

SSL EXPRES

08.09-12.09.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 09-09-2025 Srpnové údaje ukazují na strukturální posun od čínsko-amerických trhů k čínsko-evropským trhům

Údaje za celý měsíc za srpen zdůrazňují to, co se zdá být strukturální změnou odchozích toků leteckého nákladu z Číny a Hongkongu (Čína/HK). Dochází k jasnému posunu od trhů "Čína/HK do USA" k trhům "Čína/HK do Evropy", protože dopady letošní nové obchodní a celní politiky USA se nadále odrážejí po celém světě.

Podle nejnovějších údajů a analýz z WorldACD Market Data byly objemy z Číny/HK do USA v srpnu ve srovnání s předchozím měsícem stejné, ale tonáž meziročně klesla o -5 %. Pro srovnání, objemy z Číny/HK do Evropy byly meziměsíčně mírně nižší (-1 %), ale meziročně vzrostly o +11 %. Tato čísla podporují neoficiální zprávy z různých zdrojů o přesunu kapacity nákladních letadel z trhů Čína/HK-USA na jiné trhy, a zejména do destinací Čína/HK-Evropa, v reakci na změny v amerických pravidlech "de minimis" pro Čínu/HK a vyšší cla. Na cenové straně se spotové sazby mezi Čínou/HK a USA mírně odrazily od svých červencových úrovní a meziměsíčně vzrostly o +5 %, i když meziročně klesly o -9 %. Spotové sazby mezi Čínou/HK a Evropou mezitím meziměsíčně klesly o -3 %, ale meziročně byly stabilní.

Na celosvětové úrovni byla celková tonáž v srpnu o -3 % nižší ve srovnání s červencem a o +3 % vyšší ve srovnání se srpnem loňského roku, na základě více než 500 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD. Celosvětová průměrná míra nezaměstnanosti byla v srpnu na stejné úrovni jako v červenci, ale o -3 % nižší než v srpnu loňského roku. V rámci těchto celosvětových srpnových údajů došlo k meziměsíčnímu poklesu tonáže ze všech hlavních světových regionů s výjimkou Střední a Jižní Ameriky (CSA), které zaznamenaly meziměsíční nárůst tonáže o +2 %. Největší pokles zaznamenal původ v Evropě s meziměsíčním poklesem objemů o 8 %, následovaný -4 % ze Severní Ameriky a -3 % ze Středního východu a jižní Asie (MESA). Objemy z Asie a Tichomoří a Afriky zaznamenaly meziměsíční pokles o -2 %. Ve srovnání s loňským rokem byla srpnová tonáž z Evropy, Severní Ameriky a MESA meziročně stejná, ale došlo k meziročnímu nárůstu o +7 % z Asie a Tichomoří a +3 % z CSA.

Stojí za zmínku, že navzdory značné geopolitické a obchodní nejistotě a volatilitě v letošním roce vykazovala celosvětová účtovatelná hmotnost a konkrétně tonáž z asijsko-pacifického původu v roce 2025 meziroční růst v každém kalendářním měsíci, což pokračuje ve vzorci celosvětového růstu poptávky zaznamenaného v roce 2024, i když mnohem pomalejším tempem. Na meziroční bázi (YtD) se objemy meziročně zvýšily o +3 % celosvětově a +7 % pro oblast mimo Asii a Tichomoří, zatímco ve stejném období loňského roku činil růst meziročně +12 %, respektive +18 %. U sazeb je však obrázek jiný: zatímco průměrné celosvětové sazby a sazby ze zemí Asie a Tichomoří nadále zaznamenávaly meziroční růst každý měsíc tohoto roku až do dubna, od května průměrné celosvětové sazby a sazby ze zemí Asie a Tichomoří každý měsíc klesaly, přičemž v srpnu činily -3 % a -4 %. Přesto jsou průměrné míry v letošním roce mírně vyšší (+1 %) než v loňském roce pro země s celosvětovým a asijsko-pacifickým původem.

Ačkoli se obrázek amerických dovozních cel stal v posledních měsících jasnějším pro mnoho zemí, zejména pro ty, které si s USA vyjednaly nové podmínky, zdá se, že dvě nová významná oznámení USA v posledních týdnech budou mít pravděpodobně významné důsledky pro toky leteckého

nákladu v nadcházejících týdnech a měsících: uvalení 50% cel na americký dovoz z Indie, a odstranění amerických výjimek "de minimis" pro dovoz ze všech zemí, nejen pro dovoz z Číny a Hongkongu.



SSL Express 09-09-2025 Další vejce v košíku pro MLETR: ICC

Nizozemsko vyzývá k urychlení

Dne 1. září 2025 předložil ICC Netherlands společně s bankami, podniky, rotterdamským přístavem a několika obchodními sdruženími nizozemskému parlamentu bílou knihu, v níž vyzývá k rychlému přijetí vzorového zákona UNCITRAL o elektronických přenosných záznamech (MLETR). Tento krok přichází v kritické době. Nizozemský obchod má hodnotu kolem **1,6 bilionu eur ročně**, což je téměř čtyřnásobek hrubého národního produktu země, což činí mezinárodní obchod nezbytným pro prosperitu země. Legislativní podpora elektronických obchodních dokumentů je proto nejen žádoucí, ale i nezbytná pro zajištění pozice Nizozemska jako předního světového obchodního uzlu.

Po celá léta procházejí finanční i fyzické obchodní procesy digitální transformací. Zatímco země jako Velká Británie, Francie a Německo již MLETR plně začlenily, nizozemská legislativa týkající se **dokladů o vlastnictví** stále zaostává.

Výhody digitální adopce jsou jasné:

- Důkazy z Velké Británie ukazují, že malé a střední podniky dosahují při digitalizaci transakcí **až 35% snížení administrativních nákladů** a **13% nárůstu obchodu**.
- Společný pilotní projekt mezi přístavy Rotterdam a Singapur zkrátil zpracování dokumentace z **6–10 dnů na méně než 24 hodin** pomocí elektronických nákladních listů (eBL).
- Nizozemské finanční instituce prokázaly potenciál tím, že poskytly mnohamiliardové půjčky kryté eBL podle cizího práva, což je něco, co nizozemské právo stále neuznává.

ICC Netherlands varuje, že pokračování zastaralých papírových procesů 6–10 dnů uvaluje na nizozemské podniky "obrovské a zbytečné náklady a ztrátu času".

Bílá kniha obsahuje konkrétní doporučení, včetně:

- Změna nizozemského soukromého a obchodního práva za účelem uznání osmi klíčových obchodních dokumentů podle MLETR.
- Sladění nizozemského práva s mezinárodními protějšky, aby se zabránilo další erozi konkurenceschopnosti.
- Spolupráce se členy a partnery ICC na vývoji **plánu iniciativy pro digitální standardy**, který rozšiřuje úsilí o digitalizaci nad rámec eBL na další přenositelné obchodní dokumenty.

ICC Netherlands také nabízí přímou podporu odpovědným ministerstvům při přípravě nezbytných legislativních návrhů. Tato výzva k akci dodává dynamiku globálnímu hnutí za digitální obchod. Každé nové přijetí posiluje interoperabilitu, snižuje tření a zvyšuje důvěru v přeshraniční obchodní toky. Pro Nizozemsko není plné přijetí MLETR jen o efektivitě, ale také o zajištění dlouhodobé konkurenceschopnosti ve stále digitálnější globální ekonomice. Jak zdůrazňuje ICC Netherlands, rychlá legislativní opatření jsou nezbytná k zajištění toho, aby nizozemské podniky zůstaly v souladu s mezinárodními partnery a byly napřed v závodě o digitální připravenost.



!?! SSL Express 09-09-2025 Požáry na moři: Úlevná strategie pro dopravce a zákazníky

- K jednomu požáru nákladu kontejneru dochází v průměru každých 9 dní

- Dokonce i kakaové máslo může vést k požáru, pokud je nesprávně skladováno na palubě lodí
- Teploty baterie nad 60 °C mají vysokou pravděpodobnost výbuchu

Od potopení Felicity Ace se 4 000 auty na palubě až po ranní požár Midas, který v červnu 2025 donutil 22 členů posádky opustit loď v Pacifiku, požáry na moři již nejsou vzácnou nehodou, ale jednou z nejrychleji rostoucích námořních katastrof v globální lodní dopravě. To, co činí tyto požáry obzvláště nebezpečnými, není jen jejich četnost, ale také jejich nekontrolovatelná povaha, pokud jsou spojeny s lithiovými bateriemi. Jakmile se tyto požáry vznítí, rychle se šíří, uvolňují toxické plyny a zahlcují konvenční hasicí systémy, takže často zanechávají posádky bezmocné. Důsledky přesahují samotné plavidlo: narušené dodavatelské řetězce, ztráty nákladu ve výši stovek milionů dolarů, raketově rostoucí pojistné nároky a trvalé poškození pověsti v globálním obchodu.

Aby bylo možné čelit této rostoucí krizi, vydala **Global Shipping Business Network (GSBN)** komplexní dokument, který by si měl přečíst každý přepravní profesionál, majitel nákladu a pojišťovna. Tato zpráva zkoumá:

-  **Nové hnací síly rizika požáru**, včetně explozivního nárůstu zásilek lithiových baterií, nesprávných prohlášení a špatného řízení teploty.
-  **Proč stávající ochranná opatření selhávají** a proč tradiční papírová prohlášení nechávají průmysl vystavený riziku.
-  **Digitální řešení GSBN**, od sdružování certifikací zabezpečených blockchainem až po protokoly pro monitorování teploty v reálném čase.
-  **Společné strategie pro odolnost**, včetně práce GSBN s akreditovanými laboratořemi, hlavními dopravci a mezinárodními orgány.

Proč VY potřebujete tuto zprávu..

- Pokud jste **dopravcem**, tato zpráva ukazuje, jak přejít od reaktivního hašení požárů k proaktivní prevenci.
- Pokud jste **odesílatel nebo vlastník nákladu**, poskytuje přehled o dodržování předpisů, sledovatelnosti a ochraně vašeho nákladu před nákladnými ztrátami.
- Pokud jste **pojišťovna nebo regulátor**, upozorňuje na ověřitelné certifikační modely, které by mohly předdefinovat řízení rizik v námořním obchodu.

To není jen další aktualizace průmyslu.. Je to plán pro bezpečnější, chytřejší a transparentnější přepravu tváří v tvář jedné z největších výzev v oboru.

Stáhněte si celou zprávu GSBN Insights – [Fire on Sea - New Landscape](#)



SSL Express 09-09-2025 Řidič a speditér zaplatí pokutu 80 000 eur

Policisté z dopravního inspektorátu policejního ředitelství v jižním Hesensku museli být ohromeni, když na dálnici A67 zkontrolovali 37letého řidiče návěsu naloženého běžným nákladem. Tak masivní bylo porušování doby řízení a odpočinku. Při kontrole zjistili, že řidič kamionu řídil návěs den předtím non-stop ze Španělska do Německa téměř bez odpočinku. Na téměř 1 500 kilometrů to trvalo necelých 19 hodin s maximální přestávkou na odpočinek jedna hodina a 18 minut. Maximální denní doba řízení deset hodin by byla přípustná. V kontrolním období posledních 56 dnů však 37letý řidič zvládl také denní dobu řízení více než 26 hodin s maximální přestávkou těsně pod pět a půl hodiny.

Kromě toho překročil přípustnou maximální týdenní dobu řízení 56 hodin o neuvěřitelných 22:30 hodin v kontrolním období a doba řízení ve dvojitěm týdnu 90 hodin byla prodloužena na více než 129 hodin. Za kontrolní období bylo řidičem zjištěno celkem 14 zásadních přestupků, 57 velmi

závažných přestupků a 65 závažných přestupků. Kombinovaná pokuta pro řidiče činila více než 20 000 eur a pokuta pro společnost byla trojnásobná, tj. 60 000 eur. Než řidič pokračoval v jízdě, musel si nechat namontovat nové pneumatiky na hnací nápravu nákladního vozidla, protože staré pneumatiky byly zjevně opotřebené. Kromě toho musely být viditelně opotřebené brzdy na jedné nápravě návěsu opraveny přímo na kontrolním stanovišti. Aby bylo zajištěno pokutové řízení proti řidiči a přepravní společnosti, byla každému z nich uložena kauce ve výši 15 000 eur.



SSL Express 09-09-2025 Suardiaz rozšiřuje svou pozici ve Francii

Multimodální logistický operátor španělského původu Suardiaz ukazuje své ambice ve Francii. Logistická společnost, která je již zavedena na mnoha územích a je pevně odhodlána dekarbonizovat své činnosti, má v úmyslu rozvíjet své pozice ve Francii, aby mohla pokračovat ve své ambici nabízet svým zákazníkům udržitelná, multimodální a spolehlivá řešení. Významný multimodální logistický operátor v Evropě se při každodenním provozu spoléhá na velké evropské a francouzské přístavy, jako jsou Le Havre, Saint-Nazaire, Marseille a Fos-sur-Mer. Staví se do pozice konkurenceschopného a udržitelného hráče v evropském dodavatelském řetězci a působí v různých odvětvích činnosti: námořní doprava, multimodální doprava, logistika, průmyslové služby, námořní a větrná energie na moři. V severní Africe je Suardiaz Group France již přítomna v alžírských přístavech Mostaganem a Skikda. Dne 1. září 2025 společnost posílila svou přítomnost v regionu otevřením linky Marseille – Djen Djen. Aby mohla skupina pokračovat ve svém rozvoji v Evropě a po celém světě, v posledních letech výrazně rozšířila svou přítomnost ve Francii. Přepravní agent se sídlem v Marseille od roku 2010 a základnou pro služby Ro-Ro do Alžírsko, nedávno otevřel novou kancelář pro leteckou nákladní dopravu na letišti Paris-Charles-de-Gaulle (CDG) s cílem rozvíjet služby letecké nákladní dopravy, včetně skladování a logistiky chlazeného nákladu. Společnost je přítomna také na západě Francie, v terminálu Nantes–Saint-Nazaire a také v přístavech Le Havre a Fos-sur-Mer, které jsou klíčovými oblastmi její strategie pobřežní a multimodální námořní dopravy. V nadcházejících letech tak hodlá tento specialista na logistiku a dopravu nadále rozšiřovat své multimodální a námořní vazby na tomto území a zároveň diverzifikovat do farmaceutického sektoru, rybolovu a těžké nákladní dopravy. V dlouhodobém horizontu, poháněný ambiciózní strategií, má Suardiaz v úmyslu přispět k dekarbonizaci dopravy tím, že nabídne udržitelná, multimodální a spolehlivá logistická řešení. Skupina, která již zavedla několik zelených technologií a má solidní zkušenosti s komplexní logistikou, pokračuje ve své trajektorii "prostřednictvím silného závazku k inovacím prostřednictvím digitálních platforem a monitorování v reálném čase, jakož i strategického využívání francouzských přístavů jako bran pro evropsko-středomošský obchod", říká skupina. A konečně, Suardiaz plánuje rozšířit své operace na letišti CDG a rozvíjet nové námořní a multimodální koridory prostřednictvím svého zřízení ve francouzských přístavech: "Máme také v úmyslu postavit se jako celní makléř a autorizovaný hospodářský subjekt (AEO), abychom posílili efektivitu a bezpečnost služeb a operací poskytovaných našim zákazníkům," uzavírá logistická společnost.

Suardiaz v kostce:

- Více než 1 000 zaměstnanců, více než 30 agentur ve Španělsku, Francii, Velké Británii, Maroku, Mexiku, Peru a Dominikánské republice, stejně jako spolupráce agentů v různých regionech světa.
- Činnosti: Majitelé lodí a přepravní společnosti, Ropné tankery /zásobovací čluny, Lodní agent, Speditér, Skladování, Projektový náklad, Chartering, Logistika a provozovatel železnic, Železniční a námořní terminály, Námořní pomocné služby, Průmyslová stavba lodí a větrné elektrárny na moři, Námořní přeprava (FCL/LCL), Letecká přeprava, Celní deklarant.

P.S. Dokud se neobjeví i u nás, tak jako by nebyli 😊

✈️🌐🤖 SSL Express 09-09-2025 Letecká nákladní doprava má mnoho rozpracovaných úkolů

Ačkoli se pololetní čísla mnoha leteckých společností zdají být na první pohled solidní, v odvětví panuje opatrná nálada. Úspěchy jsou patrné na úrovni společnosti, ale v makroekonomickém kontextu jsou uvedeny do jiné perspektivy. Je to proto, že situace je charakterizována nedostatkem růstových faktorů a regulačních rizik. V červnu například IATA revidovala svou prognózu celosvětového objemu letecké nákladní dopravy v běžném roce ze 72,5 milionu tun na 69 milionů tun s očekávaným růstem pouze o 0,6 % ve srovnání s rokem 2024. V předchozím roce byla letecká nákladní doprava stále vítězem krize: sklady byly naplněny, problémy s dodávkami byly překlenuty v krátké době kvůli faktickému uzavření Suezského průplavu. V roce 2025 naopak žádné srovnatelné fundamentální speciální efekty nebudou. Dovozy se přizpůsobili delším dobám přepravy lodí a zásoby se doplňují.

Hlavní byznys už roky stagnuje, i když se přizpůsobuje výjimečným situacím. Životaschopná strategie pro udržitelný růst není rozpoznatelná. Na první pohled však Boeing ve své aktuální dlouhodobé prognóze uvádí odlišné hodnocení. Výrobce letadel očekává do roku 2043 roční tempo růstu 3,6 procenta u všeobecné letecké nákladní dopravy a 5,8 procenta u expresního segmentu. Tyto předpoklady jsou z velké části založeny na tezi, že boom mezikontinentálního elektronického obchodování pozorovaný v posledních letech – zejména se zbožím vyrobeným v Číně – bude pokračovat v nezmenšené míře. O tom však existují pochybnosti. Přestože čínský model elektronického obchodování, který je umožněn leteckou přepravou, je stále v podstatě nedotčený, dostává se pod rostoucí tlak. Protože ve svém jádru je založena na pochybném využívání rámcových podmínek, které jsou nyní předmětem diskuse. Obchodní model letecké nákladní dopravy čínského elektronického obchodování je založen na dvou regulačních nerovnováhách: na jedné straně daňové osvobození leteckých paliv, které bylo mezinárodně dohodnuto na konci druhé světové války a poskytuje letecké nákladní dopravě významnou nákladovou výhodu, a na druhé straně bezcelní limit pro dovoz s nízkou hodnotou zboží, který je v Evropě 150 eur. Čína používá tento model ke snížení nadměrné kapacity v pobřežních regionech. V některých případech výrobní zařízení fungují pouze na 60 procent kapacity poté, co přímé zahraniční investice prudce klesly – ze 190 miliard amerických dolarů v roce 2022 na přibližně 116 miliard dolarů v roce 2024. To má za následek ceny, se kterými ani diskonty a kamenné prodejny na Západě nemohou držet krok.

Politické reakce mají účinek. V USA byla za Donalda Trumpa zrušena pravidla de minimis (bezcelní doprava do 800 amerických dolarů). Turecko a Jihoafrická republika také předčasně zrušily limity pro výjimky. Hlavní argumenty: ochrana domácího obchodu, spotřebitelských práv a duševního vlastnictví. Temu poté snížilo svůj rozpočet na reklamu v USA o 95 procent a přeorientovalo se. Na druhou stranu EU zaznamenala v posledních měsících nárůst dovozu z Říše středu až o 12,5 procenta, podle údajů čínských celních orgánů; obzvláště masivní byla tempa růstu do Německa, v květnu činila 21,5 procenta. Čínský vývoz do Francie dokonce vzrostl zhruba o čtvrtinu. Ve stejné době klesl dovoz z Číny do USA o více než třetinu. Evropské celní orgány jsou tímto vývojem zahlceny: velkou část čínského dovozu tvoří online objednávky se zmanipulovanou hodnotou zboží. V roce 2023 bylo v Německu zabaveno 17,5 milionu padělků – počet nenahlášených případů bude pravděpodobně výrazně vyšší. Neúplné kontroly ohrožují ochranu spotřebitelů a značky. A tak se dá předpokládat, že i EU zruší svůj bezcelní limit. Již se diskutuje o poplatcích za doručení mezi 0,50 centy a 2 eury, se sníženými sazbami pro certifikované prodejce. Tlak na politiky roste i u nás. Příliš mnoho pracovních míst zaniká v kamenných obchodech a logistice a na trh se uvádí příliš mnoho neudržitelných a často dokonce nebezpečných výrobků.

V Evropě je však úprava celní výjimky před rokem 2027 nepravděpodobná. Letecké společnosti, letiště a služby CEP budou pravděpodobně těžit z tohoto boomu ještě 18 měsíců. V dlouhodobém horizontu však musí toto odvětví vyvinout strategie pro udržitelnější růst. Negativními ovlivňujícími faktory budou pokles světového obchodu a vyšší náklady na přepravu v důsledku klimatické politiky. Ta vyžaduje, aby byla obnovena celosvětová flotila letadel, protože ta musí spotřebovávat méně a především udržitelného paliva, aby bylo dosaženo stanovených cílů v oblasti klimatu. Téměř všechny letecké společnosti si stanovily ambiciózní dlouhodobé cíle v oblasti klimatu, ale na krátkých vzdálenostech jsou často ignorovány ekologické normy. V současné době jsou některá letadla starší než 20 let, například B-747 nebo o něco mladší A-340 – oba čtyřmotorová širokotrupá letadla, která rychle spotřebují o 50 procent více paliva na pasažérskou míli než modernější B-777 nebo A-350. Výpočet v současné době funguje pouze proto, že petrolej je poměrně levný – kvůli rostoucímu objemu výroby a zároveň nižší celosvětové poptávce po pohonných hmotách v důsledku ekonomické situace. Předpoklad nízkých cen petroleje není vhodný jako základ pro dlouhodobou strategickou orientaci.

Čas je zásadní, pokud má být dosaženo cíle "čisté nuly" do roku 2050. Podle Centra pro letectví (CAPA) vede rychlost výroby a dodávek Boeingu k matematickému zpoždění 17,7 roku – tak dlouho by trvalo vyřízení všech otevřených objednávek. Pořízení nových letadel, nových motorů a pořízení drahých udržitelných leteckých paliv (SAF) bude mít vliv na poptávku – zejména tam, kde existují ekonomické důvody pro nebo proti využívání letecké přepravy.

Oděvy, strojní součásti a elektronika často létají, ale nemusí nutně létat – na rozdíl například od farmaceutických výrobků nebo urgentních náhradních dílů. O tom, že se firmy dokážou strategicky přizpůsobit novým rámcovým podmínkám, svědčí i poštovní společnosti v rámci logistiky. Nejpozději od přelomu tisíciletí se objevují známky snižování objemu dopisů.

Společnostem jako Deutsche Post se podařilo znovu objevit a otevřít nové oblasti podnikání. Možná je čas, aby odvětví letecké nákladní dopravy přemýšlelo více mimo dosavadní rámec.



SSL Express 10-09-2025 Vítězové a poražení mezi evropskými přístavy z letošního přeskupení liniových aliancí

Na začátku roku došlo k největší změně v aliancích mezi globálními parními společnostmi za více než deset let. V průběhu roku se ukázalo, že toto překreslení globální mapy linek mělo mezi evropskými přístavy své vítěze i poražené. Analýza dánské poradenské společnosti Sea-Intelligence týkající se kontejnerové dopravy týkající se změn v alianci v Asii a Evropě v roce 2025 odhaluje konsolidaci tržní síly do uzlů, jako je Hamburk a Valencie, na úkor zavedených bodů, jako jsou Antverpy a Tanger.

Výzkum společnosti Sea-Intelligence ukazuje, že španělský přístav Algeciras zaznamenala mírný nárůst celkové měsíční nominální kapacity, i když průměrná velikost plavidla klesla, což naznačuje novou roli při vyřizování více příjezdů od menších služeb v této nové éře spolupráce Gemini, Premier Alliance, Ocean Alliance a MSC. Naproti tomu Pireus zaznamenal pokles celkové nominální měsíční kapacity, přestože přitahoval větší lodě, což naznačuje to, co Sea-Intelligence popsala ve své poslední týdenní zprávě jako přístup "kvalita nad kvantitou" s menším počtem služeb, ale na vyšší úrovni.

Významný nárůst frekvence příjezdů, průměrné velikosti plavidel a celkové měsíční nominální nasazené kapacity z Hamburku činí nesporného primárního příjemce přeskupení sítě v roce 2025, ukazuje analýza společnosti Sea-Intelligence. Pozoruhodné je, že MSC, největší kontejnerová linka na světě, má nyní v německém přístavu 49% podíl. Údaje konkurenční poradenské společnosti Alphaliner ukazují, že Hamburk zaznamenal v prvním pololetí letošního roku nárůst propustnosti

boxů o 9,3 % na 4,2 milionu TEU. Naplutí lodí nad 10 000 TEU vzrostly o výrazných 50 %, zatímco ty nad 24 000 TEU vyskočily o 30 %, uvádí Alphaliner.

Zatímco Rotterdam zůstává ve své vlastní lize mezi evropskými přístavy, pokles výkonnosti konkurenčních uzlů, jako jsou Antverpy a Tanger, naznačuje ztrátu základních spojení, uvádí Sea-Intelligence.



SSL Express 10-09-2025 POUČTE SE (pro ajťáky) IQAX je spuštěn s rozhraním API pro elektronický nákladní list (eBL) 3.0 DCSA v síti GSBN

DCSA eBL 3.0 API je nejnovější verzí globálního technického standardu navrženého tak, aby umožňoval spolehlivou výměnu elektronických nákladních listů mezi dopravci, odesílateli, speditéry a obchodními platformami. Společná struktura API podporuje automatizaci, snižuje chyby a zlepšuje dodržování právních předpisů, zejména v jurisdikcích, které přijaly zákony uznávající právní platnost digitálních obchodních dokumentů.

Dne 11. června 2025 se společnost IQAX, která využívá základní blockchainovou infrastrukturu GSBN (Global Shipping Business Network) pro elektronické náložné listy, stala první společností na světě, která po několika měsících technického vývoje a testování shody zahájila provoz standardu API elektronického náložného listu (eBL) 3.0 Digital Container Shipping Association (DCSA). Úspěšnou implementací standardu DCSA eBL 3.0 API učinila společnost IQAX významný krok vpřed v nahrazení manuálních procesů rychlou, bezpečnou a standardizovanou digitální dokumentací, která zákazníkům umožňuje překonat zpoždění kurýrů a rizika ztráty nebo zfalšování obchodních dokumentů. Toto zavedení bylo možné díky spolupráci společnosti IQAX s GSBN a jejími dopravci. Společné úsilí zajistilo plnou shodu s komplexním testem shody DCSA, který potvrdil, že řešení podporuje bezpečnou a bezproblémovou výměnu dokumentů od místa původu až po dodání. Pro přepravní a logistický průmysl to znamená významný posun směrem k širší interoperabilitě napříč platformami a standardy eBL.

Implementace umožňuje společnosti IQAX nabídnout dopravcům řešení eBL v souladu s DCSA, které se přímo integruje s obchodní platformou GSBN založenou na blockchainu. To poskytuje flexibilní, škálovatelnou a standardizovanou metodu pro výměnu nákladních listů – v souladu s provozními potřebami a zároveň snižuje tření v celém dodavatelském řetězci. GSBN hrála klíčovou roli při usnadňování přijetí eBL. Od roku 2023 platforma zpracovala více než 550 000 eBL a nyní podporuje několik standardů eBL včetně DCSA a BIMCO – což je klíčový požadavek, protože průmysl se posouvá směrem k větší digitální interoperabilitě.

Jednou z nejnaléhavějších výzev při zavádění eBL je fragmentace standardů. Různé zúčastněné strany preferují různé formáty, což může vytvářet síla a omezovat škálovatelnost. To posiluje ústřední princip – přijetí eBL musí být inkluzivní, flexibilní a v souladu s tím, jak podniky skutečně fungují. Implementace rozhraní DCSA eBL 3.0 API společností IQAX je praktickou ukázkou toho, jak může standardizovaná digitální dokumentace zlepšit efektivitu, transparentnost a bezpečnost obchodu. Odráží také hodnotu spolupráce mezi poskytovateli technologií, sítěmi operátorů a orgány stanovujícími standardy, jako jsou DCSA a BIMCO.

S tím, jak se stále více dopravců a platforem přizpůsobuje globálním standardům eBL, se posun směrem k plné digitalizaci obchodu stává realističtější – a mnohem blíže, než mnozí očekávali. Tato přelomová spolupráce mezi DCSA, IQAX a GSBN je povzbudivým signálem, že průmysl je připraven přejít od pilotních projektů k rozsáhlé implementaci.

P.S. Až se bude psát rok 2036, až se všichni přestěhujeme na jedinou platformu, pak už bude možná pozdě chtít se ptát: a co IT, budou mít co žrát?...

✈️ 🤖 🇮🇹 SSL Express 10-09-2025 Přepravci nemají přehled o vývoji letecké přepravy nákladu, což brzdí hlavní sezónu (trochu delší analýza)

Tlak na snižování sazeb pravděpodobně přiměje letecké společnosti k pokusům o zvýšení cen – ale nejistota na trhu a předběžné nakupování by mohly vést k utlumené špičce sezóny v letecké přepravě přes Tichý oceán, pokud ne i v Evropě.

Nejistota ohledně oprávněnosti cel před špičkou sezóny elektronického obchodování a vánočních výprodejů rozděluje přepravce v otázce využívání letecké přepravy, říkají pozorovatelé trhu. „S ohledem na Singles Day, Black Friday a vánoční výprodeje považují někteří maloobchodníci za příliš riskantní obnovit plný dovoz bez jasnosti ohledně cel, a upřednostňují kontrolu nákladů před doplňováním zásob (s ohledem na to, že již mohou existovat zásoby z dřívějších špiček), což by mohlo vést k utlumené prodejní sezóně, pokud se obchodní politika dramaticky nezmění,“ vysvětlila Danielle Hales, regionální manažerka pro ceny a nákup ve společnosti Crane Worldwide ve Velké Británii. „Letecké společnosti se snaží vyjednat zvýšení sazeb ve čtvrtém čtvrtletí, ale zatím nejsou příliš úspěšné. Velcí hráči v oblasti elektronického obchodování jsou na trhu EU stále aktivní, ale ukázali se být poněkud konzervativní v plánování kapacit, a stávající poskytovatelé logistických služeb mají tendenci omezovat dlouhodobé charterové smlouvy a nahrazovat je spíše ad hoc dohodami.“

Dostatečná kapacita spolu s vysokými skladovými zásobami by mohly dále tlumit sazby letecké přepravy. „Zaznamenali jsme určitý předstih,“ uvedla Sanne Manders, prezidentka společnosti Flexport. „Většina zákazníků tvrdí, že mají v současné době dostatek zásob, tedy dostatek na sváteční období. Ano, někteří přepravci mohou pozastavit činnost. Nejedná se o stabilní obchodní prostředí; společnosti se budou rozhodovat samy – mám podstoupit riziko, vyplatí se mi to za současných podmínek? Přepravci možná ještě odešlou některé zásilky, ale o vánoční sezónu se neobávají.“

Evropští přepravci mají optimističtější pohled na čtvrté čtvrtletí. Jeden z vedoucích pracovníků v oblasti letecké přepravy řekl: „Asie a Evropa by mohly být o něco živější, než všichni očekávají, a to kvůli přechodu e-commerce z transpacifické oblasti, kde již téměř neexistuje. Tyto podniky se nyní přesouvají do Saúdské Arábie, na Blízký východ a také do Evropy. A může se stát, že elektronický obchod bude v Evropě stále silnější a silnější, mimo Asii. Black Friday a Cyber Monday se nějakým způsobem dostaly na evropský trh, přestože Evropa nemá Den díkůvzdání a blíží se Vánoce. Je opravdu pravděpodobné, že Asie-Evropa bude ve čtvrtém čtvrtletí patřit mezi silnější trasy.“

WorldACD v pátek uvedlo, že údaje z trhu potvrzují tvrzení, že asijsko-evropská přeprava je silnější než transpacifická. Objem přepravy z Číny a Hongkongu do USA v srpnu zůstal meziměsíčně beze změny, ale meziročně poklesl o 5 %, zatímco objem přepravy do Evropy v srpnu oproti červenci mírně poklesl, ale meziročně vzrostl o 11 %. „Tyto údaje potvrzují neoficiální zprávy z různých zdrojů o přesunu přepravní kapacity z Číny/Hongkongu do USA na jiné trhy, zejména do destinací v Číně/Hongkongu a Evropě, v reakci na změny v pravidlech de minimis pro Čínu/Hongkong a vyšší cla,“ uvedla společnost WorldACD. Pokud jde o ceny, spotové sazby z Číny/Hongkongu do USA se mírně zotavily ze svých červencových úrovní a meziměsíčně vzrostly o 5 %, i když meziročně poklesly o 9 %. Spotové sazby z Číny/Hongkongu do Evropy mezitím meziměsíčně poklesly o 3 %, ale meziročně zůstaly stabilní. Objemy byly tedy překvapivě odolné, ale sazby slábnou.

„Navzdory nárůstu objemu nákladu a podobnému meziročnímu růstu kapacity o 4 % klesla průměrná globální spotová sazba již čtvrtý měsíc v řadě, a to o 3 % na 2,55 USD za kg,“ uvedl minulý týden Niall van de Wouw, ředitel společnosti Xeneta pro leteckou přepravu. „A právě tyto přepravní sazby mohou signalizovat, že následujících několik měsíců bude pro trh letecké

přepravy nákladů náročné.“ Společnost Xeneta také vysvětlila: „Srpnový pokles spotových sazeb bude pravděpodobně ještě strmější, pokud vezmeme v úvahu vliv měnových kurzů: všechny sazby jsou přepočítány na dolary, které za poslední rok ztratily 4 % vůči ostatním měnám. Na sazby letecké přepravy nákladu mohou mít vliv změny v obchodních tocích. Vezměme si například leteckou přepravu nákladu mezi Čínou a USA, jejíž cena v srpnu činila 4,30 USD za kg. Mnoho zásilek z elektronického obchodu bylo kvůli minimálním objednávkám USA přesměrováno na koridor Čína-Evropa, kde byla sazba 3,65 USD za kg. Takové přesměrování snižuje globální průměr. K udržení nízkých nákladů leteckých společností a zmírnění tlaku na sazby mohlo přispět také 7% snížení cen leteckého paliva.“ Poptávka se v poslední době mírně zlepšila, pravděpodobně proto, jak se blížil konec prázdnin v EU, ale celkově není poptávka silná. Existují nové služby na obchodních trasách do EU ze severozápadní Číny, ale jejich kapacita není významná. Na konci roku vždy dochází k nějakému druhu špičky a špička v roce 2025/26 by měla začít koncem září a vrcholit v listopadu a prosinci kvůli zásilkám souvisejícím s prázdninami. Poptávka může zůstat vysoká až do ledna 2026 kvůli předstihu v souvislosti s lunárním novým rokem. Špička však může být méně intenzivní než v předchozích letech díky proaktivnímu plánování (a diverzifikaci tras) a potenciálnímu zpomalení elektronického obchodu v Evropě,” dodala.

V současné době se přepravci více než kdy jindy dělí do tří kategorií. Jsou tací, kteří vždy řeknou „v žádném případě“ letecké přepravě, protože jejich produkty prostě nemohou ospravedlnit vyšší náklady. Pak jsou tu tradiční zákazníci letecké přepravy, kteří vždy přepravují zboží letecky kvůli jeho rychlosti a hodnotě pro jejich drahé, rychle se kazící nebo časově citlivé produkty. Mezi těmito dvěma skupinami je větší skupina přepravců, kteří budou k přepravě svého zboží využívat námořní dopravu, pokud to bude možné, a leteckou dopravu, pokud to bude nutné. Právě tento segment trhu je hnací silou nárůstu poptávky po letecké přepravě, který v současné době pozorujeme. Vyšší poptávka po letecké přepravě zůstává výsledkem změny dopravního prostředku, kterou jsme zaznamenali v červenci, s mírnou podporou elektronického obchodu. Nejedná se o ukazatel zvýšené ekonomické aktivity. Letecká přeprava prostě získává větší podíl. Mnoho přepravců, kteří se snaží zmírnit dopad cel, prostě neví, jak bude trh vypadat za 3–4 týdny, protože situace není jasná. V důsledku toho se více podniků rozhoduje přijmout ztrátu a přepravovat své produkty letecky. Tato dobrá zpráva pro trh letecké nákladní dopravy však zůstává předmětem neustálého přezkumu. Celkově je těžké odhadnout, odkud bude pocházet silný a udržitelný růst letecké nákladní dopravy.



SSL Express 11-09-2025 Rozdíl mezi cenou charteru a přepravné může vést k obětování racionality ve prospěch podílu na trhu.

Námořní dopravci by mohli vstupovat do fáze, ve které racionalita ustoupí do pozadí za konkurencí, protože sazby vyprávějí dva různé příběhy. The Loadstar nedávno informoval, že navzdory mírnému nárůstu v minulém týdnu se globální sazby za kontejnerovou přepravu podle Drewry's World Container Index již 11 týdnů v řadě nacházejí v sestupné spirále. Zároveň však podle analytika trhu Braemar zůstává trh s pronájmem „silný“ a nic nenasvědčuje tomu, že by se to v dohledné době mělo změnit. Index time charteru zůstává na velmi vysoké úrovni a nadále se uzavírají smlouvy na mnoho velikostí, protože provozovatelé dávají přednost zajištění tonáže před rizikem, že budou mít nedostatek a oslabí své služby,” vysvětlil Braemar. „Poptávka po nových lodích je také celkově stabilní a na straně prodeje a nákupu je silná aktivita,” dodal. Tento kontrast vyvolává velkou otázku: „Jsou rejdaři navzdory klesajícím přepravním sazbám optimističtí ohledně budoucnosti, nebo opět vstupujeme do fáze, kdy racionalita ustupuje do

pozadí za konkurencí, bojem o podíl na trhu a dlouhodobým postavením v kontejnerové přepravě?“

Mike Wackett, certifikovaný lodní makléř a majitel společnosti MJW Consulting, řekl (The Loadstar), že námořní dopravci často přistupují k nákladům s klapkami na očích, když (zatím) mají zdravé rozvahy. „Jejich strategie je řízena komerčním přístupem, tj. zajištěním a/nebo získáním podílu na trhu od konkurence, spíše než nasloucháním účetním,“ vysvětlil. A Braemar varoval před jistotou, že přijdou „vyšší náklady na přežití“. Flotila některých velikostí rychle stárne; bez správných lodí riskují provozovatelé, že zaostanou za konkurencí s efektivnější tonáží. Kromě toho jsou v sázce velmi zdravé rozvahy, což může usnadnit rozhodování oproti minulosti.

Pan Wackett předpověděl, že nesoulad mezi přepravními sazbami a sazbami za pronájem lodí bude pravděpodobně pokračovat, dokud dopravci nezaznamenají ztrátové čtvrtletí. Až k tomu dojde, řekl, „akcionáři budou vyvíjet tlak na snižování nákladů, a tím omezí nové pronájmy, a [budou] lodě vyřazovat z provozu, jakmile vyprší jejich pronájem.“



SSL Express 11-09-2025 Logistické společnosti (v Německu) očekávají stabilizovanou obchodní situaci

Většina společností v odvětví dopravy a logistiky odhaduje obchodní situaci v červenci 2025 jako stabilní. Toto vyjádření uvedlo 69 procent společností v nedávném průzkumu, který provedla společnost SCI Verkehr v Kolíně nad Rýnem.

Každá čtvrtá společnost hodnotí situaci jako špatnou, zatímco šest procent uvádí dobrou obchodní situaci. Pro nadcházející čtvrtletí společnosti opět předpovídají stabilní obchodní podmínky s pozitivními trendy.

Diferencovanější obrázek se objevuje v oblasti nákladů. V červnu více než 90 procent očekávalo stabilní výdaje. V červenci však stabilní úroveň uvedly pouze necelé tři čtvrtiny, zatímco čtvrtina čelila rostoucím nákladům. K žádnému snížení nákladů nedošlo. V příštích třech měsících většina respondentů očekává, že úroveň nákladů zůstane na zvýšené úrovni nebo bude nadále růst. Šest procent očekává, že náklady klesnou.

Ceny zůstaly oproti předchozímu měsíci převážně nezměněny. I v příštích třech měsících respondenti očekávají převážně stabilní ceny. Podíl této skupiny však klesl z 86 na 74 procent. Zároveň se zvýšil podíl společností, které zvažují možné zvýšení cen, ze 14 na 26 procent. Na pozadí stabilního vývoje nákladů se podle tržních analytiků společnosti SCI očekává vyrovnaná situace v oblasti zisku. Průzkumu se zúčastnilo 92 společností.

P.S. Zúčastnili byste se podobného průzkumu v Česku?



SSL Express 11-09-2025 Náklady na obsluhu kusového nákladu rostou i přes klesající objemy

Německý svaz spedice a logistiky (DSLV) ve 22. kole průzkumu indexu nákladů na přepravu sběrných zásilek za první polovinu roku 2025 oznámil nárůst celkových manipulačních nákladů na jednu zásilku o 0,75 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Průzkum je založen na vyhodnocení 128 dep ze 13 sítí pro přepravu kusových zásilek, což představuje celkový objem přibližně 19,9 milionu zásilek. Přestože se počet zahrnutých dep mírně zvýšil, celkové odbavené objemy se snížily. Průměrný počet zásilek na depo klesl o 8,4 procenta, což naznačuje slabý vývoj trhu. Asociace to považuje za varovný signál vzhledem k pokračujícím vysokým fixním nákladům na systémovou dopravu. Mýtné pro nákladní vozidla, které je od července 2024 rozšířeno na vozidla o hmotnosti 3,5 tuny a více, představuje pro podniky další zátěž. Náklady na mýtné se ve srovnání s předchozím rokem zvýšily o 3,5 procenta, zatímco ceny nafty klesly o 6,4 procenta.

Bez vyrovnávacích účinků poklesu cen nafty a zvýšení mýtného by se náklady zvýšily o 1,48 procenta. Podle Německého dopravního svazu (DSLV) představuje pozorovaný nárůst o 0,75 procenta čistý efekt rostoucích cen kompenzovaný nárůstem produktivity v sítích. Index tedy odráží nejen změny cen, ale také nárůst efektivity. Náklady na mýtné zaznamenaly s nárůstem o 3,5 procenta nejsilnější relativní nárůst ze všech čtyř typů nákladů a představovaly 6,3 procenta celkových nákladů. Osobní náklady se zvýšily o 2,1 procenta a s 50,7 procenty zůstávají největší jednotlivou položkou. Náklady na materiál mírně vzrostly o 0,5 procenta a tvoří přibližně jednu třetinu celkových nákladů, zatímco podíl nákladů na palivo se snížil o 6,4 procenta na 10,0 procenta.

„Nestálé trendy v objemu přepravy kladou značnou zátěž na sítě systémů pro přepravu kusových nákladů,“ varuje výkonný ředitel společnosti DSLV Frank Huster. Trvalý pokles objemů přepravy vede k nižšímu využití kapacit v přepravních i manipulačních zařízeních, což nutí společnosti snižovat fixní náklady. Žádná společnost si nemůže dovolit snižovat počet stálých zaměstnanců. „Jakmile se ekonomika znovu ožíví, trh práce bude zcela prázdný,“ předpovídá Huster. Kromě krátkodobých personálních problémů vidí generální ředitel DSLV také strukturální zátěž, která hrozí společností: „Aby se provozovatelé systémů připravili na trhy budoucnosti, investují do alternativních konceptů pohonů a nabíjecí infrastruktury v depech.“ Zvýšení minimální mzdy, které vstoupí v platnost příští rok, také představí dodatečnou zátěž pro náklady v důsledku výrazného zvýšení celkové mzdové struktury. „Odvětví proto naléhavě čeká na úlevu,“ požaduje Huster.

Průměrné náklady na výměnu smíšeného paletového poolu sestávajícího z nových palet A, B a C činily v první polovině roku 2025 5,46 EUR, což představuje nárůst o 2,3 procenta ve srovnání s druhou polovinou roku 2024. Podle cenového indexu od poskytovatele Pacurion se průměrná cena palet ve stejném období zvýšila o 10,5 procenta. Zatímco náklady na proces nezávislé na ceně se od začátku průzkumu v roce 2022 zvýšily z 3,88 EUR na 4,52 EUR, podíl závislý na ceně ve stejném období klesl z 1,81 EUR na 0,94 EUR. Mezi smíšenými a novými paletami existují zřetelné rozdíly. U čistě nových palet, jako jsou palety používané v potravinářském sektoru nebo pro citlivé zboží, činily náklady na výměnu v první polovině roku 2025 6,25 EUR, což je o 3,4 procenta více než v předchozím roce. Jejich pořizovací cena se ve srovnání s první polovinou roku 2024 zvýšila o 10,8 procenta a složky nákladů závislé na hodnotě vzrostly z 1,56 EUR na 1,73 EUR. Vyšší hodnota palet je proto obzvláště patrná u odchozích zásilek, kde zákazníci často požadují výhradně nové palety.



SSL Express 11-09-2025 Cargo Sous Terrain musí snížit počet zaměstnanců

Švýcarský projekt „Cargo sous Terrain“ (CTS) je i nadále pod finančním tlakem. Vedení a představenstvo na jaře oznámili, že právní rámec spolehlivě nezajišťuje soukromé financování pro fázi výstavby CTS. To znamená, že stále chybí stabilní partnerství s federální vládou, kantony a městy, což je předpokladem pro ekonomicky životaschopnou realizaci projektu.

V této souvislosti má být společnost CTS AG restrukturalizována. To zahrnuje snížení nákladů a počtu zaměstnanců. „V současné době nemáme zdroje na to, abychom organizaci nadále provozovali se současným zaměřením, a proto se přizpůsobujeme realitě,“ vysvětluje předseda představenstva Marco Rosso. Navzdory neúspěchu jsou všichni zúčastnění i nadále přesvědčeni o myšlence CTS. Pokud bude vytvořen potřebný politický rámec, mohla by uspět.

Za CST stojí konsorcium významných švýcarských společností z oblasti logistiky, maloobchodu, telekomunikací, pojišťovnictví a financí a také několik zahraničních partnerů. Kromě Švýcarské

pošty do skupiny patří Rhenus Alpina, SBB Cargo, DPD, poskytovatelé logistických služeb Planzer, Dreier, Camion Transport a Galliker a také Lagerhäuser Aarau AG.
P.S. Ditto pro hamburský hyperloop, naštěstí

SSL Express 11-09-2025 Maersk Air Cargo posiluje manažerský tým

Skupina Maersk, která se zabývá přepravou a logistikou, obsadila nově dvě klíčové pozice ve vedení své divize letecké nákladní dopravy Maersk Air Cargo. Christoph Hemmann bude zastávat pozici vedoucího globální letecké a sběrné přepravy a jako člen globálního vedoucího týmu v oblasti logistiky a služeb bude podřízen produktovému řediteli Narinu Pholovi. Nahrazuje Muraliho Rajamaniho, který v Maersku nastoupil na jinou pozici.

Hemmann má více než 15 let zkušeností v odvětví letecké nákladní dopravy. Před nástupem do společnosti Maersk zastával manažerské pozice ve společnostech DHL Global Forwarding a DB Schenker, kde vedl týmy v Evropě, Americe a asijsko-pacifickém regionu. Nový vedoucí letecké nákladní dopravy a LCL bude také zodpovědný za nákladní leteckou společnost Maersk Air Cargo (MAC), která provozuje flotilu 18 letadel Boeing 767F a dvou nových Boeingů 777F, ale i nadále ji bude řídit Lars Jordahn.

John McDonald se ujme role vedoucího divize Maersk Air Freight Forwarding (MAFF) a nahradí tak Johna Wetherella, který z Maersku odešel. McDonald do své nové pozice přináší více než 35 let zkušeností v oblasti logistiky a letecké přepravy. Naposledy působil jako výkonný viceprezident a vedoucí letecké přepravy pro Ameriku ve společnosti DB Schenker. Předtím zastával různé vedoucí pozice v oblasti letecké přepravy ve společnostech, jako jsou STG Logistics, UTI Worldwide a Ceva Logistics.

SSL Express 12-09-2025 Výroční zpráva o Dunajské plavbě za rok 2024 ukazuje rostoucí dopravní výkonnost

Rakouská lodní doprava po Dunaji zažila v roce 2024 pestrý rok. To je výsledek analýzy viadonau. Zatímco přepravní výkony a manipulační objemy v sektoru zboží se výrazně zvýšily, celkový objem zboží vzrostl o 8,8 % na 6,6 milionu tun ve srovnání s předchozím rokem, zatímco osobní doprava zaznamenala ztráty. Zejména v linkové dopravě se čísla snížila o 19 %. Vývoj ovlivnily i události jako povodně.

Aby bylo možné dlouhodobě posílit lodní dopravu na Dunaji, bude se viadonau v roce 2025 i nadále zaměřovat na modernizaci a inovativní řešení šitá na míru. Nejenže se dále pokročilo v modernizaci přístavišť pro nákladní dopravu, od podzimu 2024 společnost také testuje poptávkově orientovanou metodu ovlivňování hloubky plavební dráhy při nízké vodě v pilotním projektu "Flexibilní infrastruktura" východně od Vídně, který má za cíl zvýšit bezpečnost používání vodní cesty v mělkých místech. Pilotní projekt je příkladem centrálního přístupu k rozvoji viadonau: Méně lidských zásahů, přesnější místní opatření, která chrání přírodní prostředí, z čehož má stejný prospěch životní prostředí, ekonomika a bezpečnost na řece.

Výroční zpráva viadonau je k dispozici na tomto odkazu:

https://www.viadonau.org/fileadmin/user_upload/Jahresbericht_Donauschiffahrt_2024.pdf

SSL Express 12-09-2025 NYK vydává varování před podvody s falešnými žádostmi o platbu

Japonský přepravní gigant Nippon Yusen Kaisha (NYK) vydal varování poté, co se objevily zprávy o podvodných e-mailech a zprávách na sociálních médiích, které falešně tvrdily, že zastupují

společnost. Zprávy, které podle NYK jsou součástí podvodu, požadují platby v íránských tomanech nebo rialech za vyzvednutí nákladu. Společnost zdůraznila, že nikdy takové požadavky nevznesla a nemá žádné spojení s uvedenými účty. „Tyto zprávy nemají s naší společností žádnou souvislost a jejich účelem je oklamat příjemce,“ uvedla společnost NYK v oznámení pro klienty a partnery. Společnost zdůraznila, že nemůže nahradit ztráty způsobené podvody provedenými podvodníky. Místo toho vyzvala zainteresované strany, aby při přijímání nevyžádaných zpráv zůstaly opatrné. Společnost NYK doporučila, aby nikdo, kdo narazí na podezřelé e-maily nebo příspěvky, na ně nereagoval, neklikal na odkazy, neotevíral přílohy, nesdílel osobní nebo bankovní údaje ani neprováděl převody peněz.

Varování společnosti NYK se přidává k řadě podobných varování v celém odvětví. V posledních letech vydaly společnosti Maersk, Hapag-Lloyd, Pacific International Lines (PIL) a MSC varování před falešnými webovými stránkami a podvodnými nabídkami pracovních míst, které zneužívají jejich jména, zatímco BIMCO varovalo své členy před podvody s falešnými fakturami a e-maily, které přesměrovávají platby na falešné účty.



SSL Express 12-09-2025 Nová spojení do/z Gdańsku

S poděkováním Adéle Kurečkové zveřejňujeme:

1. Nové transatlantické spojení v Gdańsku 🌐

Společnost **MSC Mediterranean Shipping Company** rozšiřuje svou službu Albatros o přímé zastávky v přístavech na východním pobřeží USA – **New York** a **Charleston**. Díky tomu získává **Baltic Hub v Gdańsku** nové přímé transatlantické spojení, provozované na **týdenní bázi**. Strategické posílení sítě MSC mezi Polskem a USA nabízí zlepšené toky nákladu a bezproblémovou integraci s vnitrozemskou dopravou a logistickými řešeními.

První loď v rámci rozšířené služby, **MSC BERANGERE**, vyplula z Gdańsku **14. srpna 2025**. Nová rotace je následující:

📍 Gdańsk 📍 Bremerhaven 📍 New York 📍 Charleston

--

2. Nová služba **PLS (Poland Shuttle)** od společnosti **Ocean Network Express** v Baltic Hub!

Na konci srpna přivítal Baltic Hub první loď v rámci nové služby **PLS (Poland Shuttle)**, kterou provozuje **Ocean Network Express (ONE)**. Jedná se o další důležitý krok v rozvoji sítě spojení s klíčovými přístavy v západní Evropě.



Trasa služby PLS: **Hamburk → Rotterdam → Gdyně → Gdańsk → Hamburk**



Pravidelná, týdenní služba



Provoz zajišťuje feederová loď s kapacitou cca **1 100 TEU**

Nová služba doplňuje stávající spojení a poskytuje další flexibilitu a příležitosti pro zákazníky ONE i pro celý region střední a východní Evropy. Pravidelné zastávky v Gdańsku zvyšují stabilitu dodavatelských řetězců a dávají našim partnerům větší předvídatelnost a možnosti při plánování přepravy.



SSL Express 12-09-2025 Slabá kapacitní disciplína nutí dopravce Gemini snížit sazby mezi Asií a Evropou

Dopravci Gemini Cooperation údajně snižují sazby, aby zaplnili sloty, protože sazby mezi asijskou a severní Evropou zaznamenaly nejprudší týdenní pokles od února. V pátek index šanghajske kontejnerové nákladní dopravy ukázal, že sazba za přepravy mezi Šanghají a severní Evropou klesla oproti předchozímu týdnu o 11 % na 1 315 USD za TEU. Ale poslední nabídka Hapag-Lloyd činila v relaci SHA-ROT USD 680/20' a USD 1060/40'

Místní zdroje z nakládky uvádějí, že indexy v tuto chvíli neukazují pravdivý obraz, protože dostatečná přepravní kapacita tlačí spot sazby pod oficiální úroveň SFCI. Poradenská společnost potvrzuje, že upuštění od GRI k 1.9. vede k dalšímu poklesu při absenci kapacitní disciplíny. Ani (zatím) omezený rozvrh rušených plaveb v době Zlatého týdne nemá na udržení sazeb pozitivní vliv.

Zejména rejdaři sdružení v Gemini ruší pouze jeden z 16 pravidelných odjezdů naplánovaných na říjen. Poté, co plán blank sailings pro říjen oznámila MSC, poklesne kapacita slotů z 320.000 (září) resp. 310.000 (červenec) pouze na 288.000 teu. Podle databáze Xeneta/eeSea bude letošní celková kapacita na asijsko-evropském spojení v září 1,87 mio teu, přičemž v tuto chvíli je zrušeno pouze 15.000 slotů - to je mj. vysvětlitelné i běžící hlavní sezónou. Pro říjen Xeneta předpokládá 1,69 mio teu, se zrušenými 227.000.

Pro srovnání, v srpnu byly tyto hodnoty na 1,78 mio/174.000 a v červenci 1,79/217.000.

Disbalance na trhu tedy zřejmě roste...

--



SSL Express 11-09-2025 FACHPACK 2025: Veletrh obalů se točí kolem témat udržitelnosti a digitalizace

Od 23. do 25. září 2025 se na norimberském výstavišti bude konat FACHPACK 2025 – přední veletrh inovativních obalových řešení, moderních technologií a efektivních procesů. Jak oznámil organizátor veletrhu, společnost NürnbergMesse na konci srpna, představí se zde přibližně 1 400 vystavovatelů řešení z oblasti obalových materiálů, obalových materiálů, obalových pomůcek, balicích strojů a obalové techniky. Související procesy týkající se automatizace, značkovací techniky, potisku obalů, zušlechťování a intralogistiky lze zažít také ve francké metropoli.

Letošní FACHPACK se opět bude konat pod hlavním tématem "Transition In Packaging", které podle organizátorů popisuje změnu, která se v současné době odehrává v odvětví a jež se odrazí v jedenácti výstavních halách a v doprovodném programu FACHPACK. Návštěvníci z oblasti spotřebního a průmyslového zboží se mohou těšit na rozsáhlý program přednášek na fórech PACKBOX, INNOVATIONBOX a SOLPACK 6.0, stejně jako na speciální přehlídky a předávání cen. Přibližně 60 procent vystavovatelů je činných v oblasti obalů, tedy obalových materiálů, obalových materiálů a obalových pomůcek. Přibližně 40 procent zastupuje oblast obalové techniky, tedy balicích strojů, označovací techniky a automatizace. Na veletrhu FACHPACK budou představeny také segmenty potisku obalů a zušlechťování a interní logistika.

FACHPACK se považuje za hnací sílu v oboru. Kromě výstavy produktů se to podle organizátora odráží také v přednáškovém programu na třech fórech PACKBOX (hala 4), INNOVATIONBOX (hala 7) a SOLPACK 6.0 (hala 3). Všechna tři fóra se zabývají aktuálními průmyslovými tématy, jako jsou výzvy vyplývající z předpisů PPWR do roku 2030, změna klimatu, oběhové hospodářství, digitalizace a umělá inteligence, jakož i alternativní obalová řešení a nové nebo alternativní vláknité suroviny.

