

# SSL EXPRES

25.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



## SSL Express 25-08-2025 Bill Gates jednal v Koreji, aby podpořil projekt lodí na jaderný pohon se společností HD Hyundai

Bill Gates se minulý čtvrtek v roli zakladatele společnosti TerraPower setkal v Soulu s výkonným místopředsedou společnosti HD Hyundai Chung Kisunem, aby prohloubili strategické partnerství zaměřené na komerční využití pohonu malých modulárních reaktorů (SMR). Schůzka - po březnovém setkání v USA - se zaměřila na rozšiřování dodavatelských řetězců a pokrok v technologii rychlých reaktorů chlazených sodíkem pro výrobu energie. Společnost HD Hyundai již uzavřela smlouvu na výrobu reaktorových nádob pro tyto reaktory nové generace, přičemž oba týmy sledují posun k námořním řešením s jaderným pohonem.

Chung tento pakt označil za "bod obratu" v globálních jaderných dodavatelských řetězcích. Generální ředitel společnosti TerraPower Chris Levesque tuto důvěru podpořil a uvedl, že výrobní kapacity společnosti HD Hyundai jsou pro uvedení na trh rozhodující. Společnost HD Hyundai již představila model kontejnerové lodi s kapacitou 15 000 teu poháněné reaktorem SMR, získala zásadní schválení ABS a vyčlenila 300 miliard KRW (206 milionů USD) na vývoj plavidel s jaderným pohonem do roku 2030. Korejská loďařská společnost také zkoumá plovoucí platformy pro jaderné barky - například koncept lodi s výkonem 240 MW poháněné SMR a platformu pro výrobu vodíku - které již v zásadě také získaly schválení ABS.



## SSL Express 25-08-2025 Debyrokratizace: Většina volá po menším počtu požadavků a rychlejší investice do infrastruktury (Logistik Heute)

Podle průzkumu YouGov si 37 procent občanů přeje méně byrokracie a 25 procent požaduje rychlejší realizaci infrastrukturních projektů. Výrazně méně respondentů považuje jiná opatření, jako jsou úsporná opatření nebo dotační programy, za užitečná pro zvýšení hospodářského růstu. Mnoho německých občanů se domnívá, že pro stimulaci stagnující ekonomiky by federální vláda měla v první řadě snížit byrokracii a rychleji zavést infrastrukturní programy. Ukazují to výsledky reprezentativního průzkumu, který pro Německou tiskovou agenturu provedl institut pro výzkum veřejného mínění YouGov.

Více než 2 000 účastníků průzkumu bylo dotázáno, která opatření by podle nich měla federální vláda nejvíce zavést na podporu hospodářského růstu. Třicet sedm procent z nich zvolilo možnost odpovědi „snížení byrokracie a požadavků na podávání zpráv pro společnosti“. Každý čtvrtý respondent (25 procent) se domnívá, že by mohlo pomoci urychlení realizace již plánovaných infrastrukturních programů. Dvanáct procent respondentů se vyslovalo za úsporná opatření ve federálním rozpočtu. Sedm procent se domnívá, že by programy financování specifických odvětví mohly vést k většímu růstu. Šest procent se domnívá, že by byla rozumná jiná opatření. Čtyři procenta respondentů se domnívají, že žádné z těchto opatření by nepomohlo. Devět procent si nebylo dostatečně jistých, aby se k této otázce vyjádřilo.

Německá ekonomika se již delší dobu nachází ve fázi stagnace se strukturálními slabinami. Nová spolková vláda se zaměřuje na investice do infrastruktury pro roky 2025 a 2026, se zaměřením na

dopravu, digitalizaci, klimatickou neutralitu a podporu spolkových zemí v oblasti vzdělávání a péče o děti.

P.S. K tomu jim dopomáhej bůh a naše vláda nechť to pozorně sleduje a případně okopčí...



### **SSL Express 25-08-2025 Suezmaxy vydělávají na přerušení vývozu z Kazachstánu**

Spotové sazby Suezmaxu prudce rostou, protože Kazachstán se dostává do stále větších potíží s vývozem ropy, což zpřísňuje seznam tonáže ve Středomoří i mimo něj.

Kazachstán pozastavil toky ropovodem Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC) poté, co se do systému koncem července dostala ropa kontaminovaná chloridy a odklonila objemy do terminálu Kaspického ropovodného konsorcia (CPC) u Novorossijska. Odklon se časově shodoval s údržbou jednoho ze tří jednobodových kotvišť CPC, takže v provozu zůstala pouze dvě. Vzhledem k omezené kapacitě se konsorcium výrazně zaměřilo na nakládku suezmaxů na úkor aframaxů. Záříjový program zahrnuje 46 nakládek suezmaxů a žádné aframaxy, zatímco v srpnu bylo toto rozložení rovnoměrné. Makléř Arrow popisuje současnou scénu kolem CPC jako "úl plný aktivity".

Sazby reagovaly prudce. Dávky ze Středozemního moře se nyní pohybují na úrovni 142,5 WS, zatímco linky směřující do Indie rovněž posilují, přičemž náklad z Basry na Západ se pohybuje kolem 60 WS přes Kapsko. Trasa TD6 na Baltské burze z Černého moře včera vyskočila o více než 6 500 dolarů a přiblížila se tak velmi ziskové hodnotě 73 000 dolarů za den. Podle Jefferies dosahují suezmaxy ve 3. čtvrtletí průměrné denní ceny 43 000 USD, což je nárůst oproti 41 500 USD za den v minulém čtvrtletí, a dynamika se zvyšuje.

Makléři varují, že vzhledem k aktivitě v CPC, západní Africe a Guyaně si majitelé pravděpodobně udrží převahu. TD6 se drží v blízkosti celoročních maxim a vzhledem k tomu, že se očekává, že objem CPC zůstane na úrovni 1,65-1,75 milionu barelů denně, majitelé lodí nemají náladu ubrat plyn. "Očekávejte, že majitelé budou i nadále držet zuby nehty," navrhl makléř Fearnley's, zatímco Arrow dodal: "Nabídka tonáže se nadále zužuje, a pokud se úroveň poptávek udrží, majitelé mohou najít prostor pro zvýšení sazeb nad úroveň posledních výsledků."

P.S. Tento článek jsem přidal pouze jako potvrzení zajímavého úkazu, že dnes jakýkoliv závan "protivětru" má globální dopad. Jinak: AFRAMAX je tanker 80-120.000 DWT, zatímco SUEZMAX až 160.000 DWT. Aframaxy proto mohou obsluhovat většinu přístavů ve světě včetně mělkých terminálů v Černém a Baltickém moři



### **SSL Express 25-08-2025 Lufthansa a Shein usilují o dohodu užití SAF, protože byl představen zimní plán nákladní dopravy**

Dohoda SAF [udržitelné letecké palivo] mezi společnostmi Lufthansa a gigantem v oblasti rychlé módy Shein by mohla zvýšit objem elektronického obchodu německého dopravce z Asie do Evropy a znamenat začátek "dlouhodobé spolupráce". Společnost Lufthansa Cargo (LC) minulý týden oznámila, že podepsala "memorandum o porozumění" se singapurskou společností Shein o rozšíření používání udržitelného leteckého paliva na letech pro internetový obchod. Mluvčí společnosti LC sdělil serveru The Loadstar, že memorandum o porozumění sice ukazuje jejich záměr spolupracovat na používání SAF, ale nejedná se o závaznou smlouvu a podrobnosti je třeba ještě doladit.

"Obě strany pracují v jasném rámci a harmonogramu pro uzavření právně závazné dohody do šesti měsíců. Společnost Shein má v úmyslu pilotovat a postupně rozšiřovat používání SAF, obě společnosti to považují za výchozí bod," vysvětlil mluvčí. Společnost Shein má v úmyslu časem

zvýšit objemy SAF, nicméně mluvčí společnosti Lufthansa Cargo poznamenal, že to bude vyhodnoceno v závislosti na dostupnosti na trhu, rozsahu výroby a ekonomické proveditelnosti. V oznámení rovněž uvedl, že společnosti Lufthansa Cargo a Shein "zkoumají další oblasti spolupráce", které nazvaly "výměnou znalostí", s cílem "posílit sledovatelnost a vykazování provozních a environmentálních údajů".



## SSL Express 25-08-2025 Digitalizace manipulačních procesů Ro-Ro v Hamburku

Rychlejší nakládka pojízdného nákladu v terminálech námořních přístavů – to byl cíl výzkumného projektu AKIDU (Automatic, AI-integrated Disposition for Universal Terminals). Dceřiná společnost HHLA UNIKAI a poskytovatel softwaru AKQUINET projekt financovaný německým spolkovým ministerstvem dopravy (BMV) úspěšně dokončily.

Podle Přístavu Hamburk a logistiky (HHLA) se společnost UNIKAI Warehousing and Forwarding Company specializuje na manipulaci s nákladem RoRo a také se složitým, nadrozměrným projektovým nákladem, jako jsou jeřáby, turbíny nebo speciální vozidla. Problém tkví v tom, že toto zboží je obtížné standardizovat a dosud bylo možné jej digitálně zaznamenávat pouze v omezené míře. „Vzhledem k měnícímu se využití prostoru v O'Swaldkai a rostoucím požadavkům na efektivitu se UNIKAI spoléhá na digitální řešení, aby plánovací a manipulační procesy byly připravené na budoucnost a udržitelné,“ píše HHLA – rovněž v rámci výzkumného projektu. „Díky úspěšnému dokončení projektu AKIDU máme znalosti, technologie a IT nástroje, které nám pomohou zajistit budoucnost našich terminálových procesů. Díky výsledkům projektu nyní můžeme pracovat na dalších krocích: standardizovaných digitálních datech o zboží pro naše zákazníky. S využitím těchto dat můžeme plně využívat nové systémy v ostrém provozu,“ říká Hartmut Wolberg, výkonný ředitel společnosti UNIKAI.

Cílem bylo vyvinout praktické IT nástroje pro digitální zaznamenávání, plánování a vizualizaci konvenčních manipulačních procesů. Podle HHLA bylo dosaženo následujícího:

- Proaktivní plánování prostoru: Softwarový prototyp umožňuje alokaci skladovacího prostoru na základě notifikací – pro větší spolehlivost plánování a efektivitu prostoru.
- Inteligentní správa parkovacích míst: Vylepšený „Filtr alokace dvorů“ automaticky vypočítává optimální parkovací místa pro širokou škálu typů zboží.
- 3D vizualizace terminálu: Nové rozhraní zobrazuje obsazenost terminálu v reálném čase – s možnostmi filtrování podle lodi, typu zboží nebo místa skladování.

Společnost UNIKAI iniciovala projekt jako sponzor společně s poskytovatelem IT služeb AKQUINET a Hamburským centrem informačních technologií (HITeC). AKQUINET přispěl svou softwarovou platformou Chesscon a dlouholetými zkušenostmi se simulací terminálů; HITeC vyvinul paralelní proces pro automatizované měření široké škály zboží, což je klíčový krok pro digitální záznam speciálního a projektového nákladu.



## SSL Express 25-08-2025 POUČTE SE Co se stane, když dokumentární akreditiv neodpovídá přepravní realitě?

Nedávno se v bankovních a ICC kruzích diskutovalo o dokumentárním akreditivu, který požaduje předložení "jedné kopie surrendered konosamentu". Místo toho byly předloženy 3 originály konosamentů, které v textu konosamentu obsahovaly text "Original Bill Surrendered at Origin". Banka předložení odmítla s odůvodněním, že předložená kopie nebyla "kopií", ale 3 ze 3 originálních konosamentů, a že žádný z nich neobsahoval razítko dopravce označující surrender.

Ačkoli tato záležitost vyvolala v bankovních kruzích značný rozruch, lze ji vnímat jako připomínku toho, že některé bankovní postupy nereflktují praktické realie v námořní dopravě. Zde jsou důvody:

Pokud je konosament vystaven jako převoditelný dokument s bankou jako příjemcem (která není konečným příjemcem), je pro převod vlastnického práva na konečného příjemce a vydání zboží vyžadován originál konosamentu indosovaný bankou na konečného příjemce. Agent dopravce v destinaci obvykle očekává, že před vydáním zboží konečnému příjemci bude předložen OBL s konečnou indosací. Pokud však byl původní konosament odevzdán dopravci již v místě původu, jak by pak došlo k této indosaci nebo převodu vlastnického práva z banky na příjemce? Proč by tedy banka vůbec akceptovala požadavek na "kopii předaného konosamentu", když jediný způsob, jak by takový dokument mohl být reálně předložen, by byl, kdyby:

1. Odesílatel předal své bance jeden nebo více OBL k žirování před jejich předložením.
2. Tyto žirované OBL byly poté předány dopravci..
3. Dopravce je opatřil razítkem "surrender" a kopii vrátil odesílateli..
4. Odesílatel pak tuto kopii předložil bance spolu s ostatními dokumenty...

V praxi je velmi nepravděpodobné, že by banky tuto sekvenci povolily. Bankéři nebo vývozci mě prosím opravte, pokud se mýlím.

Je třeba zdůraznit, že pojem "surrendered konosament" je sám o sobě nesprávným označením. Žádný takový typ konosamentu neexistuje. Surrender je proces, nikoliv dokument.

K surrender dochází, když odesílatel předá dopravci zpět jeden nebo více originálních konosamentů. Místo odevzdání se liší v závislosti na obchodních okolnostech a na něčem tak jednoduchém a praktickém, jako je blízkost zákazníka ke kanceláři dopravce. Účelem předání je obvykle buď:

- není čas na zaslání papírových originálů příjemci v místě určení (např. u krátkých námořních tras), nebo
- Odesílatel považuje za jednodušší odevzdat doklad v místě původu než ho posílat kurýrem dál.

Postup je jednoduchý:

Odesílatel odevzdá jeden nebo všechny originály dopravci (nebo jeho zástupci). Kancelář dopravce předání zaznamená a oznámí to kanceláři určení e-mailem nebo aktualizací svého online systému. Příjemce si pak může zboží vyzvednout bez předložení originálu konosamentu. Na originál může být umístěno razítko "surrender" pro interní evidenci dopravce a pro potvrzení, že konosament byl řádně vyřízen a uvolněn. Někdy se kopie předává odesílateli, ale ne vždy.

Nezodpovězené otázky = Kromě toho, že banky plně nezohledňují realitu lodní dopravy, existují i další otázky:

- Jak získal odesílatel 3 originály konosamentů, které neobsahovaly žádné odevzdávací razítko, ale byl na nich napsán text "Originál konosamentu odevzdán v místě původu"??
- Za svou dlouholetou praxi v oboru a při podepisování nespočtu konosamentů jsem se nikdy nesetkal se situací, kdy by odesílatel dostal všechny 3 originály zpět po odevzdání v místě původu.
- Pokud byly skutečně odevzdány všechny originály, dopravce je v žádném případě neměl vrátit odesílateli k předložení.

Tyto okolnosti jasně naznačují, že došlo k chybě na straně dopravce. Dopravce by nikdy neměl a nikdy by ani nevystavil konosament, který již nese poznámku "Originál konosamentu odevzdán v místě původu", ani by neměl vrátit všechny originály odesílateli, jakmile byly odevzdány.

V diskusi zazněl také následující bod: "vydávající banka měla povinnost vysvětlit, jakým způsobem má být "surrender" doloženo na kopii odevzdaného konosamentu." Toto vysvětlení je jasné: pokud je požadována "kopie surrenderovaného konosamentu", jediným způsobem, jak ji doložit, je razítko "surrender", které dopravce umístí na originál, přičemž tato orazítkovaná kopie se pak předloží v rámci úvěru.

Tento případ poukazuje na důležitost sladění bankovních požadavků s realitou přepravy. Dokumentární akreditivy, které vyžadují dokumenty, které v praxi neexistují nebo které logicky nelze předložit, vystavují všechny strany - odesílatele, banku i dopravce - riziku. V tom spočívá potřeba, aby banky lépe pochopily a vysvětlily praktické aspekty přepravy svým zákazníkům, ať už žadatelům, nebo příjemcům. V tomto případě se bohužel zdá, že ani vystavující banka, ani nominující banka, ani příjemce nevznесли žádné upozornění na požadavek "kopie surrenderovaného konosamentu"...

**SSL EXPRES**

**26.08.2025**

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



### !? SSL Express 26-08-2025 Špičkové logistické společnosti trpí obchodními konflikty (DVZ)

Proces konsolidace v logistickém průmyslu se výrazně zrychlil. Převzetí DB Schenker společností DSV, které bylo dokončeno 1. května 2025, má majákový charakter. Zároveň došlo k přeskupení karet v globální konkurenci - a to na "extrémně volatilním a nepředvídatelném trhu", jak to ve zkratce vyjádřil generální ředitel DSV Jens Lund, když představoval pololetní čísla.

Velká nejistota se začíná projevovat. Po velmi živé druhé polovině roku 2024 dynamika prodeje k 30. červnu 2025 výrazně oslabila. Zbývajících pět největších logistických společností zaznamenalo dohromady tržby ve výši 56,0 miliardy eur a EBIT ve výši 3,73 miliardy eur, což představuje nárůst o 6,2 a 3,2 procenta ve srovnání s první polovinou roku 2024. Výsledky druhého pololetí roku 2024 naopak zůstaly nesplněny: tržby o 5,8 procenta a zisk o 9,1 procenta. V důsledku toho mají marže klesající tendenci. Klesly ze 7,24 procenta ve druhé polovině roku 2023 na současných 6,66 procenta. V podstatě všechny údaje za sledované období jsou ovlivněny dohodou se Schenkerem. Bez zahrnutí toho vzrostl obrat logistických skupin ve stejném období loňského roku jen nepatrně s nárůstem o 0,5 procenta, zatímco EBIT byl mírně záporný s 0,2 procenta. Ve srovnání se silným druhým pololetím roku 2024 klesl obrat o 10,8 procenta a EBIT o 12,1 procenta. Především díky konsolidaci se tržby společnosti DSV ve srovnání s první polovinou roku 2024 zvýšily o 30,3 procenta na 13,9 miliardy eur; Ve srovnání s druhým pololetím roku 2024 to bylo 18,3 procenta. EBIT vzrostl o 10,9 procenta na 1,15 miliardy eur (nárůst o 2,7 procenta ve druhém pololetí). Schenker hrál v tomto nárůstu rozhodující roli. Bývalá dceřiná společnost Deutsche Bahn dosáhla za dva měsíce od své počáteční konsolidace 1. května 2025 obratu necelých 3,0 miliardy eur a EBIT ve výši 124 milionů eur. Na srovnatelném základě, tj. bez Schenkeru, činily tržby DSV 10,9 miliardy eur (nárůst o 2,2 procenta ve srovnání s první polovinou roku 2024 a pokles o 7,2 procenta ve srovnání s druhou polovinou roku 2024). EBIT klesl o 1,1 procenta na 1,03 miliardy eur, resp. 8,4 procenta. Včetně společnosti Schenker byla marže EBIT ve výši 8,28 procenta stále nadprůměrná, ale již nebyla vynikající. Expeditors předstihl DSV s lepším výsledkem 9,66

procenta. To se však může v budoucnu rychle změnit. Integrace společnosti Schenker do společnosti DSV totiž skutečně začne až ve třetím čtvrtletí roku 2025. Pozitivní synergie, které se v prvních měsících neočekávaly, zůstanou do konce roku 2028 nezměněny na úrovni odpovídající hodnotě 1,2 miliardy eur.

Schenker dosáhl v šesti měsících roku 2025 tržeb ve výši 9,1 miliardy eur, po 9,4 miliardy eur v první polovině roku 2024 a 9,8 miliardy eur ve druhé polovině roku 2024. Srovnání výsledků není možné kvůli rozdílným referenčním hodnotám ve zprávách společností DSV a Deutsche Bahn; zatímco společnost DSV vykázala v květnu a červnu EBIT společnosti Schenker ve výši 124 milionů eur, Deutsche Bahn vykázala za předchozí čtyři měsíce EBT ve výši 366 milionů eur. V každém případě tato čísla naznačují, že marže společnosti Schenker se pod záštitou společnosti DSV znatelně zhoršily. Výmluvné jsou i komentáře Deutsche Bahn k prodejní ceně, která kromě dohodnutých 11,3 miliardy eur zahrnovala i úroky, vyrovnání a kompenzace. Podle informací vedl prodej k celkovému příjmu plateb společnosti Deutsche Bahn ve výši 12,5 miliardy eur. Výsledek při prodeji činil 7,3 miliardy eur, přičemž je třeba vzít v úvahu i celková čistá aktiva ve výši 3,6 miliardy eur.

V letecké a námořní přepravě nepokračovala pozitivní obchodní výkonnost ve druhém pololetí roku 2024. Celní politika USA, která je od jara 2025 stále nevyčíslitelnější, vyvolala obrovskou nejistotu. To mělo významný dopad na světový obchod a jeho vyhlídky. V důsledku toho byly objemy přepravy a sazby za přepravu velmi volatilní. Tržby pěti průmyslových gigantů ve výši 30,0 miliardy eur byly v první polovině roku 2025 o 10,0 % vyšší než v předchozím roce, ale o 9,4 % nižší než ve druhé polovině roku 2024. Pokud jde o EBIT (bez společnosti Expeditors – nevykazuje žádné výsledky na úrovni segmentu), skupiny ztratily růst z druhé poloviny roku 2024 a ve vykazovaném období roku 2025 se jim podařilo udržet si meziroční výkonnost ve výši 1,98 miliardy eur. Kumulativní marže EBIT se v roce 2025 snížila na 7,27 procenta; Ve druhé polovině roku 2023 to bylo stále 9,44 procenta.

Společnost DHL utrpěla pokles o téměř 400 milionů eur.. Společnosti Kühne + Nagel (KN) a C.H. Robinson musely rovněž výrazně snížit svůj zisk ve srovnání s EBIT ze silného druhého pololetí roku 2024, ale ve srovnání s prvním pololetím roku 2024 se zvýšily. Nárůst zisku společnosti DSV byl způsoben především přispěním společnosti Schenker. Celkově se EBIT marže největších logistických společností v roce 2025 dále snížila na 7,27 procenta; Ve druhé polovině roku 2023 to bylo stále 9,44 procenta.

Tržby čtyř skupin působících v pozemní dopravě činily v prvním pololetí roku 2025 celkem 13,5 miliardy eur, což je přibližně o 5 procent více než v obou pololetích roku 2024. Díky převzetí společností Schenker dosáhla společnost DSV skokového nárůstu tržeb na 4,1 miliardy eur a dohnala lídra v oboru C. H. Robinson. Ten však vykazuje velké ztráty při přepočtu na eura, zejména v důsledku slabého směnného kurzu dolaru. Společnostem KN a DHL se z velké části podařilo udržet svou pozici na úrovni druhé poloviny roku 2024.

EBIT (bez DHL – nezveřejňuje podrobné údaje) se ve vykazovaném období ve srovnání s druhou polovinou roku 2024 mírně zlepšil na 436 milionů eur. Průměrná marže naopak klesla ze 4,31 procenta v první polovině roku 2024 na 4,17 procenta ve druhé polovině roku a na 3,99 procenta v prvních šesti měsících roku 2025. Společnost DSV zaznamenala výrazný pokles s pouhými 3,01 procenta. Na druhou stranu společnost C.H. Robinson dokázala prudce zlepšit svou hodnotu na 5,32 procenta. Kromě vyšších sazeb za přepravu a zvýšených objemů LTL se zjevně projevila opatření restrukturalizačního programu pro rok 2024, přičemž společnost KN dokázala kompenzovat část neúspěchu ve druhé polovině roku 2024 s necelými 2,7 %.

Po vysokých tempech růstu v některých případech v roce 2024 se situace v oblasti smluvní logistiky normalizovala. Čtyři logistické společnosti působící v tomto odvětví zaostaly za vysokou

úrovni předchozího pololetí o 2,0 procenta za 15,0 miliardami eur. S výjimkou společnosti DSV, kde převzetí společnosti Schenker vedlo k výraznému nárůstu, se všechny tyto společnosti musely smířit s poklesem. Na straně zisků však věci pokračovaly v růstu. Kumulativní EBIT (bez Expeditors) se zvýšil na 881 milionů eur již čtvrté pololetí v řadě, zatímco marže EBIT se vyšplhala na 6,65 procenta.

Zvýšení produktivity díky digitalizaci a standardizaci vedlo ve vykazovaném roce k obzvláště silnému nárůstu na 7,21 procenta ve společnosti DHL. To znamená, že společnost se sídlem v Bonnu je nyní téměř na stejné úrovni jako DSV, jejíž EBIT dále klesl na 7,29 procenta, a to i kvůli vyšším odpisům a amortizaci v důsledku rozšíření skladových kapacit.



### SSL Express 26-08-2025 Spor o dopad HVO100 na klima (DVZ)

Studie zadaná německou ekologickou organizací (DUH) dává alternativě paliva HVO100 (hydrogenovaný rostlinný olej), který se vyrábí ze starých rostlinných olejů a zbytků tuku, špatnou zprávu. Ten pověřil Institut pro výzkum energie a životního prostředí (ifeu), aby zjistil, zda použití HVO100 může snížit emise CO<sub>2</sub> až o 90 procent při pohledu na celý hodnotový řetězec.

Výchozím materiálem pro výrobu HVO jsou použité rostlinné oleje a tuky, které jsou odpadním produktem například v restauracích nebo domácnostech. Číslo 100 odkazuje na čistotu alternativního paliva. V této formě je v Německu k dispozici bez další příměsi od května 2024.

Deutsche Bahn jej mimo jiné využívá k přestavbě vlastního vozového parku dieselových vlaků tak, aby byl ve střednědobém horizontu klimaticky neutrální. Ve srovnání s konvenční fosilní naftou šetří HVO100 podle hodnocení Spolkového úřadu pro výživu a zemědělství z roku 2023 až 90 procent emisí CO<sub>2</sub>. Výchozím bodem pro úvahu je, že rostliny, ze kterých jsou oleje a tuky vyrobeny, dříve ukládaly uhlík z atmosféry a že jako suroviny se používají pouze odpadní oleje a tuky.

Ve studii Ifeu je však tento rozsah úspor zpochybňován. Autoři poukazují zejména na jeden hlavní argument: Rostlinné a živočišné tuky jako odpadní produkt mají již nyní mnoho využití. "Látky se používají všude: jako topné palivo, jako maziva, jako základ pro prací prostředky a dokonce i v parfumerii," říká Jürgen Resch, generální ředitel společnosti DUH. To platí i pro asijské země, ze kterých se dováží přibližně polovina rostlinného oleje používaného k výrobě HVO. Vzhledem k tomu, že surovina je omezená, musely by být pro tato stávající použití nalezeny jiné oleje, které by nahradily vyvážený rostlinný tuk. Pokud by se náhrada skládala z palmového oleje, který je obzvláště škodlivý pro klima, byl by HVO100 s ohledem na tento vliv pro klima ještě škodlivější než konvenční nafta.

Spolkový svaz nezávislých čerpacích stanic a nezávislých německých obchodníků s minerálními oleji (bft) tuto kritiku odmítá. "DUH se již delší dobu neúspěšně snaží zdiskreditovat HVO a učinit z e-mobility jedinou formu pohonu," komentuje studii generální ředitel Daniel Kaddik. To je založeno na modelových předpokladech, které spekulují na efekty posunu a hypotetické substituce palmového oleje. V praxi se objevuje jiný obrázek. "Nedostatek surovin není argumentem proti HVO, ale indikací pro podporu rozšíření místních systémů sběru. Projekty v Německu ukazují, že objem sběru lze výrazně zvýšit," říká Kaddik.

P.S. Tomu se říká greenwashing na druhou!



### SSL Express 26-08-2025 Japonské a evropské svátky vedly k poklesu tonáže v polovině srpna

Státní svátky v Japonsku a několika evropských zemích přispěly ke značnému poklesu tonáže leteckého nákladu v polovině srpna – podobnému tomu, který byl zaznamenán ve stejném

období loňského roku, podle nejnovějších údajů a analýzy z WorldACD Market Data. Tonáž leteckého nákladu v týdnu 33 (11. až 17. srpna) prudce poklesla o -7 % ve srovnání s předchozím týdnem, přičemž obzvláště strmě klesla z Evropy (-11 %) a Asie a Tichomoří (-8 %), i když došlo k mezitýdennímu poklesu účtovatelné hmotnosti ze všech hlavních světových regionů – včetně Středního východu a jižní Asie (MESA, -4 %), Severní Ameriky (-3 %) a Afrika (-3 %). Další analýza, založená na více než 500 000 týdenních transakcích pokrytých daty WorldACD, ukazuje, že tonáž z Japonska do USA se propadla o -53 %, WoW ve 33. týdnu a o -44 % do Evropy, a to především kvůli dočasnému uzavření podniků v důsledku třídení japonského festivalu Obon. Podobně lze velkou část poklesu o 11 % mimo Evropu s největší pravděpodobností vysvětlit poklesem tonáže ze zemí, kde se široce slavil svátek 15. srpna ("Nanebevzetí").

Tonáž z Asie a Tichomoří do USA klesla ve 33. týdnu o -9 %, přičemž výrazně snížené objemy z Japonska byly zodpovědné za přibližně polovinu tohoto poklesu. Došlo však také k poklesu z většiny ostatních hlavních asijsko-pacifických trhů původu letecké nákladní dopravy do USA, protože odesílatelé se nadále přizpůsobují a přizpůsobují vyvíjejícímu se prostředí dovozních cel v USA. Po dvou týdnech po sobě jdoucích poklesů WoW nejméně o -10 % se tonáže z Jižní Koreje do USA částečně odrazily s +6% ziskem WoW. Došlo však k poklesu WoW z Číny (-6 %) a Hongkongu (-3 %) spolu s třetím po sobě jdoucím týdnem klesající tonáže z Thajska (-12 %) a Singapuru (-19 %). Mezitím téměř čtyřdenní stávka společnosti Air Canada vedla ke zrušení mnoha jejich letů, což přispělo k tlaku na snižování objemů letů do a ze Severní Ameriky. Stejně jako u objemů z Japonska do USA byl pokles tonáže z Japonska zodpovědný za přibližně polovinu celkového poklesu účtovatelné hmotnosti WoW z Asie a Tichomoří do Evropy ve 33. týdnu. Tonáž z Jižní Koreje do Evropy zaznamenala třetí po sobě jdoucí pokles WoW (-7 %, WoW) na přibližně -25 % pod průměrnou týdenní úroveň v červenci.

Na straně cen zůstaly průměrné celosvětové spotové sazby ve 33. týdnu beze změny, WoW, na 2,64 USD za kilogram, což je přibližně o -3 % méně než ve stejném období loňského roku. Spotové ceny jsou meziročně mírně vyšší, a to z většiny regionů, s výjimkou Asie a Tichomoří (-8 %) a MESA (-25 %). Průměrné spotové sazby z Asie a Tichomoří do USA ve 33. týdnu mírně klesly (-3 %, WoW) na 4,89 USD za kilogram, i když v posledních třech měsících byly relativně stabilní navzdory rychle se měnícímu celnímu prostředí. A s tím, jak se úroveň dovozních cel USA stává jasnější pro některé klíčové obchodní partnery USA, i když na vyšší úrovni cel než na začátku letošního roku, existují určité neoficiální náznaky, že se kapacita charterových letů začíná vracet na transpacifické trasy do USA.

Průměrné spotové sazby z Asie a Tichomoří do Evropy byly ve 33. týdnu stabilní na úrovni 3,76 USD za kilogram, a to navzdory poklesu o -10 % oproti Japonsku a -3% poklesu z Číny. Ty byly vyváženy nárůstem WoW z Jižní Koreje (+5 %), Vietnamu (+4 %) a Malajsie (+9 %).



### **SSL Express 26-08-2025 Airbus prohlubuje logistickou spolupráci se společností Kühne + Nagel ve Španělsku**

Výrobce letadel Airbus, který je partnerem již dvě desetiletí, obnovuje svou spolupráci se společností Kuehne+Nagel na logistice výrobních a skladovacích závodů ve Španělsku a poprvé ji rozšiřuje na činnosti v oblasti údržby, oprav a generálních oprav vrtulníků (MRO). Operace zahrnují logistiku na místě, přepravní služby mezi pracovišti, dodávky mezi skladovými a výrobními linkami, správu distribučního centra a správu náhradních dílů. "Je nám ctí i nadále podporovat společnost Airbus logistickými řešeními na míru, která integrují digitální inovace, provozní efektivitu a silný závazek k udržitelnosti," komentuje Alvaro Nebreda, ředitel smluvní logistiky společnosti Kuehne+Nagel Španělsko.

Ve Španělsku působí společnost Kuehne+Nagel na 16 místech v Madridu, Seville, Toledu, Albacete, Cádizu a Zaragoze a zaměstnává více než 900 lidí. Aby společnost zlepšila svou výkonnost, investovala do technologií, které zlepšují provozní efektivitu a sledovatelnost, včetně systému řízení skladu, robotiky, systému kontroly malých dílů pomocí RFID a aplikací IoT (Internet of Things). Kromě toho existují iniciativy na snížení používání lepenky a plastů v celém dodavatelském řetězci.

## SSL EXPRES

27.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



### SSL express 27-08-2025 Celní správa prošetřuje spediční a přepravní společnosti v 54 případech (naštěstí za hranicemi - DVZ)

Celní oddělení pro finanční kontrolu nehlášeného zaměstnávání (FKS) prověřilo pracovněprávní vztahy ve spedičním, dopravním a logistickém průmyslu v Sasku a Durynsku. Kromě dodržování minimální mzdy se akce týkala také zadržování pojistného na sociální zabezpečení a pobytového statusu zahraničních zaměstnanců, oznámil hlavní celní úřad v Erfurtu. V 54 případech FKS zjistila náznaky nesrovnalostí, které jsou nyní dále objasňovány.

Při kontrolách bylo v Durynsku a jihozápadním Sasku dotazováno celkem 421 zaměstnanců na jejich pracovní poměry. Na kontroly bylo nasazeno 119 pracovníků FKS. Ve 22 případech zjistili možné porušení minimální mzdy; obecná zákonná minimální mzda je v současné době 12,82 eur hrubého za hodinu. Kromě toho objevili důkazy o zadržování pojistného na sociální zabezpečení ve 12 případech a dvakrát se objevilo podezření na nelegální zaměstnávání cizinců.

Tyto výsledky kontrol v oboru spedice, dopravy a logistiky je nyní třeba porovnat s údaji z obchodní evidence zaměstnavatelů. Celní správa při tom úzce spolupracuje s německým důchodovým pojištěním a dalšími úřady.



### SSL express 27-08-2025 Holoseče v nákladních provozech – Deutsche Bahn plánuje tyto uzavírky

Krizí postižená železniční dceřiná společnost pro nákladní dopravu, DB Cargo, chce zavřít řadu dílen po celém Německu. Podle informací německé tiskové agentury má být uzavřeno 10 z 15 poboček, z toho 4 se nacházejí v nových spolkových zemích. V rámci rozsáhlé restrukturalizace dílenského prostředí má být zrušeno celkem 170 pracovních míst. DB Cargo v současné době provozuje 11 údržbářských dep s 15 pobočkami po celém Německu. Také na hlavních pobočkách se má hodně změnit: Dílna v Mainz-Bischofsheimu se má zcela zavřít a v Halle (Saale), Seelze a Oberhausenu má být odstraněna údržba vagónů. Tam by se pak opravovaly pouze lokomotivy. DB Cargo doufá, že restrukturalizace zajistí mimo jiné větší efektivitu prostřednictvím specializovaných týmů. Koncept byl představen ústřední podnikové radě DB Cargo na konci července. Jednání o tom mají začít v září.

DB Cargo je v krizi už roky. Dopravní dceřiná společnost železniční skupiny se musí podle Evropské komise v rámci řízení o veřejné podpoře vrátit do černých čísel již v příštím roce. Šéfka nákladní dopravy Sigrid Nikutta proto společnosti předepsala přísný úsporný kurz: Co není ziskové, bude

seškrtnáno. Cargo tak dokázalo v prvním pololetí výrazně snížit své ztráty, ale i tak po prvních šesti měsících letošního roku vykázalo provozní ztrátu. Dalším krokem je nyní uzavření dílen. Pokud představenstvo Carga kolem šéfky Sigrid Nikuttové zvítězí při vyjednávání se zástupci zaměstnanců, Cargo stále zůstane:

- 10 závodů v Hagenu, Halle (Saale), Kolíně nad Rýnem-Grembergu, Mannheimu, Oberhausenu, Maschenu, Norimberku, Saarbrückenu, Seddinu, Seelze/Lohnde
- a 5 poboček v Bebře, Braunschweigu, Bremerhavenu, Kornwestheimu a Mnichově.

Uzavřeny budou:

- závodu Mainz-Bischofsheim a
- deset poboček v Rostocku, Osnabrücku, Magdeburgu, Senftenbergu, Hamburku-Billwerderu, Offenburgu, Ingolstadtu, Regensburgu, Emdenu a Stendellu.

Odborový svaz železnic a dopravy (EVG) kritizoval jednání společnosti jako nahodilé. "Situace v nákladní dopravě je složitá. Jejich činy však mají jen málo společného s vizí budoucnosti společnosti," řekla viceprezidentka EVG Cosima Ingenschayová na adresu šéfa Carga Nikutty. "Zdá se, že řídí jen na potkání. A bohužel ve tmě." Odbory plány na uzavření neakceptují, zdůraznila dále Ingenschay-ová.

### **SSL Express 27-08-2025 Velký požár v přístavu Hamburk uhašen na místě**

Silný zápach ničivého velkého požáru v přístavu Hamburk byl ve vzduchu cítit i druhý den v centru města. Více než 21 hodin po vypuknutí požáru ve skladu bylo stále v akci přibližně 120 hasičů, kteří hasili mnoho malých i velkých požárů a žhavé uhlíky. Dobrou zprávou však je, že největší požár v areálu se již podařilo uhasit. "Ve velké hale bylo nyní hlášeno 'požár'," řekl v poledne mluvčí hasičů německé tiskové agentury v Hamburku. Je však nepravděpodobné, že by se hasiči v dohledné době vzdálili: "Následné hasební práce budou trvat dlouho." A stále je nebezpečné dostat se příliš blízko k ohni. "V současné době došlo k dalším explozím způsobeným kontejnery se stlačeným plynem."

Místo požáru proto stále není vyklizeno. Vyšetřovatelé požárů od policie musí počkat. "V hale je stále několik žhavých míst, hasicí práce ještě nebyly dokončeny a plyny z požáru na místě jsou zdraví škodlivé. To by bylo stále příliš nebezpečné."

Při požáru, který vypukl v pondělí odpoledne ve čtvrti Veddel na jihovýchodě Hamburku, bylo dosud zraněno šest lidí. Jeden z nich je ve smrtelném nebezpečí, druhý byl vážně zraněn. Kromě toho tři hasiči utrpěli trauma z výbuchu a jeden motorista byl zraněn v důsledku létajících trosek na dálnici A1. Z nebezpečné situace bylo zachráněno 25 lidí, někteří na lodích.

### **SSL Express 27-08-2025 Čínská megafúze v loďařství dokončena**

Dokončením fúze společností China State Shipbuilding Corporation (CSSC) a China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) byl vytvořen největší světový stavitel lodí kótovaný na burze. Skupina má nevyřízené objednávky na více než 530 plavidel za 54 milionů dwt (tun mrtvé váhy; přepravní kapacity lodí) a ročního obrátu kolem 18 miliard amerických dolarů.

Od 13. srpna 2025 bude pozastaveno obchodování s akciemi obou společností na burze cenných papírů v Šanghaji, aby akcionáři mohli uplatnit svá práva na ocenění. CSIC bude v nadcházejících dnech vyřazena z burzy a rozpuštěna jako právnická osoba. CSSC převezme veškerá aktiva, pasiva, smlouvy a zaměstnance. Obchod v hodnotě přibližně 16 miliard dolarů získal souhlas regulátora cenných papírů a šanghajske burzy cenných papírů. Přibližně 49 procent akcií zůstává v rukou China State Shipbuilding Group. Spojením Peking spojuje síly v klíčovém odvětví. Obě skupiny, které se v roce 1999 oddělily kvůli podpoře konkurence, naposledy vlastnily téměř 17 procent

celosvětového objemu nové výstavby. Nová velikost má snížit náklady, sdružit technologické kapacity a zvýšit odolnost skupiny vůči výkyvům trhu.

Podle Baltské a Mezinárodní námořní rady (Bimco) klesl podíl Číny na celosvětových objednávkách novostaveb měřených kompenzovanou hrubou tonáží (CGT) v první polovině roku 2025 ze 72 na 52 procent – což je pokles, který Bimco připisuje plánovaným poplatkům za naplnutí přístavů v USA. CGT bere v úvahu nejen velikost, ale také technickou náročnost výstavby. Fúze dvou státních společností bude pravděpodobně také vnímána v souvislosti s tímto znatelným zhoršením tržního prostředí v důsledku předpisů vydaných Trumpovou administrativou. Jejich cílem je posílit stavbu lodí v USA. Fúze sníží náklady obou hráčů a omezí duplicitní struktury. CSSC je aktivní především v oblasti civilního loďařství, ale zároveň působí jako důležitý dodavatel pro čínské námořnictvo.

Navzdory nedávnému zhoršení své tržní pozice drží Čína 55 procent stavby celosvětové tonáže lodí, USA méně než 0,05 procenta. Kromě kontejnerových lodí, lodí na LNG a bulkerů je CSSC klíčovým dodavatelem námořnictva. Fúze prohlubuje integraci civilního a vojenského loďařství a dává Pekingu výhodu v konkurenci s Japonskem a Jižní Koreou – na trhu charakterizovaném geopolitickým napětím a novými obchodními bariérami.



### SSL Express 27-08-2025 Více nezaměstnaných speditérů

Počet nezaměstnaných spedičních pracovníků se v loňském roce výrazně zvýšil. Zatímco v červenci 2024 jich bylo 5667, o rok později se jejich počet vyšplhal o 16 procent na 6579. Vyplývá to z údajů Spolkového úřadu práce (BA) v Norimberku. Společnosti zároveň nahlásily méně nabídek zaměstnání u spedičních společností: v červenci 2024 evidovala Spolková agentura ještě 3701 volných pracovních míst. O rok později jich bylo pouze 2842, což je pokles o 23,2 procenta. Trh práce pro profesionální řidiče v nákladní dopravě vypadá mnohem lépe. V červenci 2024 napočítal norimberský úřad 19 285 řidičů nákladních vozidel bez práce. O rok později jich bylo 18 833, což představuje pokles nezaměstnanosti o 2,34 procenta. Počet registrovaných pracovních míst zůstal téměř konstantní: V červenci 2024 bylo zaregistrováno 12 347 žádostí a o rok později hlásí Spolková agentura 12 428 registrovaných pracovních míst.

S ohledem na stagnaci žádostí by se dalo interpretovat tak, že nedostatek řidičů se přinejmenším nezvýšil co do závažnosti. Je však třeba vzít v úvahu, že ne všechny společnosti hlásí svá volná pracovní místa v Norimberku, ale začínají samy hledat nové zaměstnance a vydávají se tak jinými cestami, aby do své společnosti přilákaly řidiče nákladních vozidel.



### SSL Express 27-08-2025 Průzkum UIRR: Útlum v KD

V evropské kombinované dopravě (KD) je v současné době na denním pořádku stagnace: přepravní výkon se ve druhém čtvrtletí roku 2025 zhoršil o 0,16 procenta ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku. Vyplývá to z údajů Mezinárodní unie pro kombinovanou dopravu silnice-železnice (UIRR) v Bruselu. Asociace na toto téma pravidelně provádí průzkumy mezi svými členy.

V předchozích dvou čtvrtletích byl zaznamenán vzestupný trend, přičemž v prvním čtvrtletí roku 2025 došlo k nárůstu o 1,76 procenta a ve čtvrtém čtvrtletí roku 2024 dokonce o 2,85 procenta, oznámil šéf sdružení Ralf-Charley Schultze. V důsledku recese se však ve druhém čtvrtletí roku 2025 bohužel zastavilo křehké oživení v evropském odvětví CT.

A v současné době to nevypadá, že by mírný vzestupný trend z prvního čtvrtletí roku 2025 mohl pokračovat i v nadcházejících měsících. Je to proto, že "Index sentimentu" UIRR, který odráží očekávání pro příštích dvanáct měsíců, je na "neutral". Zůstává tam již od prvního čtvrtletí roku 2024.

Schultze uvádí jako důvod tohoto hodnocení četné faktory nejistoty, jako jsou války, globální celní konflikty, potřeba dostat se pod kontrolu nad rostoucím státním dluhem a výsledný bezcílný ekonomický rozvoj.

## **SSL Express 27-08-2025 Turecko uzavřelo přístavy pro plavidla a náklad napojený na Izrael**

ZIM v pondělí potvrdil, že turecké úřady zakázaly lodím spojeným s Izraelem vstup do přístavů země, v rámci poslední eskalace sankcí Ankary proti Izraeli.

Společnost se sídlem v Haifě, devátý největší kontejnerový dopravce na světě, uvedla, že plavidlům, která jsou vlastněna, řízena nebo provozována subjektem spojeným s Izraelem, nebude povoleno kotvit v tureckých přístavech. Tento krok se vztahuje také na náklady směřující do Izraele nebo z Izraele.

Již jedna loď ZIM byla odvrácena z Istanbulu a odkloněna do Pirea, takže náklad směřující do Turecka zůstal v nejistotě.

Nařízení také zakazuje lodím plujícím pod tureckou vlajkou vplouvat do izraelských přístavů a zakazuje lodím převážejícím vojenský náklad určený pro Izrael vplouvat do tureckých přístavů.

Omezení vycházejí ze zákazu obchodu, který byl poprvé oznámen v květnu 2024, kdy Ankara pozastavila dvoustranný obchod v hodnotě 7 miliard dolarů a zastavila desítky kategorií produktů na protest proti izraelské válce v Gaze.

Další dopravci požadují od tureckých úřadů vysvětlení, zda by jejich služby mohly být ovlivněny.

**SSL EXPRES**

**28.08.2025**

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

## **SSL Express 28-08-2025 Čtyři francouzská seřaďovací nádraží v procesu modernizace**

SNCF Réseau, francouzský stát, Evropská komise a několik místních orgánů v regionu Provence-Alpes-Côte d'Azur financují 15 %, 48 %, 35 % a 2 % na modernizaci čtyř seřaďovacích nádraží: Woippy (Moselle), Miramas (Bouches-du-Rhône), Le Bourget (Seine-Saint-Denis) a Sibelin (Rhône). "Gravitační třídící zařízení jsou nezbytná pro přepravu jednotlivých vozů, což je důležitý segment trhu železniční nákladní dopravy," vysvětluje Matthieu Chabanel, předseda představenstva a generální ředitel společnosti SNCF Réseau. S podporou francouzské vlády a Evropské unie jsme hrdí na to, že se můžeme podílet na obnově a modernizaci této infrastruktury. To přispěje k dekarbonizaci nákladní dopravy, ale také ke konkurenceschopnosti klíčových průmyslových odvětví v naší zemi, jako je ocelářský průmysl a chemický průmysl. V rámci národní strategie pro rozvoj železniční nákladní dopravy, kterou Francie definovala v roce 2021, činí celkové náklady na obnovu těchto lokalit 156 milionů eur. Práce, které začaly ve Woippy a Le Bourget, by měly trvat do roku 2027.

Podle SNCF Réseau představuje přeprava jednotlivých vozových zásilek přibližně 24 % železniční nákladní dopravy, a to 8 miliard tun/km ročně. Samotné lokality Woippy, Sibelin, Miramas a Le Bourget jsou základní infrastrukturou pro tento druh dopravy a zajišťují téměř 80 % související dopravy. Seřaďovací nádraží Woippy se rozkládá na ploše 114 hektarů na severním předměstí

města Mety. S celkovou délkou 160 km tratí je největším seřaďovacím nádražím ve Francii. Jeho zeměpisná poloha mu poskytuje velkou výhodu pro mezinárodní nákladní dopravu s Belgií, Lucemburskem, Nizozemskem, Německem a Švýcarskem. Seřaďovací nádraží Miramas má současnou kapacitu 98 000 tříděných vozů ročně a potenciál rozvoje dalších 125 000 až 142 000 vozů ročně.

Seřaďovací nádraží Le Bourget je posledním gravitačním třídícím místem v regionu Île-de-France, které je přímo napojeno na Grande Ceinture de Paris prostřednictvím uzlu Bobigny. Umožňuje zachovat provoz jednotlivých vozů po hlavním městě a díky své dostupnosti pozemků a strategické poloze nabízí možnosti rozvoje. A konečně, seřaďovací nádraží Sibelin se nachází jižně od Lyonu s přímou odbočkou na trať Paříž-Lyon-Marseille a "Vallée de la Chimie". Nachází se také na evropské křižovatce, na středomořském a severomořsko-středomořském koridoru. Tato pozice bude posílena spojením s významnými železničními projekty ve výstavbě, jako je Lyon-Turín a východní obchvat Lyonu.



### SSL Express 28-08-2025 Přístavy požadují miliardy za bezpečnost (při obsluze military)

Ústřední sdružení provozovatelů německých námořních přístavů (ZDS) doufá ve financování ve výši zhruba tří miliard eur.

Hamburská průmyslová asociace, která zastupuje více než 150 společností, poukazuje na ústřední roli přístavů ve vojenských operacích NATO. Jako logistická centra mají námořní přístavy klíčový význam pro scénáře vojenského nasazení.

Sdružení ZDS konkrétně požaduje investice do těžkých oblastí, nábrežních zdí, železniční infrastruktury a ochranných opatření proti útokům a kybernetickým hrozbám. Obrana je primární federální odpovědností, uvádí se v dopise. Peníze by měly pocházet z běžného rozpočtu na obranu německého spolkového ministerstva obrany.

Nejdůležitějšími lokalitami jsou Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven a Rostock. V případě nouze by přes tato místa museli být přepravováni vojáci a vybavení Bundeswehru a spojeneckých partnerů. Zároveň by přístavy byly v případě války považovány za první útočnou linii.

ZDS odhaduje celkové investiční potřeby německých námořních přístavů na zhruba 15 miliard eur, přičemž pětina z této částky by měla být pokryta z obranného rozpočtu.



### SSL Express 28-08-2025 Brémy zůstávají evropskou jedničkou v sektoru Freight Village

Ve fotbale se o mistrovství Evropy rozhoduje každé čtyři roky. Každých pět let však žebříček FVZ určuje svého evropského šampiona. To není jediný rozdíl: Německo naposledy obsadilo vrchol fotbalového stupně vítězů v roce 2013 (ženy) a 1996 (muži). V disciplíně FVZ však vítěz pro rok 2025 pochází z Brém, stejně jako naposledy v roce 2020, a tedy z Německa. Ale na rozdíl od fotbalu zde nesoutěží národy, ale jednotlivé lokality. A autoři žebříčku nepovažují žebříček za vzájemnou soutěž. „Spíše chceme zdůraznit pozitivní příklady a nastínit opatření, ze kterých se mohou ostatní lokality poučit,“ říká Thomas Nobel, výkonný ředitel Německé asociace Freight Village a spoluautor žebříčku.

Letos došlo k několika změnám v hodnocení. Téměř třetina otázek byla nová a změnila se i jejich váha (otázky jsou hodnoceny bodovým systémem). Vítěz letošního ročníku – Bremen Freight Village – je jednou z evropských vlajkových lodí. Byla první v Německu a zároveň jednou z největších. Je velikost klíčová pro vysoké umístění? „Určitě to usnadňuje,“ říká Nobel, „protože velké vesnice s vysokou přidanou hodnotou dokáží nabídnout rozmanité a atraktivní služby. To

také přesvědčuje společnosti s vysokou přidanou hodnotou, aby se zde usadily.“ Nákladní vesnice v Bremenách získala 405 bodů z možných 442. „Vzhledem k tomu, že byla založena tak brzy, má rozvojovou výhodu,“ říká Nobel. Vyznačuje se také silným závazkem k výzkumným a vývojovým projektům. „Je například průkopníkem v realizaci projektů autonomní a automatizované jízdy,“ říká expert na nákladní vesnici. Lokalita je také jednou z mála dalších, pokud jde o využití fotovoltaiky k výrobě elektřiny. „To jsou dobré předpoklady pro zásobování elektřinou například nabíjecími stanicemi pro elektrické nákladní vozy,“ říká Nobel.

Na druhém místě žebříčku se umístila Quadrante Europa Freight Village ve Veroně, další „starý známý“. Lokalita se umístila na druhém místě i před pěti lety. „Co se týče struktury terminálů, překládky a všeho, co souvisí s železničním spojením, je Verona měřítkem pro Evropu,“ zdůrazňuje Nobel.

Třetí místo obsadila přepravní vesnice Clip Logistics ve Swarzedzu u Poznaně. „Sledujeme zde velmi dynamický rozvoj,“ říká Nobel. V roce 2020 to už stačilo na šesté místo a nyní se polská společnost v žebříčku posunula ještě výše. „Managementu se podařilo vybudovat moderní logistická zařízení. Díky tomu se zde například usadil textilní prodejce, který zpracovává módní zboží a distribuuje své zboží z přepravní vesnice. Počet zaměstnanců je tomu odpovídajícím způsobem vysoký,“ říká Nobel, ohromen vývojem.

Pozoruhodná je výkonnost italských lokalit v žebříčku. Pět z nich si zajistilo místo mezi první desítkou. „Byli jsme překvapeni, že se tolik italských nákladních vesnic etablovalo tak vysoko,“ říká Nobel. Spolu se spoluautorem žebříčku Steffenem Nestlerem se loni na podzim podívali na několik lokalit v Itálii. „Všimli jsme si, že se toho hodně stalo, zejména v důležité oblasti intermodality,“ popisuje své dojmy. Většinou se jedná o zavedené lokality, které byly založeny již v rané fázi, vyvinuly odpovídající struktury a nyní se dále rozvíjejí na vysoké úrovni. „Například Padova využívá plně automatizované jeřáby. Organizace vjezdu a výjezdu kamionů je také automatizovaná,“ říká Nobel. Automatizaci bran lze pozorovat i v dalších italských nákladních vesnicích. Existuje několik pruhů, kterými mohou kamiony vjíždět a vyjíždět z nákladní vesnice. Německé a italské weby dominují první dvacítkě. Je to proto, že se žebříček zaměřuje především na weby, jejichž země jsou členy organizace Europlatforms. To umožňuje autorům zajistit vysokou míru odpovědí na dotazníky. Do první dvacítky se dostalo devět německých nákladních vesnic. Pouze Cargo Center Graz, Ennshafen (obě v Rakousku), Clip z Polska a nákladní vesnice Zaragoza ve Španělsku nepocházejí z Itálie ani z Německa. Před pěti lety byly zastoupeny lokality Barcelona (Španělsko), Budapešť (Maďarsko) a Kouvola (Finsko). Přestože byla v hodnocení nákladních vesnic zavedena některá nová kritéria, intermodalita zůstává „DNA nákladních vesnic“, jak to vyjádřil Nobel. To je také předpokladem pro účast v žebříčku. Pokud lokalitě chybí fotovoltaický systém, bude penalizována. Musí však být k dispozici možnost přepravy zboží ze silnice na železnici nebo vnitrozemské vodní cesty. K identifikaci vhodných nákladních vesnic byla použita umělá inteligence (AI), která pomocí leteckých snímků určila, do jaké míry dopravní spojení a lokalita s jejím vybavením splňují příslušná kritéria.

Autoři také zkoumali potenciální rizika. „Letos bylo pozoruhodné, jak často byl stav dopravní infrastruktury zmiňován jako problém,“ říká Nobel. To platí jak pro železniční, tak pro silniční dopravu a napříč všemi zeměmi. „Před pěti lety tomu tak nebylo,“ poznamenává Nobel. Klimatická neutralita zatím není v hodnocení explicitním kritériem: „Není pochyb,“ říká Nobel, „otázka zamezení emisí CO<sub>2</sub> se stává stále důležitější.“ A v hodnocení je již zohledněna prostřednictvím zastřešujícího pojmu kritéria ESG. V současné době je však stále velmi obtížné zaznamenávat emise nákladní vesnice. „Společnosti se s tím již potýkají, když si vzpomenu na debatu o rozsahu 1, 2 a 3,“ říká Nobel. A větší nákladní vesnice často obsahují 100 nebo více

společností. Získat přesný výpočet emisí CO<sub>2</sub> od všech z nich je dnes téměř nemožné. Je si však jistý, že toto téma nabere na významu a bude hrát větší roli v příštím průzkumu.



## SSL Express 28-08-2025 Jde o existenci nákladní železnice (DVZ)

Podpora dotací na ceny za přístup k tratím v rozpočtu na rok 2025 výrazně zaostávají za potřebami a požadavky odvětví. Svaz německých dopravních podniků (VDV) proto využil úterního projednávání individuálního rozpočtu Spolkového ministerstva dopravy v rozpočtovém výboru k upozornění na naléhavé úpravy v železniční nákladní dopravě. „Je třeba jasně říci: Dotace na ceny za přístup k tratím jsou nejpálčivějším problémem v současném návrhu rozpočtu,“ uvedl generální ředitel VDV Oliver Wolff.

Odhadovaných 275 milionů eur je kompenzováno požadavky ve výši nejméně 350 milionů eur. „Je naléhavě nutné jednat; v sázce je samotná existence nákladní železniční dopravy,“ uvedl Wolff a zdůraznil nejistou situaci, ve které se nákladní železnice nacházejí. Poplatky za přístup k tratím již nyní tvoří až 30 procent výrobních nákladů v železniční nákladní dopravě. Jen v roce 2025 se poplatky za přístup k tratím zvýší o 16,2 procenta, uvádí sdružení. V příštím roce je dokonce možné další zvýšení až o 35 procent. Tento vývoj bude pro nákladní železnice prakticky nemožné zvládnout. Železnici nejenže hrozí ztráta konkurenceschopnosti na trhu nákladní dopravy, ale je třeba se také obávat odchodů z trhu a insolvenčí. „Pokud bude z dlouhodobého hlediska 40 procent nebo více výrobních nákladů některých železničních společností připadat pouze na poplatky za přístup k tratím, nebude to již ekonomicky životaschopné,“ řekl Wolff.

Německý železniční svaz (VDV) uvádí, že spolková vláda si uvědomila závažnost situace, o čemž svědčí plánovaný rozvoj dálkové železniční osobní dopravy, která byla rovněž silně zasažena zvýšením poplatků za přístup k tratím. Rozpočet na rok 2026 navrhuje téměř zdvojnásobení financování dotací na poplatky za přístup k tratím ze 105 milionů eur na 200 milionů eur. „Je naprosto nepochopitelné, proč spolková vláda v tomto ohledu jedná, ale ignoruje mnohem konkurenceschopnější sektor železniční nákladní dopravy,“ uvedl svaz ve svém prohlášení. Místo navýšení financování by plánované financování mělo být dokonce sníženo na 265 milionů eur. VDV proto nyní vkládá své naděje do parlamentního procesu projednávání federálních rozpočtů na roky 2025 a 2026. VDV požaduje navýšení finančních prostředků na 350 milionů eur.

„Současná i předchozí federální vlády opakovaně formulovaly ambiciózní cíle v oblasti dopravy a přechodu na jiné druhy dopravy v železniční dopravě. Tomu se nelze vyhnout,“ řekl Wolff a souhlasil s politickými cíli. Vzhledem k nedostatečnému financování železniční nákladní dopravy jsou však tato prohlášení „jen odpadním papírem,“ řekl Wolff.

P.S. Nejdříve to zdražíme, a pak to postříkáme dotací. Vlk se nažere (možná) a úředník zůstane celý...

# SSL EXPRESS

## 29.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



## SSL Express 29-08-2025 Maersk zavede PSS pro Far East-Middle East spojení

Rejdař Maersk zavádí příplatek za špičku sezóny (PSS) ve výši 700 USD za 20 nebo 40stopý kontejner pro zásilky z asijsko-pacifického regionu – včetně Bruneje, Číny, Hongkongu, Vietnamu, Indonésie, Japonska, Kambodže, Laosu, Myanmaru, Malajsie, Filipín, Singapur, Thajska, Východního Timoru a Jižní Koreje – na Střední východ (zahrnující Spojené arabské emiráty, Bahrajn, Irák, Jordánsko, Kuvajt, Omán, Katar a Saúdská Arábie), s účinností od 10. září 2025



### **SSL Express 29-08-2025 Patnáct členských států EU potřebuje odklad úplné implementace ICS2 (The Loadstar)**

Termín pro třetí fázi systému kontroly dovozu EU 2 (ICS2) pro silniční a železniční dopravu, který má být stanoven na příští pondělí, údajně odložilo 15 členských států. Po původním termínu 1. dubna EU prodloužila lhůtu pro úplné splnění požadavků systému ICS2 pro silniční a železniční dopravu do 1. září, ale zdá se, že několik členských států není připraveno.

CLECAT, Evropské sdružení speditérů, již vyzvalo Evropskou komisi, aby poskytla lhůtu pro neprodloužení implementace ICS2 Release 3 pro silniční a železniční dopravce k 1. září, a varovalo před vážnými blokadami na evropských pozemních hranicích. Poukázala na příklad kamionu jedoucího z Turecka do Německa přes Řecko, Bulharsko, Srbsko a Maďarsko, který by při odjezdu podal jedno prohlášení - od pondělí však musí řidič podat prohlášení ICS2 také při prvním vstupu do EU v Řecku a znovu při opětovném vstupu v Maďarsku. Sdružení CLECAT uvedlo: "Nesoulad mezi ICS2 a zaváděním nového počítačového tranzitního systému (NCTS6) v kombinaci s častými výpadky ICS2 a vysokým počtem již zpracovaných podání od leteckých a námořních dopravců vytváří vážná rizika. Pozemní hranice mají na rozdíl od námořních přístavů a letišť mnohem omezenější fyzickou kapacitu a mohou být přetíženy jen několika zpožděnými kamiony. Praktické problémy, které jsou jedinečné pro silniční a železniční dopravu, jako je rozdělení nákladu, převaha malých dopravců a nutnost registrace mnoha provozovatelů ze zemí mimo EU v systémech EU, byly zjevně přehlédnuty, když byl všem druhům dopravy přiřazen stejný časový plán zavádění."

V důsledku toho požádala EU o odložení zavedení silniční a železniční dopravy. Komise však místo toho požádala členské státy, aby do 15. srpna požádaly o individuální výjimky - což 15 států učinilo. Ačkoli Komise nastínila pokyny, jak se vypořádat s "mozaikou připravenosti", uvedl CLECAT, "provozovatelé v celé Evropě hlásí, že tyto informace jsou nedostatečné k zajištění souladu k 1. září, což vyvolává obavy z velkých narušení na pozemních hranicích. Ještě několik dní a je jasné, že ani obchod, ani úřady nejsou na další fázi ICS2 připraveny. Kromě toho by mělo být co nejdříve zajištěno zavedení vícenásobného podání pro železniční a silniční dopravu, aby se ukončila diskriminace hospodářských subjektů využívajících železniční a silniční dopravní služby / multimodální přepravy, protože současná úplná podání ENS nesplňují provozní požadavky LTL a sběrných přeprav, ani železniční provozovatelé nejsou schopni přijímat a zpracovávat podání na úrovni domácností. CLECAT proto naléhavě žádá Evropskou komisi, aby zajistila jasnost a bezpečnost dodavatelského řetězce vyhlášením oficiálního šestiměsíčního období bez vynucování, jako bylo poskytnuto leteckému a námořnímu sektoru v rámci ICS2. Evropská komise by měla neprodleně jednat a vyhlásit šestiměsíční odkladné období na úrovni EU, aby se zabránilo roztržitému, zajistila právní jistota a zabránilo se narušení evropských dodavatelských řetězců."

Unie k tomu sdělila: "V současné době se v rámci Evropské unie uskutečňuje několik projektů, např: "Všechny členské státy EU zavedly systém ICS2 pro všechny dopravní prostředky, včetně silniční a železniční dopravy, včas. Některé z nich však požádaly o udělení dočasné výjimky ..., aby umožnily silničním a železničním hospodářským subjektům delší přechod na používání ICS2."

Očekává se, že těchto 15 zemí bude plně vyhovovat požadavkům do konce roku. Země, které odložily úplné provedení, jsou Belgie, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Slovensko a Španělsko.

V Bulharsku, Česku, Dánsku, Estonsku, na Kypru, Maltě, v Německu, Nizozemsku, Portugalsku, Řecku, Slovinsku a Švédsku však musí hospodářské subjekty od 1. září podávat souhrnná vstupní prohlášení (ENS) pro zboží přepravované do EU všemi druhy dopravy před jeho příjezdem. Dopravci, speditéři nebo celní zprostředkovatelé mohou podat ENS, které musí obsahovat číslo EORI příjemce, šestimístný kód HS a podrobný popis zboží. Rozhodnutí povolit odklady vytvořilo v EU různé časové harmonogramy, které mohou být pro účastníky náročné na orientaci. Pro ty, kteří nesplní požadavky, "bude zboží zadrženo na hranicích a nebude celně odbaveno", poznamenal Transped. "Nesprávné deklarace mohou být odmítnuty nebo předmětem intervence, což může vést k sankcím."

Podle Nicolette van der Jagt, generální ředitelky CLECAT, se speditéři potýkali s problémy, přestože byli "pečlivě připraveni". V březnu varovala: "Navzdory přípravám se speditéři setkali se značnými problémy. Technická složitost představovala značné překážky, zejména pokud jde o integraci systémů a kompatibilitu s novými požadavky ICS2. Úroveň podpory ze strany helpdesků vnitrostátních orgánů byla často nedostatečná nebo opožděná, což komplikovalo úsilí o včasné dosažení souladu." Poznamenala, že tyto "nedostatky" vedly ke zpožděním v důsledku prodloužení lhůt vynucených dopravci a v některých případech k narušení provozu, včetně odmítnutí nakládat náklad.

ICS2 je předběžný informační systém o nákladu, který má podle EU zlepšit bezpečnost mezinárodní přepravy zboží.



## **SSL Express 29-08-2025 Číslo o propustnosti přístavů za první pololetí odhalují dopad spolupráce se společností Gemini**

Malajský přístav Tanjung Pelapas zaznamenal v prvním pololetí nejvyšší nárůst objemu přepravy mezi 30 největšími světovými přístavy, čímž si upevnil svou pozici faktického globálního centra pro partnery Gemini. Zařízení, které je společným podnikem malajsijské společnosti MMC Corp a společnosti APM Terminals vlastněné společností Maersk, zaznamenalo v prvních šesti měsících letošního roku meziroční nárůst objemu o 15,4 % a dosáhlo objemu něco přes 6,87 milionu teu, což potvrzuje jeho roli klíčového uzlu v síti Gemini Cooperation, který obsluhuje obchody mezi Asií a Evropou, Asií a Oceánií a Asií a Středním východem a Indií.

Kontejnerovému překladi v jihovýchodní Asii vedle PTP do značné míry dominují Singapur a Port Klang. Zatímco objemy přepravy mezi Asií a Evropou společnosti Gemini jsou výhradně přesouvány přes PTP, Ocean Alliance rozdělila své překládky v jihovýchodní Asii mezi Singapur a Port Klang, zatímco MSC a její asijsko-evropský partner VSA, Premier Alliance, se soustřeďují v Singapuru. Ačkoli je PTP nejmladším přístavem ze všech tří, podle posledních výsledků rychle dohání Port Klang - loni byl v tomto okamžiku objem PTP přibližně o 1,2 milionu teu nižší než objem Port Klang, zatímco letos se rozdíl snížil na necelých 500 000 teu.

Dalším příjemcem nové sítě Gemini je německý Hamburk, který po několika letech klesajícího podílu na severoevropském trhu zaznamenal v prvním pololetí 25. roku nárůst objemu o 9,3 % oproti loňskému roku a dosáhla 4,2 milionu teu. "K růstu přispěl především Dálný východ (+10,7

%, zejména Malajsie, která těžila z překládky motivované cly, Indie a Čína) a Baltské moře (+20,8 %, zejména Dánsko, Finsko a Polsko)," uvedl Alphaliner. "Příjezdy lodí nad 10 000 TEU vzrostly o 50 %, zatímco naplouvání lodí nad 24 000 TEU vzrostly o 30 %. Objemy v přístavu jsou však stále pod úrovní z doby před příchodem covidu." Podle hamburské přístavní správy se překládka v daném období zvýšila o 23,8 % a v kombinaci s 20,8% nárůstem dopravy do neruských baltských přístavů a nárůstem velikosti velkých plavidel ukazuje na vliv plánování sítě Gemini, kdy Hamburk těží z nových severoevropských shuttle tras konsorcia. Přístav však také zaznamenal 19,3% meziroční pokles přepravy do USA, což "přičítá otřesům způsobeným obchodní politikou americké administrativy".



## SSL Express 29-08-2025 Německá letecká politika způsobuje stagnaci dopravy a nekonkurenceschopnost odvětví

Německá lobby pro leteckou dopravu vyzvala spolkovou vládu, aby změnila svou politiku regulačních nákladů, která podle ní vede ke stagnaci nákladní dopravy a způsobuje, že odvětví není konkurenceschopné vůči evropským sousedům. Letecká obchodní organizace BDL sdělila časopisu The Loadstar, že finanční znevýhodnění leteckých společností provozujících lety z Německa lze znázornit nejlépe na výrazných rozdílech ve vzletových poplatcích za nákladní letadlo B777. Ve Frankfurtu, Lipsku/Halle, Kolíně nad Rýnem/Bonnu a Mnichově činí poplatek 1 481 eur, zatímco v Bruselu (938 eur), Paříži-CDG (807 eur), Miláně-Malpense (716 eur) a Istanbulu (72 eur).

BDL poukazuje na rozdíl v nákladech, který je důvodem, proč nákladní dopravci přesouvají nákladní lety na "levnější" letiště mimo Německo. Mluvčí uvedl: "Společnost BDL se domnívá, že tento trend je v rozporu s pravidly, která se uplatňují v oblasti dopravy"

BDL ve spolupráci s BARIG (Rada zástupců leteckých společností v Německu) oficiálně požádala spolkovou vládu, aby změnila svou politiku v oblasti letectví, zejména pokud jde o zrušení daně z letenek pro cestující a snížení vysoké úrovně poplatků za ATC účtovaných nákladním letadlům odlétajícím z Německa. Z odpovědi spolkové vlády vyplynulo, že snížení daně z letecké dopravy je v roce 2026 nepravděpodobné vzhledem k napjaté rozpočtové situaci. Byl však zahájen odvětvový dialog s ministerstvem dopravy, aby se projednala možná úlevová opatření pro letectví. Společnost Lufthansa Cargo podporuje úsilí o posílení konkurenceschopnosti leteckých nákladních dopravců v Německu. "To umožní společnosti Lufthansa Cargo poskytovat vysoce kvalitní služby a spojení pro naše globální zákazníky a německou a evropskou ekonomiku. Díky tomu můžeme i nadále zajišťovat pracovní místa," řekl mluvčí společnosti. "Modernizace centra Lufthansa Cargo ve Frankfurtu odráží náš závazek vůči našemu domovskému centru, i když vysoké provozní náklady jsou problémem a my vedeme neustálý dialog s úřady, abychom toto téma řešili."

Pro provozovatele frankfurtského letiště, společnost Fraport, je německá letecká politika v současné podobě překážkou pro další rozvoj nákladní letecké dopravy na letišti.