která vedla k rozhodnutí o vyčlenění. I nadále bude členem představenstva společnosti FedEx a zároveň převezme předsednictví představenstva nové společnosti FedEx Freight.

SSL Express 27-05-2025 Námořní přeprava: Cesta do neznáma (více na T+L 2025, akce DVZ Marilog 2.6. od 16.00)

Jakkoli je situace v globální obchodní politice chaotická od celní ofenzívy Trumpovy administrativy, vyhlídky pro podnikání v námořní přepravě jsou nevyčíslitelné. Již dříve bylo zřejmé, že rok 2025 nebude "normálním" rokem. Pokračující bezpečnostní krize v Rudém moři s odkloněním všech hlavních aliančních liniových linek kolem mysu Dobré naděje a vyhlídkou na další stávky v přístavech – zejména na východním pobřeží a pobřeží Perského zálivu USA – nevyvolaly mezi účastníky trhu optimismus. Hlavní stávka amerických přístavních dělníků byla v lednu odvrácena, ale problémy v evropských přístavech se zvýšily. Od začátku roku způsobily pracovní spory, varovné stávky, problémy s infrastrukturou a zpožděné lodě extrémní provozní poruchy mezi Le Havrem na západě a Hamburkem na východě Severního moře. S kolapsem objemů nákladu v čínsko-americkém obchodu v důsledku eskalace cel a protitarifů je nyní chaos dokonalý. V důsledku toho mizí i růst poptávky po dopravě jako stabilizační konstanty pro liniovou dopravu, alespoň v krátkodobém horizontu. Rezervace z Číny do USA se údajně v dubnu propadly až o 50 procent poté, co Trump odpálil svůj celní ohňostroj. Stejně jako v době pandemie koronaviru je i nyní strategickým mottem dopravců: drive on sight.

Jak obtížné jsou v současné situaci prognózy, se ukázalo v první průběžné zprávě společnosti Maersk na začátku května. Tržní očekávání Dánů ohledně kontejnerové dopravy v tomto roce se pohybují ve velmi širokém rozmezí mezi minus 1 a plus 4 procenty. Po silném prvním čtvrtletí, které se vyznačovalo předzásobením, očekává společnost Maersk růst na trhu i ve druhém čtvrtletí, "zejména pokud odesílatelé opět využijí 90denní celní přestávky". Nejpozději v červenci

se ale situace stane zcela nepředvídatelnou. Buď se kontejnerová doprava začne zmenšovat, nebo – za předpokladu, že budou cla zrušena – zažije podle odhadu společnosti Maersk opět boom. To znamená začátek nové kapitoly pro liniové přepravní společnosti. Po delším období plného vytížení svých flotil v důsledku solidního růstu nákladu a delších cestovních vzdáleností v důsledku obchvatu Rudého moře musí nyní dopravci přistoupit ke snížení kapacity - v opačném případě hrozí, že objemové ztráty budou násobeny cenovými ztrátami.

Sazby za přepravu jsou z historického hlediska stále relativně vysoké, ale trend již několik měsíců směřuje dolů. Drewryho World Container Index (WCI), který sleduje spotové sazby na třech hlavních trasách Dálný východ/Evropa, Dálný východ/Severní Amerika a Transatlantik, nyní sklouzl o 34 procent pod loňskou úroveň. Před dvanácti měsíci trh ještě spekoval, že sazby během pandemie směřují k historickým maximům, dnes se však rozcházejí názory na to, zda to stačí i na sezónní nárůst cen. To je zřejmé z forwardových cen na futures burze v Šanghaji pro spotovou nákladní dopravu na trase Dálný východ-Evropa. Ještě před několika týdny měly "SCFIS Europe Futures" (EC), se kterými se zde již nějakou dobu obchoduje, vysoké prémie ve srovnání se současnou spotovou úrovní. Mezitím se kontrakty na červen a říjen obchodují dokonce pod současnou spotovou úrovní. Pouze za srpen účastníci trhu obchodují sazby, které jsou přibližně o 13 procent vyšší než v současnosti. Počáteční úroveň je již velmi nízká, se sazbami někde mezi 1 400 a 2 000 americkými dolary/FEU (hlavní přístav v Číně do Rotterdamu/Hamburku). Scénář, který má mnoho účastníků trhu na mysli, spočívá v tom, že dopravci stáhnou své nadbytečné lodě z transpacifického obchodu a přesunou je na trasu Asie-Evropa, místo aby je dočasně úplně stáhli z provozu. Vzhledem k tomu, že ekonomický vývoj v Evropě neumožňuje žádné velké skoky v poptávce po dovozu, nevyhnutelně by se vytvořily nadměrné kapacity, které by tlačily dolů úroveň nákladní dopravy. S rozhodnutím, kam umístit všechny lodě, se zdá, že kontejnerové linky nějakou dobu váhají.

V krátkodobém horizontu se počet slotů v dopravě z Dálného východu do Severní Ameriky snížil o více než 20 procent. Kromě zrušení jednotlivých odjezdů linky nyní dočasně pozastavily deset spojů týdně. Za normálních okolností by se ve statistikách rušených odjezdů muselo objevit mnoho lodí, například ty, které vede průmyslová služba Alphaliner. To se však dosud nestalo. Místo toho míra idles ("nečinné lodě") zůstává na historicky nízkém 0,5 procenta. Jiné odhady jdou ještě níže. Pokud lodě nezakotví, lze důvodně předpokládat, že je jejich provozovatelé vyslali na poziční plavby do nových oblastí plavby. Jasnější obrázek se ukáže až v následujících týdnech. Zdá se, že narušení a neefektivita v námořní dopravě, které v loňském roce pohltily velkou část produktivity a ergo kapacity, jsou za svým vrcholem. Přepravní časy a dodržování jízdního řádu již vykazují mírné zlepšení. Podle amerického poskytovatele IT služeb e2open, který provozuje také rezervační platformu Intra, se průměrné doby přepravy (od rezervace po vyzvednutí kontejneru v cílovém přístavu) na všech trasách v prvním čtvrtletí opět vyšplhaly na maximum 69 dní, kterého bylo dosaženo již ve třetím čtvrtletí roku 2022 během pandemie. K tomu pravděpodobně přispěla i reorganizace lodních systémů v rámci restrukturalizace aliance. Od března se objevují známky mírného zlepšení. Jakmile bude ohrožená situace v Rudém moři zmírněna a linky opět povedou své východo-západní služby přes Suezský průplav, dojde ke kvantovému skoku v kapacitě.

Celosvětový počet dostupných slotů by se pak mohl v důsledku kratších jízdních dob zvýšit až o 11 procent naráz. Mnoho hlasů v oboru, včetně služby Xeneta zabývající se informacemi o cenách, předpovídá v tomto případě propad sazeb za přepravu. Zatím není možné předpovědět, kdy ten čas přijde. Po masivních amerických leteckých útocích na pozice Houthiů v Jemenu a příměří s rebely, které bylo nyní dohodnuto, se šíří naděje, že Rudé moře bude brzy opět splavné pro západní lodní společnosti. Ale samotné linky ještě míru nedůvěřují. Všechny hlavní aliance nadále váhají. V hovoru s analytiky po zveřejnění údajů za první čtvrtletí společnost Maersk zopakovala

své hodnocení, že Rudé moře zůstane po zbytek roku tabu. Vzhledem k tomu, že teoreticky začíná hlavní sezóna na trasách východ-západ (červen až září) a sítě musí být během této doby co nejstabilnější, lze si jen těžko představit, že by se dopravci vrátili na suezskou trasu před koncem letošního roku, i kdyby jen z čistě praktických důvodů.

Pro rok 2026 by však došlo ke zcela zamíchání karet. Lodní průmysl by mohl doufat ve výrazné snížení sazeb díky uvolněnějším kapacitám. Tlak na ceny by se mohl výrazně zvýšit, pokud by se odbavení v přístavech opět zrychlilo. Přetížení terminálů po celém světě již nějakou dobu zabírá až 9 procent světové kapacity flotily kvůli čekacím dobám, jak ukazují výpočty výzkumné společnosti Linerlytica. Kritickými místy jsou překladiště na Dálném východě a v Evropě. I zlepšení o několik procentních bodů by mělo znatelný vliv na rovnováhu na trhu. Ale i na toto téma si dopravní společnosti a jejich zákazníci budou muset pravděpodobně počkat až do roku 2026, než dojde k výraznému pokroku. Protože na podzim budou muset všechny hlavní aliance znovu obrátit své lodní systémy vzhůru nohama. Výzva: odstranit všechny velké kontejnerové lodě postavené v Číně z amerických služeb a nahradit je loděmi postavenými v Jižní Koreji nebo Japonsku. Od října totiž mají vstoupit v platnost sankce navrhované americkým obchodním zástupcem pro velké lodě vyrobené v Číně. Podle přehledu hamburské lodní společnosti Peter Döhle je třeba vyměnit více než 120 kontejnerových lodí s kapacitou více než 4 000 TEU, aby se vyhnuly milionovým pokutám. To není snadný úkol, protože počet lodí v příslušných velikostních třídách je omezený.

Ať už se provozní podmínky v lodní dopravě normalizují nebo ne, nebo zda se horská dráha na trzích zmírní nebo zhorší, v nadcházejících letech se nevyhnutelně zvýší tlak na další otázku: přechod na čistou emisní nulu. V dubnu se členské státy IMO dohodly na balíček opatření ("střednědobá opatření") ke snížení emisí z lodní dopravy, který má vstoupit v platnost od roku 2028. Podobně jako nařízení "FuelEU Maritime", které bude v Evropě platit od letošního roku, nařízení IMO vyžadují, aby lodní společnosti rok od roku dále snižovaly emise z lodní dopravy. Klíčovým údajem je zde intenzita skleníkových plynů (GFI) energie spotřebované na palubě: gramy ekvivalentu CO₂ na megajoule. Cíle v oblasti snižování emisí jsou však ještě ambicióznější než cíle programu FuelEU. Za nedodržení cílových hodnot jsou účtovány značné penalizace. V následujících letech se proto liniové přepravní společnosti budou zabývat především jednou věcí: zajištěním vhodných kvót bionafty nebo syntetických paliv. Výrobní kapacity potřebné pro expedici nejsou zatím k dispozici ani na rýsovacím prkně.

(více na T+L 2025, akce DVZ Marilog 2.6. od 16.00)



SSL Express 28-05-2025 Přetížení kontejnerových přístavů se šíří z Evropy do USA a Číny

Přetížení přístavů v klíčových severoevropských uzlech se zintenzivňuje a nyní se šíří do Číny a USA, přičemž se očekává, že se situace zhorší v důsledku strategie Donalda Trumpa zavedení/zrušení celních tarifů. Situaci ještě zhoršuje nízká hladina vody na Rýně, která omezuje kapacitu člunů, zejména z Antverp a Rotterdamu, což dále zatěžuje vnitrozemskou logistiku. Hlavní vstupní brány včetně Antverp, Rotterdamu, Hamburku a Bremerhavenu se nyní potýkají s rostoucím počtem nevyřízených objednávek, protože kontejnerové lodě čelí rostoucím zpožděním. V přístavu Antverpy-Bruggy byl provoz dále napnut celostátní stávkou 20. května. Problém se neomezuje pouze na Evropu. Podobné vzorce se objevují v Šen-čenu, Los Angeles a New Yorku, kde se počet kontejnerových lodí čekajících na kotviště v posledních třech týdnech zvyšuje, uvádí Drewry. "Zpoždění v přístavech prodlužují dobu přepravy, narušují plánování zásob a nutí odesílatele, aby přepravovali další zásoby," poznamenal Drewry.

Dopravci mezitím přesměrovávají plavidla a zavádějí příplatky související s přetížením. K tlaku přispívá i to, že transpacifický obchod směrem na východ vykazuje známky brzkého vrcholu sezóny, což je podpořeno 90denní pauzou v clech mezi USA a Čínou, která má vypršet 9. července.



✈️ SSL Express 28-05-2025 Druhý důstojník obviněný z nedbalé navigace kvůli ostře sledovanému ztroskotání v Norsku minulý týden (Splash247)

Ukrajinský druhý důstojník na palubě kontejnerové lodi *NCL Salten* byl obviněn z nedbalé navigace po incidentu na pobřeží, k němuž došlo ve čtvrtek brzy ráno poblíž Trondheimu v Norsku. Loď najela na mělčinu jen pár metrů od letního sídla v Bynesetu a jen o vlasek se vyhnula vážným škodám na majetku.

Důstojník přiznal, že usnul na hlídce v době incidentu, ke kterému došlo kolem 5:30 místního času. Ztroskotání způsobilo menší poškození topného systému majitele domu, ale nevedlo k žádnému zranění 16 členů posádky na palubě. Norský námořní úřad a policie Trøndelag vyšetřují, zda byly dodrženy řádné požadavky na personál a dobu odpočinku.

NCL Salten, 135 m dlouhá kontejnerová feederová loď, byla na cestě do Orkangeru, když se odchýlila od kurzu a najela na mělčinu v rušném úseku, přičemž během posledních 24 hodin před přistáním dokončila tři zastávky v přístavu. Loď zůstává zaklíněna poblíž pozemku majitele domu a na záchrannou operaci dohlíží norská pobřežní správa.

Tento incident zdůrazňuje přetrvávající obavy z únavy a bezpečnostních postupů v námořním průmyslu. Norský námořní úřad již dříve vydal bezpečnostní zprávy zdůrazňující důležitost dodržování předpisů o hodinách odpočinku a udržování řádných kontrolních opatření, aby se předešlo nehodám.



🚚💖👨👩👧👦 SSL Express 28-05-2025 Humanitární pomoc pro děti (Eurotransport.de)

Dopravní a logistická společnost DSV a Dětský fond OSN (UNICEF) rozšiřují své partnerství s cílem urychlit dodávky životně důležitých zásob v případě mimořádných událostí. Tato intenzivnější spolupráce posiluje pilíř humanitární činnosti v rámci jejich tripartitního partnerství a doplňuje jejich společný závazek dostat se ke každému dítěti, reagovat na mimořádné události a budovat silnější dodavatelské řetězce pro budoucnost, uvedla logistická společnost.

Od září 2024 podporuje společnost DSV dětskou charitativní organizaci nákladními lety včasnou dodávkou více než 85 tun životně důležité pomoci pro děti v nouzových situacích v sedmi zemích. Patří mezi ně mimo jiné podpora prvního leteckého mostu UNICEF v reakci na mimořádnou situaci v Libanonu v roce 2024 a také dodávka 30 tun životně důležitého zdravotnického vybavení a stanů do Demokratické republiky Kongo na podporu boje proti vypuknutí neštovic.

Včasná připravenost je pro UNICEF klíčem k zajištění úspěšné humanitární pomoci. Klíčovou výhodou jsou předem stanovené dohody o dodávkách v naturáliích, které umožňují rychlou reakci na mimořádné události a efektivní distribuci humanitárních dodávek. Závazek společnosti DSV poskytovat organizaci UNICEF věcnou leteckou nákladní pomoc pomáhá zajistit, aby děti měly v prvních dnech nouzové situace rovný a včasný přístup k životně důležitému a život zachraňujícímu zboží.



👩💻🎁📅 SSL Express 28-05-2025 Veletrh logistiky T+L 2025 v Mnichově již za méně než týden otevře brány

Veletrh transport logistic, který se bude konat v Mnichově od 2. do 5. června, je považován za ústřední platformu logistického průmyslu, kde se setkávají odborníci z celého světa, diskutují o aktuálních trendech a představují inovativní řešení. Očekává se 2 670 vystavovatelů z více než 70 zemí. V roce 2023 akci navštívilo přibližně 75 000 návštěvníků, což je číslo, u kterého se letos dokonce očekává překročení, protože Messe München nyní očekává kolem 80 000 účastníků. Organizátor zareagoval na vysokou poptávku výraznou expanzí: v letošním roce se transport logistic rozkládá na více než 150 000 metrech čtverečních, které se rozprostírají jak na venkovní ploše, tak ve dvanácti výstavních halách – o dvě více než před dvěma lety. Tím se zvětší výstavní plocha o dobrých 10 procent. Jsou zde zastoupeny zúčastněné strany ze všech odvětví: letecká nákladní doprava, silniční nákladní doprava, námořní logistika, železniční nákladní doprava a také digitalizace a softwarová řešení. Zvláštní zajímavostí je prostorný venkovní areál s železničními kolejemi. Návštěvníci si zde mohou prohlédnout například lokomotivy, vagóny, nákladní automobily, přívěsy nebo speciální vozidla. Akce roste i z hlediska svého globálního dosahu. Pět nových zemí – Pákistán, Filipíny, Turkmenistán, Uruguay a Uzbekistán – bude letos poprvé zastoupeno na veletrhu transport logistic. Přibližně dvě třetiny vystavovatelů jsou ze zahraničí. Veletrh zaznamenává růst zájmu zejména ze zemí jako je Čína, Velká Británie, Itálie, Polsko, Turecko, USA a Spojené arabské emiráty.

Veletrh bude doprovázen bohatým konferenčním programem, který je zaměřen na výzvy a trendy v oboru. Mezi hlavní témata patří kybernetická bezpečnost, umělá inteligence (AI), udržitelnost, spolupráce a geopolitický vývoj a jejich dopad na globální obchod. Program s přibližně 150 odbornými akcemi bude zahájen ihned po oficiálním zahájení novým spolkovým ministrem dopravy Patrickem Schniederem. Zaplní 60 míst na čtyřech fórech přednáškami a diskusemi napříč všemi druhy dopravy a odvětví.

Zlatým hřebem transport logistic je letos opět Campus Plaza (hala A3, stánek 323/424). Ve speciální oblasti představí start-upy i zavedené společnosti inovativní řešení a nové obchodní modely. Zároveň se stane platformou pro kariérní témata. Závěrečný den veletrhu se pod heslem "Employer in the Spotlight" zaměří na témata jako employer branding, moderní pracovní prostředí a retence zaměstnanců. Krátké hlavní projevy a příležitosti k navazování kontaktů spojují zaměstnavatele a potenciální juniorní zaměstnance, specialisty a manažery. "Na veletrhu se vše točí kolem budoucnosti logistiky. A protože bez lidí je to nemyslitelné, je veletrh stále více také o budoucnosti logistiky s lidmi. To se odráží v četných personálních tématech v programu konference a ve speciálních oblastech," říká Robert Schönberger, Global Industry Lead ve společnosti transport logistic. Dalšími hlavními tématy Campus Plaza jsou kybernetická bezpečnost, udržitelnost a AI.

Kromě toho je k dispozici nová Exhibitor Stage (hala B5, stánek 133/234), kde mohou vystavovatelé prezentovat své novinky ve 20 až 40minutových slotech. Tento formát vznikl na základě průzkumů mezi vystavovateli a návštěvníky.

Air Cargo Europe je nedílnou součástí dopravní logistiky. Letos s přibližně 15 000 metry čtverečními poprvé obsadí dvě haly (A1 a A2). Veletrh letecké nákladní dopravy sdružuje všechny důležité hráče: letecké společnosti, letiště, speditéry, poskytovatele logistických služeb, poskytovatele technologií a specialisty na manipulaci s nákladem. Zvláštní důraz je kladen na udržitelné koncepty: nízkoemisní řešení letišť, alternativní technologie pohonu a digitálně optimalizované dodavatelské řetězce. Kromě toho je zde také konferenční program. Klíčoví hráči v oboru vystoupí ve čtyřech panelových diskusích, mimo jiné o budoucnosti v oblasti umělé inteligence a aspektech udržitelnosti. Jedna diskuse se točí kolem greenhushingu. Tento termín popisuje úmyslné zadržování nebo zatajování pokroku.



SSL Express 29-05-2025 "Střední třída nákladní dopravy" – Jak středně velcí speditéři pohánějí globální logistiku

V posledních několika letech byl logistický průmysl přetvořen extrémně. Monstrózní integrátoři a obří speditéři na jedné straně a technologické startupy a mikroagenti na druhém konci spektra dominují narativu o "narušení". Ale někde mezi tím sedí rychle dozrávající síla, která přetváří dynamiku nákladní dopravy: **"nákladní střední třída"**.

Středně velcí speditéři – ti s regionální silou, odbornými znalostmi specifickými pro daný sektor a hybridními digitálními modely – se rychle stávají novou páteří globálního obchodu. Proč? Protože jsou dostatečně agilní, aby se přizpůsobili, dostatečně velcí na škálování a dostatečně osobní, aby si udrželi důvěru klientů. Na dnešním nestabilním trhu upřednostňují odesílatele flexibilitu a zmírnění rizik. Velcí hráči mohou nabízet rozsah, ale často postrádají odezvu. Malí hráči mohou být hbití, ale ne vždy mohou zvládat přeshraniční složitosti nebo udržovat dlouhodobé SLA. Středně velcí speditéři dosahují dokonalé rovnováhy. Nabízejí osobní vztahy, místní znalosti a služby na míru bez zkomplikovanosti podnikových systémů nebo křehkosti nedostatečně kapitalizovaných operací. Někteří z těchto středně velkých hráčů také chytře investují a přijímají modulární technologické balíčky s potenciálem integrace se systémy eBL, platformami pro viditelnost, nástroji pro ověřování faktur a motory pro platby nákladní dopravy, aniž by bylo nutné přepracovat celý jejich provoz. Tento přístup k přijetí digitálních technologií – který je strategický a škálovatelný – jim umožňuje prosadit se nad jejich úroveň.

Další definující charakteristikou nákladní střední třídy je její závazek k hlubokým vertikálním odborným znalostem a specializaci. Zatímco větší hráči často zaujímají univerzální přístup, středně velcí speditéři přizpůsobují své služby specifickým odvětvím, jako je automobilový průmysl, farmacie, zboží podléhající rychlé zkáze, móda, projektový náklad a další. Získávají tak opakované zakázky od klientů, kteří oceňují specializaci a spolehlivost před nízkonákladovým zobecňováním. Tito středně velcí speditéři nejen přemísťují kontejnery, ale rozumí složitosti této specializované logistiky, úzkým hrdlům regionálních přístavů, fytosanitární dokumentaci a sezónním cyklům poptávky. Tyto poznatky je činí nepostradatelnými pro odesílatele, kteří potřebují více než jen přepravu, potřebují partnera, který rozumí jejich obchodní realitě. Tyto společnosti se navíc stále více zapojují do průmyslových sítí a platforem pro dodržování předpisů, aby zajistily, že jejich služby splňují očekávání regulačních orgánů i zákazníků.

Co je také pozoruhodné, je jejich kulturní výhoda. Středně velcí speditéři jsou často rodinné nebo zaměstnanci řízené podniky, které upřednostňují dlouhodobé vztahy před krátkodobým ziskem. Střední třída nákladní dopravy také přijímá udržitelnost – ne okázalými způsoby, ale praktickými. Konsolidují zásilky, aby snížili emise uhlíku, digitalizují dokumentaci, aby snížili plýtvání papírem, a optimalizují doručování na poslední míli prostřednictvím kolaborativních logistických modelů. Ne všichni mohou publikovat nablýskané zprávy ESG, ale jejich provozní rozhodnutí odrážejí zakotvený závazek k odpovědné logistice.

V mnoha ohledech tento segment v tichosti formuje budoucnost globální nákladní dopravy. Vytvářejí regionální koalice, investují do sdílených skladů, experimentují s protokoly úschovy s podporou blockchainu a využívají přeshraniční fintech nástroje k hladkému vyplácení plateb a snižování rizika. Objevuje se třída speditérů, kteří nejsou jen reaktivními poskytovateli služeb, ale proaktivními architekty odolných dodavatelských řetězců. Výzvy, samozřejmě, zůstávají. Získávání talentů je jedna věc. S rostoucí poptávkou se středně velké firmy často snaží získat a udržet si odborníky, kteří dokážou spojit logistické znalosti s digitální zdatností. Další výzvou je přístup ke kapitálu. Zatímco fintech začíná řešit mezery v obchodním financování, mnoho středně velkých hráčů stále čelí překážkám při mezinárodní expanzi nebo investicích do technologických modernizací. Zde budou hrát klíčovou roli průmyslové aliance a chytrá partnerství. Vlady a

průmyslové orgány by měly věnovat větší pozornost tomuto střednímu segmentu. Politické rámce je často ignorují ve prospěch velkých přístavních úřadů nebo globálních přepraveců. Přesto jsou středně velcí speditéři často spojovací tkání mezi venkovskými producenty a globálními trhy, mezi celníky a dopravci, mezi logistikou poslední míle a mezinárodními trasami. Umožnit jim to prostřednictvím příznivé politiky, zjednodušených nástrojů pro dodržování předpisů a podpory infrastruktury je nejen chytré – je to nezbytné.

Závěrem lze říci, že spediční střední třída se nemusí vždy dostat na titulní stránky novin, ale stále více se snaží o fungování dodavatelského řetězce. Jsou odolní, relevantní a připravení. A jak se globální logistika neustále vyvíjí, bude to právě tento segment – nejen giganti nebo disruptoři – který zajistí, že obchod bude plynulý i v turbulentních časech. Protože ve světě, kde na agilitě, důvěře a přizpůsobivosti záleží více než kdy jindy, není vždy to ten největší, kdo vyhrává – je to nejchytřejší, nejrychlejší a nejvíce propojený.



SSL Express 29-05-2025 Wisetech, vydavatel Cargowise, zaplatil 2,1 miliardy dolarů za akvizici E2open (VoxLog)

Společnost Wisetech Global, vývojář softwaru pro provádění logistiky Cargowise, uzavřela dohodu o akvizici americké společnosti E2open, poskytovatele řešení pro optimalizaci dodavatelského řetězce SaaS, za 2,1 miliardy dolarů. "E2open přináší do WiseTech několik dobře zavedených doplňkových produktů," řekl Richard White, zakladatel, výkonný předseda a ředitel pro inovace společnosti Wisetech Global. To umožní naší skupině vytvořit mnohostranný trh, který propojí všechny zúčastněné strany v oblasti obchodu a logistiky, aby efektivně nabízely a získávaly služby, odstraňovaly složité nepropojené procesy a podporovaly viditelnost, předvídatelnost a úspory nákladů v celém hodnotovém řetězci. Akcionáři společnosti E2open transakci schválili. Očekává se, že akvizice bude uzavřena v první polovině roku 2026, v závislosti na schválení příslušnými regulačními orgány.

Společnost E2open byla založena v roce 2000, sídlí v Addisonu v Texasu a působí ve více než 20 zemích světa. Její cloudová platforma propojuje více než 500 000 partnerů ve výrobě, logistice a distribuci do jediné multipodnikové sítě. "E2open a Wisetech mají komplementární produkty v dopravních a logistických ekosystémech a obě organizace se zavázaly zlepšovat produktivitu a bezpečnost globálních dodavatelských řetězců prostřednictvím lepšího využívání technologií, dat, automatizace a umělé inteligence," komentuje Andrew Appel, generální ředitel společnosti E2open. Tato strategická kombinace umožňuje našim zaměstnancům a zákazníkům, kteří vyrábějí, přemísťují a prodávají zboží a služby, odemknout novou úroveň efektivity a udržitelnosti. Jsme nadšeni, že jako propojená platforma dodavatelského řetězce můžeme spolupracovat se společnostmi Wisetech na vytvoření skutečně globálního a inteligentního logistického ekosystému."



SSL Express 29-06-2025 Norden pomáhá společnosti Microsoft snižovat emise uhlíku z jejího námořního dodavatelského řetězce (VoxLog)

Norden, dánský poskytovatel služeb námořní přepravy, spolupracuje se společností Microsoft na pilotním projektu, který jí má pomoci snížit emise CO₂ z jejího námořního dodavatelského řetězce. "Sdílíme ambici rozšířit používání nízkouhlíkových paliv," říká Anne Jensen, provozní ředitelka společnosti Norden. Podle těchto dvou společností by měl Microsoft během tří let snížit své námořní emise v rámci Scope 3 o téměř 10 000 tun ekvivalentu CO₂. "Tento projekt nám umožňuje dále rozvíjet infrastrukturu potřebnou ke snížení emisí z našeho námořního dodavatelského řetězce transparentním a důvěryhodným způsobem a zároveň podpořit růst

udržitelných námořních paliv," dodává Julia Fidler, vedoucí environmentální udržitelnosti pro dekarbonizaci paliv a materiálů ve společnosti Microsoft.

V tomto pilotním projektu používá společnost Norden certifikované biopalivo na bázi odpadu, které podle jejího odhadu sníží emise (během celého životního cyklu) o 80–90 % ve srovnání s tradičními fosilními palivy. Pro větší transparentnost přenesl Norden přesná data týkající se snižování emisí do společnosti Microsoft prostřednictvím svého řešení *Book and Claim*. Aby byla zajištěna sledovatelnost a důvěryhodnost, byl pilotní projekt poté dvakrát auditován nezávislými auditory a řídí se programem vyvinutým Smart Freight Centre, mezinárodní neziskovou organizací se sídlem v Nizozemsku.

P.S. Až se bude psát rok 2050, co stromy a tráva před domy, budou mít co žrát? Naštěstí tu ještě máme chrliče CO₂ v podobě sopek...



SSL Express 29-05-2025 Evropská komise chce zastavit záplavu balíčků (DVZ)

V roce 2026 by se zasílání balíčků s nízkou hodnotou zboží zákazníkům z EU mohlo stát mnohem méně atraktivním pro online prodejce ze třetích zemí, jako jsou Temu a Shein. Do té doby by mohla být přijata reforma celního práva EU, o které se v současné době diskutuje, a první prvky by mohly vstoupit v platnost, domnívá se Anna Cavazzini (Zelení), předsedkyně Výboru pro vnitřní trh v Evropském parlamentu (EP). Pokud se Evropský parlament a státy EU budou řídit nejnovějším návrhem Evropské komise, dojde nejen ke zrušení limitu hodnoty zboží ve výši 150 eur, do kterého se v současné době neplatí žádné clo, ale dovozci budou muset také platit poplatek za zpracování ve výši 2 eur za zásilku. V souladu se svou strategií pro jednotný trh Komise rovněž zvažuje, že ve třetím čtvrtletí předloží návrh na zřízení orgánu EU pro dozor nad trhem. Pozadí je takové, že v loňském roce dorazilo do EU 4,6 miliardy zásilek v hodnotě nižší než 150 eur. V roce 2023 to bylo stále 2,4 miliardy, o rok dříve 1,4 miliardy. Státy EU musí rozšiřovat své kontrolní kapacity a systematicky spolupracovat. "Dohled nad trhem EU bychom měli zvážit především ve strategicky prioritních oblastech, zejména v oblasti elektronického obchodu dovážených ze třetích zemí, kde opatření přijatá jednotlivými členskými státy nemusí být dostatečná," píše Komise. Nebezpečné nebo padělané zboží objednané online ze třetích zemí představuje nebezpečí pro spotřebitele a životní prostředí a nekalou soutěž pro společnosti v EU. Problém by se mohl ještě zvětšit. Společnosti zabývající se elektronickým obchodováním s čínskými kořeny, Shein a Temu, stále více přesouvají svou pozornost na evropské trhy poté, co čelí rostoucím obchodním bariérám v USA. Podle údajů analytické společnosti Sensor Tower obě platformy v dubnu výrazně zvýšily své výdaje na digitální reklamu v Evropě ve srovnání s předchozím měsícem – zejména ve Francii a Velké Británii. Společnost Temu v dubnu zvýšila svůj rozpočet na reklamu o 40 procent ve Francii a o 20 procent ve Velké Británii; společnost Shein se ve srovnání s březnem zvýšila o 40 procent ve Francii a o 20 procent ve Velké Británii. Ve srovnání se stejným měsícem loňského roku Shein dokonce zvýšil svůj rozpočet na reklamu ve Francii o 100 procent, Temu o 115 procent. Tato strategie začíná mít účinek: Podle Sensor Tower se počet stažení aplikací Temu ve Velké Británii v dubnu zdvojnásobil. Ve společnosti Shein vzrostly o 25 procent. V USA se oba hráči v oblasti e-commerce setkali s výrazně přísnějšími dovozními předpisy od zrušení tzv. pravidla de minimis. Plánovaná spolupráce mezi společnostmi Temu a DHL bude pravděpodobně souviset také s přeorientováním směrem k Evropě. DHL bude pro společnost Temu poskytovat logistické služby, skladování, přepravu a doručování. Evropská asociace speditérů CLECAT v zásadě vítá úvahy Evropské komise. "Podporujeme zavedení poplatku za zpracování elektronického obchodu, protože si uvědomujeme, že členské státy musí pokrýt své značné náklady vzniklé rostoucím objemem zásilek s nízkou hodnotou

zboží," vysvětlil CLECAT v odpovědi na žádost DVZ. "Zdůrazňujeme však, že jakýkoli nový poplatek musí být přiměřený a transparentní a nesmí znevýhodňovat legitimní obchodníky." Asociace speditérů je dlouhodobě toho názoru, že s velkým objemem zásilek je třeba najít cestu rychle, protože bude trvat dlouho, než dojde k zásadní reformě celního práva, o které se v současné době diskutuje. CLECAT je také toho názoru, že celní orgány nemohou samy vyřešit problémy se zbožím objednaným online, zejména pokud jde o nefiskální aspekty. Návrh Komise na zřízení agentury EU pro dozor nad trhem je proto "krokem správným směrem". Celní orgány a orgány dozoru nad trhem musí svou činnost dobře koordinovat.

Opatření CPC doplňuje šetření Komise zahájené v červnu 2024, v němž se očekává, že společnosti Temu a Shein odpoví na otázky, jak splňují požadavky aktu EU o digitálních službách (DSA). Giganti v oblasti elektronického obchodu jsou povinni tak učinit poté, co je Komise klasifikovala jako "velmi velké online platformy" ve smyslu aktu o digitálních službách. Dotazník Komise zahrnuje informace o tom, jak mohou uživatelé hlásit nelegální výrobky, jak jsou chráněny nezletilé, transparentnost recenzí výrobků, sledovatelnost maloobchodníků a zda internetové stránky neobsahují prvky, které by mohly nepatřičně manipulovat s potenciálními kupujícími. Komise může rovněž ukládat pokuty.

P.S. A to je hlavní problém EU: zatímco v USA zrušily dekretem prezidenta pravidlo de minimis jedním škrtem pera, u nás se o tom bude diskutovat ještě několik let...



SSL Express 29-05-2025 DSV představuje management pro Německo (DVZ)

Dánská logistická skupina DSV zahájila integraci společnosti DB Schenker. Jedním z prvních kroků je jmenování vedení pro Německo. Společnost DSV se spoléhá na spojení vedoucích pracovníků společností DB Schenker a DSV. Torge Köhnke, dosavadní generální ředitel společnosti DSV Air & Sea Germany, bude tuto funkci zastávat i nadále.

Ralf Többe, zkušený logistik, převeze pozici výkonného ředitele německé silniční divize DSV od Petera Fog-Petersena, který bude v budoucnu zodpovědný za globální produkty skupiny FTL/LTL. 51letý Többe naposledy působil jako generální ředitel a vedoucí pozemní dopravy pro německo-švýcarský klastr v DB Schenker.

Jako třetí generální ředitel doplňuje Bart Peeters manažerský tým. Tento 58letý manažer je od roku 2015 jako generální ředitel zodpovědný za německou divizi smluvní logistiky společnosti DSV a tuto funkci zastane i nadále.

Nicolai Knudsen byl jmenován finančním ředitelem pro tyto tři divize a ponechal si také svou pozici ve společnosti DSV v Německu. Knudsen je od roku 2005 výkonným ředitelem pro finance a v posledních letech byl jako viceprezident pro finance zodpovědný také za region DACH a střední a východní Evropu.

Kromě práce jako generální ředitelé v Německu budou Torge Köhnke, Ralf Többe a Nicolai Knudsen v budoucnu zodpovědní také za region DACH jako šéfové klastru. Bart Peeters bude podřízen Borisi Ottemu, který vede DACH cluster pro smluvní logistiku.



SSL Express 30-05-2025 Nový spolkový ministr dopravy podporuje vnitrozemskou vodní dopravu (DVZ)

Na začátku tohoto volebního období se nový spolkový ministr dopravy Patrick Schnieder (CDU) rozhodl pro vnitrozemskou lodní dopravu. Poprvé se objevil s podnikateli minulý týden na akci vnitrozemského lodního průmyslu v Berlíně na téma "Jak uděláme Německo připravené na budoucnost - Silný systém vodních cest pro silnou ekonomiku: V úrovni očí politiky".

V této souvislosti Schnieder předal vnitrozemské lodní společnosti HGK Shipping licenci na první autonomní vnitrozemské plavidlo, které může plout na dálku ve zkušebním provozu v oblasti německého průplavu. "Poté, co soulodí "Dolní Sasko 2" a "Hannover" na začátku května bez problémů dokončilo zkušební provoz na úseku nyní schválené trasy, dostala největší evropská vnitrozemská lodní společnost zelenou od Generálního ředitelství vodních cest a lodní dopravy (GDWS)," uvádí tisková zpráva HGK.

"Vnitrozemská plavba čelí obrovským výzvám. Zejména nedostatek kvalifikovaných pracovníků, který se bude v blízké budoucnosti zhoršovat, se nesmí stát překážkou pro tohoto skrytého šampiona v oblasti dopravních prostředků," řekl Schnieder. Vnitrozemská vodní cesta je jediným druhem dopravy s volnou kapacitou. Schvalovací postupy pro zkušební jízdy byly vytvořeny, nyní jde o to, dostat technologii z laboratoře na vodu a podniknout kroky.

Stefan Bauer, generální ředitel společnosti HGK Shipping, uvedl, že autonomní vnitrozemská plavba je účinným nástrojem ke zvýšení atraktivity této profese. Zkušební fáze autonomního plavidla vnitrozemské plavby má být zahájena okamžitě a je omezena na šest měsíců.



SSL Express 30-05-2025 Dakosy a Logward chtějí digitalizovat celní procesy

Poskytovatel IT služeb Dakosy a společnost Logward, která se specializuje na logistiku, navázala spolupráci. Každý z nich chce přispět svou expertízou ke spolupráci a digitalizaci dílčích procesů v logistice. Jako svůj první společný projekt vyvinuli "Customs Hub", systém pro předběžné plánování a konsolidaci celních deklarací.

Logward přispívá svou tzv. "no-code platformou", která zjednodušuje proces tvorby celních deklarací. Platforma bez kódu zahrnuje prostředí pro vývoj softwaru, které umožňuje vývojářům například vytvářet software pomocí grafického uživatelského rozhraní namísto tradičního programování. Protějškem k tomu je celní software Zodiak GE od společnosti Dakosy.

"Logistici a dovozci mohou v novém modulu shromažďovat údaje o zásilkách relevantní pro celní záležitosti, jako jsou faktury a oznámení o přepravě, dlouho před splatností celních deklarací. V samotném okamžiku proclení lze na platformě Logward vybrat požadované datové záznamy a v souhrnné podobě je přenést do softwaru Zodiak pro celní deklarace," vysvětluje jak proces Lutz Hagen, celní expert společnosti Dakosy.

IT platforma společnosti Logward v tom hraje ústřední roli. Integrované šablony pro nahrávání, funkce konsolidace a intuitivní uživatelské rozhraní jsou navrženy tak, aby snížily manuální úsilí a zvýšily efektivitu – zejména pro poskytovatele služeb, kteří zpracovávají celní deklarace pro různé zákazníky. Proces zároveň zůstává individuálně přizpůsobitelný a může být dále rozvíjen bez jakéhokoli programátorského úsilí, uvádí se v prohlášení obou společností.

Řešení připravené pro uvedení na trh bylo vyvinuto společně během několika týdnů a nevyžaduje použití dalších IT zdrojů. Demoverzi Customs Hubu představí partneři příští týden na veletrhu transport logistic v Mnichově.



SSL Express 30-05-2025 EU osvobodí většinu společností od pravidel pro vyrovnání CO₂ na hranicích (CBAM) - aspoň doufám

EU osvobozuje přibližně 90 procent společností od povinnosti vybírat poplatky CO₂ z vyrovnání na hranicích u určitého zboží dováženého ze zemí s méně přísnými požadavky na ochranu klimatu. Evropský parlament minulý čtvrtek hlasoval 564 hlasy pro, 20 proti a 12 se zdrželo hlasování ve prospěch odpovídajícího návrhu, který předložila Evropská komise na konci února ve svém prvním takzvaném souhrnném balíčku ke snížení byrokracie. Europoslanec za CDU Peter Liese

předpokládá, že novela nařízení CBAM by mohla být definitivně přijata před letní přestávkou, protože velvyslanci členských států při EU souhlasili s téměř identickým textem. EP a Rada ministrů by proto pravděpodobně mohly rychle dospět ke konečné dohodě. Europoslanec SPD Tiemo Wölken očekává minimálně schválení novely zákona "včas do konce roku".

Mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích má chránit společnosti z EU před nákladovým znevýhodněním ve srovnání s konkurenty ze třetích zemí, které mají méně přísné požadavky na ochranu klimatu, než jaké ukládá EU, například prostřednictvím obchodování s emisemi CO₂. Postupy pro stanovení poplatků za vyrovnání na hranicích CO₂ jsou však kritizovány jako velmi nákladné. Nařízení se vztahuje na železo a ocel, cement, hliník, hnojiva, elektřinu a vodík. Za určitých podmínek jsou zahrnuty i nepřímé emise, jakož i některé meziprodukty, jakož i některé navazující výrobky, jako jsou šrouby a podobné výrobky ze železa nebo oceli. Mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích nabude plné účinnosti od 1. ledna 2026. Do roku 2030 má být zahrnuto veškeré zboží, na které se vztahuje obchodování s emisemi v EU.

Novela zákona zavádí limit de minimis ve výši 50 tun ročně – s výjimkou vodíku a elektřiny. To by podle EP osvobodilo od povinností zejména malé a střední podniky a jednotlivce, kteří dovážejí pouze malá množství zboží podléhajícího mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích.

Environmentální cíle CBAM však zůstávají dosažitelné, protože 99 % celkových emisí CO₂ z dovozu železa, oceli, hliníku, cementu a hnojiv by mělo být i nadále zaznamenáváno.

Evropský parlament také hlasoval 411 hlasy proti 100 a 78 se zdrželo hlasování o zavedení nových cel EU na zemědělské produkty z Ruska a Běloruska. Europoslanec SPD Bernd Lange, předseda obchodního výboru EP, uvedl, že cla by mohla vstoupit v platnost 1. července, pokud bude s nimi Rada ministrů EU včas souhlasit. To je považováno za formalitu. Nová cla se týkají například cukru, octa, mouky nebo krmiva pro zvířata. Nařízení také stanoví clo ve výši 6,5 procenta na hnojiva dovážená z Ruska a Běloruska plus pevný tarif ve výši 40 až 45 eur za tunu pro období 2025 až 2026. Tyto dávky se mají do roku 2028 zvýšit na 430 eur za tunu. Příjmy z prodeje ruských a běloruských hnojiv jsou používány na financování války proti Ukrajině, uvedl EP.

Postupné zvyšování tarifů "posílí domácí produkci hnojiv, diverzifikuje dodavatelské řetězce ze třetích zemí, aby zajistily stabilní dodávky hnojiv, a umožní zemědělcům pokračovat v získávání hnojiv za přijatelné ceny," řekl Lange. V zájmu ochrany evropských zemědělců se budou sledovat ceny hnojiv. Pokud se výrazně zvýší nad úroveň roku 2024, EU poskytne úlevu.

P.S. Stop dovozu levných hnojiv = důvod pro zdražení zemědělských produktů jako hrom.

Především těch BIO



SSL Express 30-05-2025 CMA CGM podepsala dohodu o terminálu ve Vietnamu v hodnotě 600 milionů dolarů (DVZ)

Francouzská společnost CMA CGM podepsala dohodu se společností Saigon Newport Corporation (SNP) o výstavbě nového hlubokomořského terminálu v Haiphongu v severním Vietnamu v hodnotě 600 milionů dolarů.

Dohoda se týká návrhu, výstavby a provozu terminálů 7 a 8 společnosti Lach Huyen, které se nacházejí v oblasti Lach Huyen v provincii Haiphong. Terminál bude mít kapacitu 1,9 mil. TEU a bude uveden do provozu v roce 2028.

CMA CGM provozuje 29 přepravních služeb týdně přes sedm přístavů ve Vietnamu. Společnost se sídlem v Marseille, která je spoluvlastníkem terminálu Gemalink v Cai Mep a vietnamského mezinárodního kontejnerového terminálu v Ho Či Minově Městě, uvedla, že nové partnerství pomůže zajistit dlouhodobou kapacitu v regionu, který je stále důležitější pro asijské dodavatelské řetězce, poháněné rychlým průmyslovým a logistickým růstem.



SSL Express 30-05-2025 Společnost Solstyce buduje solární instalaci
latformě o rozloze 48 000 m² v Saint-Caradec

na úrovni "Very good".

střídačů.

Solární střecha zahrnuje dva ekonomické modely: 500 kWp pro vlastní spotřebu pro zásobování budovy a pokrytí části její energetické potřeby místní elektřinou; a 2,1 MWp v přebytku prodeje s cílem optimalizovat využití střechy a zásobovat veřejnou elektrickou síť obnovitelnou energií.