

SSL EXPRES

14.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

  ? **SSL Express 14-10-2025 POUČTE SE Co je plán IMO Net Zero a proč se proti němu objevuje odpor?**

V červenci 2023 na svém zasedání MEPC80 představil Výbor pro ochranu mořského prostředí (MEPC) Mezinárodní námořní organizace (IMO), který stanovuje environmentální politiku pro globální námořní dopravu, svou revidovanou strategii pro skleníkové plyny, jejímž cílem je nasměrovat globální námořní dopravu k nulovým emisím do roku 2050 nebo kolem tohoto data. Pro odvětví, které je zodpovědné za téměř 3 % globálních emisí skleníkových plynů, to byl první jasný signál, že éra neregulovaných emisí uhlíku v námořní dopravě končí, a byl oslavován jako historický milník. V poslední době se však objevilo několik námitek, reptání a otevřených urážek ohledně nového rámce IMO pro nulové emise, včetně amerického ministerstva zahraničí, které jej označilo za „globální uhlíkovou daň“ a „environmentální dohodu, která neúměrně nebo nespravedlivě zatěžuje Spojené státy nebo poškozuje zájmy amerického lidu“.

V září tohoto roku několik řeckých rejdařů, kteří jsou dlouhodobě považováni za tradicionalisty v tomto odvětví, veřejně odsoudilo tento rámec a označilo jej za „nereálný“ a „odtržený od komerční reality globálního obchodu“. Zatímco od USA, které ironicky představují méně než 0,5 % světové obchodní flotily, se něco takového dalo očekávat, podobné komentáře od řeckých majitelů lodí, kteří vlastní 20 % světové obchodní flotily, vyvolávají u ostatních obavy. O co tedy vlastně jde?

IMO je agentura OSN, která stanovuje pravidla pro mezinárodní námořní dopravu. Její strategie pro rok 2023 znamenala zlomový bod, kdy byl cíl z roku 2018 „50% snížení do roku 2050“ nahrazen závazkem dosáhnout do poloviny století nulových emisí. Aby se sliby proměnily v praxi, organizace vyvinula rámec Net Zero Framework, globální systém odpovědnosti za uhlíkové emise v lodní dopravě. Kombinuje normy pro snižování emisí, hodnocení paliv v průběhu životního cyklu a nejkontroverznější mechanismus stanovení ceny uhlíku. Lodě, které překročí stanovené limity, budou platit do klimatického fondu, zatímco ty, které překročí cíle, mohou získat kredity. Rámec vychází z přístupu „well-to-wake“ a měří emise z celého palivového cyklu – výroby, přepravy a spotřeby. Zavedení je plánováno na rok 2027, přičemž se nejprve zaměří na největší námořní plavidla, která produkují nejvíce emisí. Zastánci tvrdí, že tento rámec konečně přináší spravedlnost, předvídatelnost a odpovědnost do roztříštěného odvětví, které bylo dlouho závislé na dobrovolných závazcích.

Ti, kdo podporují rámec IMO, věří, že pouze globální koordinace může zajistit smysluplnou změnu. Stanovením jednotných cílů a sankcí systém zabraňuje nesourode regulaci, kdy některé země prosazují přísné normy, zatímco jiné předstírají, že si toho nevšímají. Zároveň vysílá silný signál majitelům lodí, finančníkům a dodavatelům paliv: éra levných, špinavých paliv končí. Jasná regulace dává investorům jistotu, že mohou podporovat nová paliva, jako je zelený amoniak nebo e-methanol, protože vědí, že nebudou podkopáváni konkurenti, kteří

pravidla ignorují. Zkrátka, zastánci rámce Net Zero Framework jej nevnímají jako trest, ale jako dlouhodobou pojistku, která chrání význam tohoto odvětví v nízkouhlíkovém světě.

Tento optimismus však nesdílejí všichni. Řeční majitelé lodí, kteří ovládají přibližně 20 procent světové obchodní flotily, se stali jedněmi z nejhlasitějších kritiků. Jejich obavy se netýkají cíle, málokdo popírá nutnost dekarbonizace, ale rychlosti a praktičnosti plánu. Tvrdí, že čistší paliva jsou stále příliš drahá a nedostatečná a že zavedení uhlíkových nákladů předtím, než budou k dispozici životaschopné alternativy, hrozí vytlačení menších hráčů z trhu. Podle jejich názoru IMO žádá od odvětví, aby skočilo, než postaví most. Seatrade Maritime News cituje George Procopiou, předsedu Dynacom Tankers, který říká, že „regulační orgány dělají z lodní dopravy „výběrčího daní“, který oškubává odvětví falešnou nadějí na dekarbonizaci“. Zvedají také otázku spravedlnosti. Mnoho rozvojových ekonomik se spoléhá na dostupnou námořní dopravu, aby udrželo obchod. Pokud by se náklady na přepravu v důsledku stanovení cen uhlíku prudce zvýšily, mohlo by to nejvíce zasáhnout nejchudší země, zejména ty, které jsou daleko od hlavních trhů. Pokud nebude navrhovaný uhlíkový fond využíván transparentně k pomoci těmto zemím, hrozí, že rámec místo snižování globálních nerovností naopak přispěje k jejich prohlubování.

Plán IMO balancuje na tenké hranici mezi klimatickými ambicemi a komerční realitou.

Technologie potřebná k dosažení úplné dekarbonizace, od zelených paliv po globální infrastrukturu pro tankování, je stále v plenkách. Výzvou není záměr, ale realizace. Aby rámec fungoval, musí kombinovat regulaci s realismem. Potřebuje robustní finanční mechanismy, spravedlivé rozdělení příjmů z uhlíku a jasné pobídky pro průkopníky. Bez toho hrozí, že se iniciativa stane pouhým papírovým vítězstvím, které podnítl spíše nelibost než pokrok.

Navzdory protestům, politickým i komerčním, je jedna skutečnost nevyhnutelná: globální lodní doprava nemůže odkládat energetickou transformaci donekonečna. Vzhledem k tomu, že více než 80 % světového obchodu se přepravuje po moři, jsou emise tohoto odvětví příliš významné na to, aby je bylo možné ignorovat. Debata o rámci IMO pro nulové emise se netýká pouze uhlíku. Týká se toho, kdo ponese náklady, kdo využije příležitosti a kdo bude řídit transformaci. USA možná nemají na moři mnoho lodí, ale rozhodně mají mnoho názorů. Řeční majitelé lodí možná nemají pravidla v oblibě, ale vědí, že změna je nevyhnutelná. Mezi nimi leží pravda, potřeba odvážných ambicí vedených pragmatickým prováděním. Ať už odpor přichází z Kapitolu nebo z přístavu v Pireu, vlna změn se již obrátila. Jedinou skutečnou otázkou je, zda se průmysl naučí plout s ní, nebo bude i nadále bojovat proti proudu.

SSL Express 14-10-2025 Koaliční výbor CDU/CSU a SPD souhlasil s financováním nových projektů na stavbu dálnic

Ve středu večer se CDU/CSU a SPD několik hodin setkávaly, aby se mimo jiné dohodly na financování nových a rozšířených projektů federálních dálnic. V září rozeslalo Spolkové ministerstvo dopravy (BMV) seznam 74 projektů dálnic a 101 projektů federálních dálnic a varovalo, že financování není jisté. Mezi ně patřil i přístavní průjezd A26 poblíž Hamburku a uzavírky průjezdů na A39 v Dolním Sasku a A1 v regionu Eifel. Posledně jmenovaná stavba je projektem ve volebním obvodu spolkového ministra dopravy Patricka Schniedera (CDU). Nyní budou na tyto projekty k dispozici další 3 miliardy eur ze Zvláštního fondu pro infrastrukturu a klimatickou neutralitu (SVIK). Spolkový ministr financí Lars Klingbeil (SPD) uvedl: „Projekty, které jsou připraveny k výstavbě a získaly stavební povolení, mohou být nyní zahájeny, a to

okamžitě.“ Ministerstvo dopravy by po dokončení plánů mohlo renovovat a přestavět silnice, mosty, železnice a vodní cesty.

Kancléř Friedrich Merz (CDU) vysvětlil, že se podrobně podívali na seznam projektů připravených k výstavbě a porovnali ho s rozpočtovými možnostmi. Závěrem bylo, že k dnešnímu dni chybí 3 miliardy eur. Toto bude přezkoumáno po dvou letech. Pokud se ukáže, že existuje nedostatek, bude se o této záležitosti znovu diskutovat. Koaliční partneři ve svém usnesení píší, že „kromě renovací mostů a tunelů lze rozšířením účelu rozpočtu financovat i další údržbářská opatření.“ Výsledná flexibilita v rozpočtu BMV umožní postup v realizaci opatření, která jsou připravena k realizaci a byla schválena. Po dvou letech bude provedena revize, která zjišťuje, zda jsou finanční prostředky v plném rozsahu a dostatečně v plánovaném rozsahu využívány ke zlepšení dopravní infrastruktury.

CDU/CSU a SPD se rovněž dohodly na opatřeních k „vytvoření jistoty plánování a využití potenciálu pro projekty na federální dálniční síti, a to jak pro údržbu, tak pro novou výstavbu a rozšiřování,“ uvádí se v šestistránkovém dokumentu. Za tímto účelem strany slibují zvýšení flexibility v rámci SVIK (Federálního fondu pro dálnice a infrastrukturu). To je nezbytné k tomu, aby bylo možné reagovat na krátkodobý vývoj a poskytnout firmám jistotu plánování. To by mělo umožnit využití nadrozpočtových výdajů. Rychlejší plánovací a schvalovací postupy by měly zajistit, že miliardy ze zvláštního fondu budou moci být využity efektivněji.

Podle výsledného dokumentu představilo Federální ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury (BMV) klíčové body zákona o budoucnosti infrastruktury slíbeného v koaliční smlouvě. Ten má být kabinetu předložen do prosince. Zároveň uvádí, že CDU/CSU a SPD „usilují o konkrétní potenciál úspor, který zohledníme i v procesu přípravy rozpočtu“. Při zřizování zvláštního fondu kancléř Friedrich Merz (CDU) jasně uvedl, že finanční prostředky nebudou stačit na celý projekt. Vláda proto hodlá mobilizovat soukromý kapitál a tímto procesem zajistit, aby společnost Autobahn GmbH byla bonitní. Vzhledem k tomu, že negeneruje žádné příjmy, není v současné době možné si půjčovat. CDU/CSU a SPD také zvažují využití partnerství veřejného a soukromého sektoru k realizaci projektů dopravní infrastruktury.

Pro financování období 2026 až 2029 bylo rozhodnuto vyčlenit dodatečné 3 miliardy eur na silnice. Divize mikroelektroniky SVIK obdrží odpovídajícím způsobem méně. Federální sdružení pro nákladní dopravu, logistiku a likvidaci odpadů (BGL) považuje rozhodnutí koaličního výboru za první krok k cirkulárnímu toku financování silnic. Vyzývá k odpovídající změně federálního zákona o mýtném na dálnicích, „aby příjmy související s výstavbou silnic byly trvale vyčleněny na údržbu, rekonstrukci a rozšiřování infrastruktury,“ uvedlo sdružení. Isabel Cademartori (SPD), mluvčí pro dopravní politiku ve Výboru pro dopravu, se domnívá, že je správné, aby nedocházelo k přerozdělení prostředků z jednoho druhu dopravy na jiný. „Finanční prostředky na železnici zůstanou u železnice, prostředky na silniční dopravu u silnice,“ uvedla politička. Cademartori volá po jistotě plánování pro nadcházející roky. Od roku 2026 je nutné vědět, jaké finanční prostředky budou potřeba k spolehlivému pokračování již probíhajících projektů. Pouze s jistotou plánování lze zajistit cílené a optimální využití finančních prostředků.

Paula Piechotta (Zelení), členka rozpočtového výboru a zpravodajka pro rozpočet na dopravu, s dohodou nesouhlasí. Místo výstavby nových silnic by se prioritou měly stát mosty. Tvrdí, že již nyní chybí kapacita pro dlouhodobé udržení silniční sítě v dobrém stavu. Její stranický kolega a železniční expert Matthias Gastel kritizuje skutečnost, že na železniční síť do roku 2039 stále chybí téměř 60 miliard eur. A pro železnici je také nezbytná nová výstavba a

rozšíření. Nová trať mezi Hamburkem a Hannoverem, která se plánuje již desítky let a je naléhavě potřebná, stále není financována.

P.S. A japonsko dopadne u nás? Schází "jen" miliarda jedna

SSL Express 14-10-2025 Rakouské asociace požadují více železničních spojení

Iniciativu VDV na výstavbu nových železničních vleček nyní podporují také čtyři asociace v Rakousku. V roce 2010 tam bylo stále 840 vleček. Dnes jich je výrazně méně. Čtyři rakouské asociace podepsaly Chartu železničního spojení Sdružení německých dopravních podniků (VDV). Sdružení železničního spojení Rakouské hospodářské komory (WKO), Sdružení vlečkových drah (VABU), Sdružení soukromých zájemců o nákladní vozy v Rakousku (VPI) a CombiNet tak podporují požadavky uvedené v dokumentu. Mezi ně patří mimo jiné zvrácení trendu snižování počtu železničních spojení.

„Nezbytného přesunu nákladní dopravy na železnici lze dosáhnout pouze efektivními vlečkami a celoevropsky koordinovanou dopravní politikou,“ uvedl Günter Neumann, předseda Rakouského železničního svazu. Podle něj bylo v roce 2010 v Rakousku stále přibližně 840 vleček – dnes jich je však pouze 494. „To znamená, že železniční logistika za posledních dvanáct let ztratila více než 40 procent svých přímých přístupových bodů,“ kritizoval Neumann. Pro zajištění toho, aby byla železniční nákladní doprava považována za základní kámen udržitelné ekonomiky, jsou nezbytné spravedlivé rámcové podmínky v hospodářské soutěži mezi silnicí a železnicí a cílené investice. Joachim Berends, viceprezident VDV (Německé železniční asociace), uvítal podpis charty rakouskými asociacemi: „Nákladní železniční doprava nezačíná a nekončí na státních hranicích, ale na odpovídajících stávajících nebo – jak se stále až příliš často stává – neexistujících železničních spojeních,“ řekl Berends. Rakousko a Německo trpí důsledky chybné dopravní politiky, která po celá desetiletí vážně zanedbávala železnici. „Signál, který vyslaly naše partnerské asociace svými spolupodpisy, je nyní o to důležitější,“ řekl generální ředitel společnosti Bentheimer Eisenbahnen.

Mezioborová aliance sdružení z průmyslu, obchodu, logistiky, výrobců a obcí se nadále rozrůstá. Chartu, která byla původně navržena v Německu, již podepsali tři mezinárodní partneři: IBS (Mezinárodní asociace železniční nákladní dopravy), UIRR (Mezinárodní unie pro kombinovanou silniční a železniční dopravu) a VAP (Švýcarská asociace přepraveců). Podle VDV zvažují podpis Charty železničního spojení i další zainteresované strany z regionu DACH. Podle prohlášení VDV (Německé železniční asociace) se odborníci z oboru domnívají, že skutečný potenciál vleček v Německu je mnohem větší než oficiálně zaznamenaných 1 400 aktivně využívaných zařízení. Kromě toho se předpokládá existence 3 000 vleček, doplněných odhadem 2 000 částečně demontovaných nebo v současnosti nepoužívaných vleček. Vzhledem k tomu, že je ve skutečnosti zaznamenáno odhadem pouze 50 až 70 procent soukromých vleček, přesný počet zůstává neznámý.

Charta železničního spojení VDV formuluje požadavky na posílení železniční nákladní dopravy v Německu a Evropě. To zahrnuje mimo jiné zlepšení podmínek financování nových a reaktivačních projektů, aby se více podnikům umožnil ekonomický přístup k železniční síti. Charta požaduje odstranění byrokratických překážek, zejména v plánovacích a schvalovacích postupech, aby se umožnila rychlejší a efektivnější realizace železničních spojení.

Dokument rovněž nastiňuje opatření pro mezinárodní spolupráci: Například má být rozšířena přeshraniční železniční nákladní doprava prostřednictvím koordinované strategie elektrifikace

na hraničních přechodech do všech sousedních zemí. Dále má být zlepšena interoperabilita infrastruktury a vozidel v Evropě, například harmonizací technických norem. Charta se konečně zasazuje o užší integraci národních programů financování s evropskými železničními projekty, aby se využil potenciál pro přesun dopravy v mezinárodní nákladní dopravě. P.S. Podobná iniciativa již běží v Česku, na stavbu a rekonstrukci vleček vypsal MDČR již druhou tranši grantů

/!? SSL Express 14-10-2025 Čínské odvetné přístavní poplatky vnášejí do globální lodní dopravy nový zmatek

Během víkendu se řada lodí směřujících do Číny otočila po pátečním odvetném opatření Pekingu proti tonáži napojené na Ameriku. Ode dneška, kdy se kříží s plány USA účtovat čínským přístavním poplatkům zvýšenou tonáž, bude Čína požadovat dalších 400 RMB (56 USD) za čistou tunu pro loď postavené, provozované, vlajkové – nebo dokonce kótované – v USA, což zvyšuje složitost a nejistotu pro lodní dopravu. Zatímco počet lodí plujících pod vlajkou USA a společností se sídlem v USA je velmi skromný, počet postižených lodí se stává smysluplným, když se započítají hráči kótovaní v USA. Nejvíce postižené jsou podle Jefferies ropné tankery (16 % postižené globální flotily), LPG (14 %), produktové tankery (13 %) a kontejnerové lodě (11 %), čísla, která jsou podle investiční banky dostatečně vysoká na to, aby způsobila značné narušení.

V souladu s plány USA na zvýšení přístavních poplatků v nadcházejících letech se počáteční částka 400 RMB za čistou tunu vybíranou Pekingem bude každoročně zvyšovat až do roku 2028, kdy bude činit 1 120 RMB. Čínská asociace majitelů lodí (CSA) odsoudila akce USA jako porušení nediskriminačních principů Světové obchodní organizace a jako příklady "amerických hegemonických praktik". CSA popsala reakci Pekingu jako životně důležitou právní zbraň k obraně spravedlivé soutěže, zajištění námořní bezpečnosti a udržení globálního obchodního řádu – a varovala, že unilateralismus Washingtonu "pouze zvedne kámen, aby si ho shodil na vlastní nohy".

S pouhými několika dny zbývajících do data účinnosti společnost Arrow uvedla, že je vysoce nepravděpodobné, že budou zavedeny všechny nezbytné systémy a postupy pro zajištění hladké správy. Při absenci jasných pokynů jsou zpoždění téměř nevyhnutelná, protože přístavní orgány mohou zpomalit zpracování, aby ověřily podrobnosti o vlastnictví a/nebo se vyhnuly odpovědnosti za nesprávná prohlášení.

"Přežije to všechno i po úterý?" Dr. Roar Adland, vedoucí výzkumu v makléřské společnosti SSY, přemítal na LinkedIn a dodal: "Nevíme, ale náš celkový postoj je takový, že budeme svědky většího rozdělení globálního obchodu a s ním i lodního průmyslu." Trumpova administrativa mezitím na poslední chvíli provedla některé úpravy ve svém vlastním plánu přístavních poplatků, revidovala základ pro výpočet servisních poplatků pro provozovatele plavidel lodí vyrobených v zahraničí, ztrojnásobila náklady a zároveň zmírnila omezení, která by byla uvalena na vývozní licence pro náklady LNG, pokud by byla nasazena plavidla nevyrobená v USA. Americký obchodní zástupce také v pátek uvedl, že uvalí 100% cla na pobřežní jeřáby a intermodální podvozky a díly, což je krok, který se zaměřuje na přístavní zařízení vyrobené v Číně.

Pokračuje také širší nejistota kolem vztahů mezi USA a Čínou, přičemž napětí kolem čínských kontrol vývozu vzácných zemin podnítilo obnovené hrozby USA zvýšením úrovně cel na veškerý dovoz z Číny na 100 %.

! ? SSL Express 14-10-2025 100% tarif nebo ne – Cena je již na cestě (Shipping and Freight Resources)

Prezident Trump pohrozil, že od 1. listopadu 2025 USA uvalí další 100% clo na zboží dovážené z Číny, navíc ke stávajícím clům, jako odvetu za to, že Čína rozšířila své kontroly vývozu prvků vzácných zemin a přidala na seznam pět nových prvků. Toto oznámení očividně udělalo víc, než že otrásl trhy, přirozeně vyvolalo vlnu zmatků, spekulací a pohotovostního plánování napříč světovými námořními trasami. Pro zákazníky, kteří mají kontejnery již na cestě z Číny do Spojených států, je otázka bolestně jednoduchá, ale v tuto chvíli je nemožné na ni odpovědět: *"Co se stane, když nová cla vstoupí v platnost, zatímco tyto kontejnery budou stále na vodě..."* I když je s touto hrozbou spojeno mnoho neznámých, pravda je jednoduchá. Pokud se to stane oficiálním, někdo zaplatí. Ne kvůli politice nebo politice, ale protože to diktuje kupní smlouva a vybraná pravidla Incoterms. Žádná debata, žádné řešení, žádné odvolání. Je to napsáno černé na bílém. Tisíce kontejnerů jsou již na vodě. Vystavené nákladní listy, provedené platby, plánované dodávky.

Pokud se hrozba stane oficiální, bude rozhodující datum a rozsah její implementace.

- Pokud platí v době vstupu, dovozci mohou po příjezdu do USA čelit zdvojnásobení cla.
- Pokud se vztahuje pouze na zboží odeslané po 1. listopadu, může být ušetřen náklad, který je již v tranzitu.
- Pokud bude vymáhání zpožděno nebo napadeno u soudů, zásilky by mohly uvíznout v celním vakuu na týdny.

Každý dovozce, speditér a výrobce mluví o "pohotovostním plánování", běží scénáře, počítá marže, kontroluje smlouvy a volá svým makléřům, aby položili stejnou otázku: "Co kdyby...??" Ale buďme upřímní. V tomto případě je matematika již provedena ve (vaší) kupní smlouvě. Jakmile bude tarif zaveden, odpovědnost je fixována. Obchod nemá pochopení pro "co by mohlo" nebo "co kdyby", pouze pro to, co je podepsáno. Vlády mohou přes noc změnit obchodní politiku. Neexistuje žádný nárazník, žádná klauzule, která by zmírnila ránu; jedinou otázkou je, kdo to absorbuje.

U kontejnerů, které jsou již na moři, nikdo neví, jak se to bude vyvíjet, dokud nepadne oficiální oznámení. Každá zásilka je nyní "plovoucí nejistotou", která představuje hod mincí mezi obvyklým podnikáním a 100% šokem z nákladů na vykládku. Obchod běží na základě smluv, ne na přání. Když vlády posunou své cíle, existují pouze dva výsledky: zaplatíte vy, nebo vaše protistrana. Takže zkontrolujte své smlouvy, poznejte své Incoterms a postavte se faktům. V globálním obchodu vždy někdo zaplatí a někdy to můžete být VY.