

SSL EXPRES

15.09.-19.09.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 15-09-2025 Multilateralismus versus protekcionismus – co ovlivní budoucnost globálního obchodu? (analýza SaFR)

Globální obchod je stále více ovlivňován napětím mezi dvěma protichůdnými silami. Na jedné straně multilateralismus, prosazovaný zeměmi BRICS a jejich partnery, volá po spravedlnosti, spolupráci a sdíleném řízení v ekonomických vztazích. Na druhé straně protekcionismus, prosazovaný hlavně USA prostřednictvím cel, kontrol vývozu a regulačních bariér, je využíván vyspělými ekonomikami k obraně domácích zájmů nebo k prosazování strategických cílů. Pro odvětví logistiky a dodavatelského řetězce bude tento souboj určovat směr obchodních toků, financování a rámců pro dodržování předpisů v nadcházejících letech.

Od roku 2024 se BRICS rozšířilo nad rámec svých původních pěti členů – Brazílie, Ruska, Indie, Číny a Jižní Afriky – a zahrnuje nyní také Saúdskou Arábii, Spojené arabské emiráty, Egypt, Írán, Etiopii a Indonésii. Tyto země dohromady představují přibližně 45 % světové populace a přispívají více než 35 % k celosvětovému HDP.

Toto rozšíření je důležité ze tří důvodů:

- Energetický vliv: Díky Saúdské Arábii, Íránu a Spojeným arabským emirátům má BRICS nyní významný vliv na globální trhy s ropou a plynem.
- Geografický dosah: Blok zahrnuje klíčové regiony v Africe, na Blízkém východě a v jihovýchodní Asii a zapojuje se do rozvíjejících se obchodních koridorů.
- Finanční zdroje: Nová rozvojová banka (NDB) financovala projekty v oblasti infrastruktury, čisté energie a digitalizace v hodnotě přes 40 miliard USD, zatímco státní investiční fondy Perského zálivu poskytují další rozsáhlé kapitálové zdroje.

Čínský prezident Si Ťin-pching využil nedávný virtuální summit BRICS k zdůraznění významu ochrany mezinárodního řádu založeného na pravidlech. Jak informovala stanice CGTN, Si vyzval země BRICS, aby „prosazovaly multilateralismus na obranu mezinárodní spravedlnosti a rovnosti, podporovaly otevřenost a vzájemně výhodnou spolupráci na ochranu mezinárodního hospodářského a obchodního řádu a prosazovaly solidaritu a spolupráci na podporu synergie pro společný rozvoj“. Upozornil také na iniciativu Global Governance Initiative (GGI) jako na rámec založený na suverénní rovnosti, právním státě a kooperativním rozvoji. V praxi se tato vize promítá do:

- Propojení infrastruktury: Investice do přístavů, železnic a logistických koridorů v zemích globálního Jihu.
- Usnadnění digitálního obchodu: Společné standardy pro zlepšení efektivity celních postupů a interoperability dat.
- Udržitelnost: Financování vázané na dodržování ESG, sladění obchodu s environmentálními a sociálními prioritami.

Přestože země BRICS kladou důraz na spolupráci, protekcionismus zůstává pevně zakořeněn v globálním obchodu.

- Spojené státy: Cla podle § 301 na čínské zboží, cla na ocel a hliník, kontroly vývozu polovodičů a poplatky USTR na čínské lodě ilustrují, jak jsou jednostranná obchodní opatření využívána k prosazování průmyslových a geopolitických cílů.
- Evropská unie: Mechanismus uhlíkového cla (CBAM) představuje složitější případ. CBAM, které má zabránit „úniku uhlíku“ sladěním dovozů s náklady na uhlíkové emise v EU, je formálně nástrojem klimatické politiky. Zavádí však nové povinnosti a náklady pro vývozce v 3. zemích. Ačkoli se nejedná o protekcionismus v tradičním smyslu, mnoho rozvíjejících se ekonomik vnímá CBAM jako „zelený protekcionismus“, protože klade další břemeno na jejich vývoz.

Brazilský prezident Luiz Inácio Lula da Silva také vyjádřil své rozčarování. Ve svém projevu na summitu BRICS varoval, že „celní vydírání se stává běžným nástrojem pro dobývání trhů a zasahování do vnitřních záležitostí“ a že členové BRICS se stali oběťmi neoprávněných a nelegálních obchodních praktik. Jeho komentáře poukazují na realitu: pro mnoho rozvíjejících se ekonomik není protekcionismus abstraktní debatou, ale hmatatelnou překážkou obchodu a růstu. Pro vedoucí pracovníky v oblasti logistiky a dodavatelského řetězce má tato soutěž praktické důsledky:

- Diverzifikace koridorů: Vznikající trasy jih-jih budou vyžadovat nové kapacity v oblasti přístavů, železnic a intermodální dopravy, což vytvoří příležitosti a rizika pro ty, kteří se do toho pustí jako první.
- Alternativní financování: Přístup k projektům podporovaným NDB a financovaným ze státních fondů se zvýší, ale předpokladem bude ESG (Environmental, Social, and Governance) a digitální připravenost.
- Složitost dodržování předpisů: Společnosti musí fungovat v duálních systémech – pravidlech založených na WTO a rámcích specifických pro BRICS, vedle jednostranných cel a mechanismů spojených s uhlíkem.
- Měna a platby: Vypořádání v místní měně v rámci BRICS se pravděpodobně rozšíří, což přetvoří strategie treasury a devizové strategie.
- Nutnost odolnosti: Dodavatelské řetězce musí být dostatečně agilní, aby mohly fungovat současně v kooperativních i protekcionistických režimech.

Nedávný summit zemí BRICS podtrhl prohlubující se rozdíly v globálním obchodě. Výzva Si Ťin-pchinga k „ochraně mezinárodní spravedlnosti a rovnosti“ odráží vizi kooperativního multilateralismu, zatímco Lula ve svém varování před „celním vydíráním“ poukazuje na náklady protekcionistických opatření. Je nepravděpodobné, že by výsledek znamenal jednoznačné vítězství jedné ze stran. Budoucnost globálního obchodu bude spíše multipolární, formovaná jak rámcem spolupráce, tak protekcionistickými bariérami.

Pro odborníky v oblasti logistiky a dodavatelského řetězce je výzva jasná: úspěch bude záviset na schopnosti přizpůsobit se, vyhovět a konkurovat v obou systémech – využít příležitosti multilateralismu a zároveň zmírnit náklady protekcionismu.

SSL Express 15-09-2025 2,5 milionu eur na nabíjecí infrastrukturu v Bavorsku

Směrnice pro financování „Neveřejně dostupná nabíjecí infrastruktura pro elektrickou silniční nákladní dopravu v Bavorsku“ podporuje pořízení a instalaci stacionárních, neveřejně přístupných vodivých rychlonabíjecích stanic DC s konektory CCS (DIN EN 62196-3 nebo Combo pro nabíjení DC) nebo výkonnějšími konektory s normami EU (např. MCS pro „megawattové nabíjení“)

určených pro nabíjení elektrických nákladních vozidel, včetně nezbytného připojení k síti a instalace nabíjecí stanice. O financování se mohou ucházet bavorské společnosti působící v odvětví nákladní dopravy.

Bavorský ministr hospodářství Hubert Aiwanger zdůrazňuje: „Elektromobilita klíčově přispívá k přechodu na klimaticky neutrální mobilitu. Vzhledem k rostoucímu objemu nákladní dopravy nabývá elektrifikace silniční nákladní dopravy stále většího významu. Náš program proto podporuje rozvoj neveřejně dostupných nabíjecích stanic pro elektrická nákladní vozidla. V rámci třetí výzvy k podávání návrhů financí do toho investujeme 2,5 milionu eur. Díky tomu jsme v nejlepší možné pozici pro implementaci technologicky neutrální a klimaticky šetrné mobility.“ Jaké jsou základní požadavky, které musí být splněny?

- Nabíjecí stanice v Bavorsku
- Výstavbu a uvedení do provozu nabíjecí infrastruktury musí provádět specializované firmy
- Zajištění minimální provozní doby tři roky
- Opatření nelze zahájit před obdržení oznámení o udělení grantu. Za zahájení opatření se považuje vydání smlouvy o dodávce nebo poskytování služeb související s realizací.

Výzva k podávání žádostí o financování je otevřena do 31. října 2025. Program financování spravuje Centrum kompetencí pro elektromobilitu ve společnosti Bayern Innovativ.



SSL Express 15-09-2025 Módní logistika: Vyhazování odpadků z kontejnerů na použité oblečení se stává stále větším problémem (Logistik Heute)

Stále více poskytovatelů sociálních služeb se kvůli rostoucím nákladům na likvidaci odstavuje od sběru použitého oblečení. Snižuje se tím i počet dostupných kontejnerů na použité oblečení. Obce a neziskové organizace se obávají o budoucnost sběru použitého oblečení. Stále více kontejnerů na použité oblečení se likviduje a tento trend se nemění, a to ani v celostátním měřítku. Německý Červený kříž (DRK) o tom informoval mimo jiné v metropolitní oblasti Čáchy a v Meklenbursku-Předním Pomořansku, jak 7. září informovala Německá tisková agentura. Mluvčí města Freiburg vysvětluje, že v kontejnerech končí stále častěji silně znečištěné oblečení a dokonce i zbytkový odpad.

Sociální organizace jako Malteser, Německý červený kříž (DRK) a Caritas se z podnikání pomalu stahují a počet kontejnerů, které poskytují na použitý textil, klesá. Mluvčí dvou regionálních poboček Německého červeného kříže (DRK) v Bádensku-Württembergu zdůraznil, že velká část darovaného oblečení již není kvůli nízké kvalitě použitelná. Navíc v kontejnerech, které jsou také nepoužitelné, často končí znečištěné a poškozené textilie. Náklady na likvidaci fakturují Německému červenému kříži obchodní partneři, kteří spravují kontejnery, třídí a případně prodávají oblečení. Podobné stížnosti pocházejí i od Malteser Hilfsdienst (Maltézská pomocná služba) ve Freiburgu. V posledních dvou letech muselo být odstraněno 150 z 600 kontejnerů Malteser v jihozápadním Německu. Církevní humanitární organizace Aktion Hoffnung, která koordinuje veškeré aktivity sběru použitého oblečení v diecézi Rottenburg-Stuttgart, se kvůli klesajícím cenám na trhu s použitým oblečením dokonce obává o svou existenci.



SSL Express 15-09-2025 CMA CGM říká „ne“ příplatku USTR... prozatím

CMA CGM je zatím poslední významnou dopravní společností, která oznámila, že nebude účtovat nový příplatek za zásilky do USA, které by mohly být ovlivněny připravovanými přístavními poplatky pro lodě postavené v Číně a čínské dopravce, které má zavést americký obchodní zástupce 14. října.

Podle podmínek opatření USTR podle článku 301 proti tomu, co považuje za nespravedlivou podporu čínské vlády pro svůj námořní průmysl, budou čínští dopravci – registrovaní v Číně a Hongkongu, ale nikoli na Tchaj-wanu – povinni zaplatit 50 USD za NRT za každou loď, která zakotví v USA, zatímco lodě postavené v Číně budou muset zaplatit poplatek 120 USD za TEU. Poplatky by se měly v následujících třech letech postupně zvyšovat, což vyvolalo obavy přepravců a speditérů, že by mohli čelit nové sérii příplatků na trhu, který vykazuje extrémní volatilitu poptávky. Hlavním problémem pro francouzského dopravce je jeho členství v Ocean Alliance, která kromě tchajwanské společnosti Evergreen zahrnuje také čínské lodní společnosti Cosco a OOCL, která je ve vlastnictví Cosco, a které budou podléhat přístavním poplatkům bez ohledu na to, zda nasazují lodě čínské výroby do amerických přístavů. Jen v transpacifické přepravě provozuje Ocean Alliance v současné době přibližně 17 služeb – 10 na západní pobřeží a 7 na východní pobřeží –, do nichž Cosco a OOCL přispívají značným počtem lodí, jakož i řadu dalších služeb v menší přepravě, které CMA CGM provozuje v rámci dohod o sdílení lodí (VSA) s Cosco a/nebo OOCL. Na začátku minulého týdne dopravní analytici HSBC vypočítali, že poplatky USTR za přístavy by mohly společnosti Cosco a OOCL v příštím roce způsobit dodatečné náklady v celkové výši 2,1 miliardy dolarů.

„Společnost CMA CGM je plně připravena a dobře připravena chránit zájmy svých zákazníků. Provozujeme jednu z nejflexibilnějších a nejrozmanitějších flotil v oboru. Během 180denní překlenovací lhůty po oznámení USTR ze 17. dubna podnikla společnost CMA CGM nezbytné kroky k zavedení robustního a adaptivního nouzového plánu. Díky úpravám flotily a provozu, které nyní provádíme před 14. říjnem, v současné době očekáváme, že udržíme pokrytí všech plánovaných přístavů v USA a minimalizujeme dopady připravovaných poplatků USTR,“ dodala společnost.

V pátek však společnost CMA CGM oznámila, že vypracovala nové plány na zmírnění dopadů poplatků USTR. Jejich obsah však zatím není známý.



SSL Express 16-09-2025 CEVA LOGISTICS zavádí řešení reverzní logistiky pro baterie elektromobilů

Společnost CEVA Logistics, světový lídr v oblasti logistiky pro třetí strany a přední hráč v oblasti logistiky hotových vozidel (FVL) v Evropě, dnes oznámila nové řešení reverzní logistiky určené pro přepravu, skladování a zpracování baterií z elektrických vozidel (EV) na konci jejich životnosti.

Vzhledem k tomu, že trh s elektrickými a hybridními vozidly v posledních letech neustále roste, očekává se, že v příštích pěti letech dosáhne v Evropě konce své životnosti přibližně osm milionů lithium-iontových baterií. V kombinaci s vyvíjejícími se environmentálními předpisy představuje recyklace použitých baterií z vozidel ekonomickou a udržitelnou výzvu, jejímž cílem je omezit tlak na používání vzácných kovů a chránit přírodní zdroje. Je nutné postupně zavést kompletní logistický a průmyslový dodavatelský řetězec pro sběr, hodnocení a recyklaci baterií z elektrických vozidel, zejména nyní, kdy se první baterie blíží konci své životnosti.

Společnost CEVA Logistics, která čerpá ze svých odborných znalostí v automobilovém sektoru, zavádí komplexní službu reverzní logistiky pro opětovné použití nebo recyklaci baterií z elektromobilů. CEVA se zavázala k vytváření cirkulárních hodnotových řetězců a podpoře automobilového sektoru v jeho technologickém vývoji. Díky investici v řádu několika milionů eur se CEVA zaměřuje na postupné rozšiřování logistických center pro baterie z elektromobilů v 10 evropských zemích do roku 2027. Díky rozsáhlým zkušenostem v oblasti automobilové logistiky a zavedené infrastruktuře po celé Evropě má společnost CEVA ideální předpoklady stát se

průkopníkem v oblasti reverzní logistiky použitých baterií z elektromobilů. Řešení je navrženo tak, aby automobilovým výrobcům poskytlo spolehlivé a škálovatelné řešení, které splňuje přísné regulační požadavky na zpracování baterií.

Tři strategické pilíře:

- Sběr a přeprava baterií po celé Evropě: Společnost CEVA disponuje přepravními kapacitami pro sběr baterií po celé Evropě a jejich přepravu do recyklačních zařízení po zpracování.
- Široká škála rozšířených služeb: V centrech po celé síti bude CEVA poskytovat služby s přidanou hodnotou, včetně diagnostiky, demontáže, regenerace nebo repasování baterií, aby maximalizovala zhodnocení jejich hodnoty prostřednictvím opětovného použití nebo recyklace.
- Sledovatelnost a správa dat: Každá baterie bude během celé své cesty sledována v reálném čase a monitorována s vylepšenou sledovatelností, což umožní úplnou transparentnost jejího stavu.

Řešení reverzní logistiky je založeno na evropské síti a do konce roku bude zavedeno ve Francii, Velké Británii a Španělsku. CEVA plánuje v letech 2026 a 2027 otevřít další centra v Německu, Itálii, Polsku, Švédsku, Švýcarsku, Nizozemsku a České republice. První zkušební program zaměřený na ověření koncepce bateriového logistického centra byl zahájen v roce 2022 a nadále funguje v centru FVL společnosti CEVA v belgickém Ghislenghienu.



SSL Express 16-09-2025 Low Water Surcharge pro Manaus odložen

Společnost Hapag-Lloyd oznámila, že z důvodu pomalejšího poklesu hladiny vody v řece Amazonce, než se předpokládalo, odkládá zavedení příplatku za nízkou hladinu vody (LWS) pro přepravu do a z brazilského přístavu Manaus. Příplatek ve výši 1 000 USD za TEU bude nyní zaveden až od 1. října 2025 pro náklad do a z Asie, Afriky, Středního východu a Evropy. Společnost bude i nadále sledovat stav řeky a v případě prodloužení období sucha může datum účinnosti upravit.



SSL Express 16-09-2025 Maersk zpřísňuje v boji proti nesprávnému uvádění hmotnosti kontejnerů

Série námořních nehod podél indického pobřeží zřejmě přiměla odvětví kontejnerové přepravy k přísnějšímu postupu proti nesprávnému deklarování nákladu. Společnost Maersk se ujala vedení v tomto boji a potenciálně tak podnítila ostatní, aby následovaly jejího příkladu. Dánský přepravce výrazně zvýšil výši pokut za nesprávné deklarování hmotnosti kontejnerů, resp. porušení předpisů týkajících se ověřené hrubé hmotnosti (VGM), nad rámec limitů povolených místními regulačními předpisy. Společnost Maersk informovala indické zákazníky, že za kontejnery s nesprávně deklarovanou hmotností bude nyní účtovat pokutu ve výši 5 000 USD za každý kontejner. Od srpna 2019 účtovala nižší administrativní poplatek za nesrovnalosti v hmotnosti, ale podle sdělení zákazníkům došlo k navýšení poplatku v důsledku rostoucích obav o bezpečnost lodí v souvislosti s nesprávnými deklaracemi od přepravců.

Pro indický obchod stanovila národní námořní správa, Generální ředitelství pro námořní dopravu (DG Shipping), maximální odchylku mezi VGM kontejneru předloženou přepravcem a jeho skutečnou hmotností deklarovanou v terminálu na plus nebo minus 1 000 kg. Společnost Maersk rovněž zopakovala rizika pro dodavatelský řetězec spojená s nesprávným deklarováním

nebezpečného zboží, která podle ní budou i nadále podléhat vysokým pokutám v řádu 15 000 USD za kontejner.

Přesné deklarace, zejména pokud jde o hmotnost a nebezpečný náklad, jsou nezbytné k zamezení incidentů a k bezpečnému a efektivnímu plánování nakládky, ukládání a vykládky. Ačkoli vysoké pokuty mohou působit odrazujícím dojmem, je pro provozovatele lodí nepochybně obtížným úkolem zajistit přesnost údajů o zásilkách poskytovaných majiteli nákladu. Tyto chyby se nevyskytují nevědomky, takže je obtížné tento problém vyřešit.

Společnost CMA CGM nedávno také informovala indické zákazníky, že nesrovnalosti v hmotnosti kontejnerů se staly běžným jevem, a varovala: „Je nutné si uvědomit, že nesprávně deklarované hmotnosti zásilek představují nejen bezpečnostní riziko, ale také vyžadují rozsáhlé přepracování postupů v souladu s celními a regulačními požadavky země překládky, což může vést k podstatným zpožděním a potenciálně prodloužit dobu přepravy o několik týdnů.“

Požáry na palubě lodí vyvolaly v posledních měsících ještě větší znepokojení mezi zúčastněnými stranami v odvětví, přičemž nejnovějším příkladem je požár na lodi Wan Hai 503 plující pod singapurskou vlajkou, který hořel několik týdnů a vypukl 9. června. Tchajwanská lodní společnost Wan Hai Lines stále hledá „přístav útočiště“, kde by mohla zakotvit loď postiženou požárem. Podle nejnovějších zpráv se snaží o spolupráci s úřady v přístavu Jebel Ali, poté co několik měsíců marně hledala v indickém regionu, včetně přístavu Colombo na Srí Lance. Loď o kapacitě 4 300 TEU byla součástí čtyřčlenné asijské přepravní sítě, jejíž součástí byly také společnosti Hapag-Lloyd, Evergreen a Interasia Lines.

Mezi další nedávné případy požárů lodí patří: Maersk Frankfurt u indického pobřeží v červenci 2024; MSC Capetown III v srpnu 2024 v Kolombu; a YM Mobility v čínském přístavu Ningbo, rovněž v srpnu loňského roku.

V mnoha případech výbuchů na palubě lodí se za příčinu považovalo nesprávně deklarované nebezpečné zboží.



SSL Express 16-09-2025 OrbitMI: Kdo bude vítězem v éře propojeného námořního průmyslu?

Generální ředitel společnosti OrbitMI Ali Riaz je přesvědčen, že lodní doprava vstupuje do takzvané „éry propojeného námořního průmyslu“ – rozhodujícího zlomu od fragmentovaného rozhodování směrem k integrovaným systémům založeným na umělé inteligenci, které umožňují majitelům jednat dříve, než se změny na trhu nebo rizika plně projeví.

„Příštích 12 měsíců bude ve znamení přechodu od roztříštěného, reaktivního rozhodování k propojeným platformám,“ říká v rozhovoru pro Maritime CEO z tohoto týdne. „Tyto platformy budou integrovat všechny zdroje provozních informací, budou je okamžitě interpretovat pomocí umělé inteligence a poskytnou posádkám a provozovatelům informace, na základě kterých budou moci okamžitě jednat.“ Tradiční systémy řízení plaveb, tvrdí Riaz, vám sdělí, kde se loď nachází a co udělala. „Nadcházející vlna propojí informace o trhu, provozní data a prediktivní modely do jednoho prostředí,“ vysvětluje. „Vítězové budou používat přizpůsobivé systémy, aby byli vždy o krok napřed před regulacemi, změnami na trhu a geopolitickými událostmi, a zároveň budou umisťovat lodě a náklad tak, aby dosáhli nejlepších obchodních výsledků ještě před dokončením aktuální plavby.“

Společnost OrbitMI rozšiřuje své schopnosti, provádí akvizice a najímá technické pracovníky, aby se její platforma přiblížila této vizi. Riaz říká, že využití umělé inteligence v této společnosti jde daleko za hranice monitorování nebo reportování. „Umělou inteligenci používáme k předpovídání, kde bude další ziskový náklad, a k doporučení polohy plavidel,“ říká. „Můžeme

modelovat komerční dopad provozních rozhodnutí v reálném čase a identifikovat rizika, jako je například riziko demurrage, ještě předtím, než se projeví.“ Připouští však, že velká část přepravního odvětví stále ještě plně nevyužívá potenciál AI. „Mnoho systémů zůstává uzavřených a reaktivních, neschopných propojit se s nejlepšími poskytovateli nebo přeměnit surová data na smysluplné akce,“ argumentuje. „Skutečná hodnota spočívá v integrované operační inteligenci založené na AI – propojení všech zdrojů pravdivých informací, posílení lidské odbornosti a umožnění rozhodných akcí, dokud je ještě čas ovlivnit výsledek.“ Věřící, že změna myšlení od „zaznamenávání“ k „optimalizaci“ teprve začíná. „V éře propojené námořní dopravy budou mít ti, kteří toho dosáhnou, jasnou konkurenční výhodu,“ říká.

P.S. Jestli tato změna opravdu nastane a pohyb lodí bude řídit AI dle aktuální pozice zboží na lince, tak se rozlučte s tím, že by se lodě někdy vrátily pod jízdní řády.

SSL Express 16-09-2025 Kartel výrobců pneumatik jde k soudu

Spediční asociace Elvis společně se svou dceřinou společností Gefos a frankfurtskou advokátní kanceláří Arnecke Sibeth Dabelstein připravuje hromadnou žalobu pro své členy proti možnému kartelu v oblasti pneumatik, který je vyšetřován již dobrý rok a půl. Německá asociace nákladní dopravy, logistiky a likvidace odpadu (BGL) zase podporuje projekt Tire Claim od společnosti Juris Dynamics, uvedl mluvčí představenstva Dirk Engelhardt. Poskytovatel právních služeb společně s berlínskou advokátní kanceláří Hausfeld prověřuje možné nároky potenciálně poškozených stran prostřednictvím webových stránek. Podobnou kampaň zahájila v srpnu i antimonopolní poradenská společnost Best Speakers se sídlem v Traunsteinu. Podle mluvčí poskytovatel služeb shromažďuje faktury za pneumatiky od konce roku 2024. V únoru loňského roku již Asociace Elvis požádala své členy, aby si uchovávali veškeré dokumenty týkající se nákupu nových náhradních pneumatik jako preventivní opatření na ochranu před případnými nároky na náhradu škody. Od ledna 2024 Evropská komise vyšetřuje šest hlavních výrobců pneumatik, Continental, Michelin, Pirelli, Nokian, Bridgestone a Goodyear, kvůli podezření z protisoutěžního dojednávání cen náhradních pneumatik pro nákladní automobily, osobní automobily, dodávky a autobusy. Toto vyšetřování se týká koordinovaného dojednávání cen počínaje rokem 2016, údajně prováděného prostřednictvím veřejných prezentací výsledků pro investory a poradenskou firmu. Obvinění výrobci potvrdili prohlídky svých prostor. Pirelli a Nokian uvádějí, že plně spolupracují s Evropskou komisí. Pozorovatelé to vnímají jako známku toho, že usilují o imunitu nebo snížení pokut prostřednictvím programu shovívavosti. Obžalovaným hrozí pokuty až do výše 10 procent jejich celosvětového ročního obrátu, což by mohlo dosáhnout miliard. Oběti, jako jsou prodejci pneumatik a dopravní společnosti, mají rozsáhlé nároky na náhradu škody. Jako doklad o koupi jsou vyžadovány účtenky. „Doporučujeme všem provozovatelům nákladních vozidel, aby si všechny faktury za pneumatiky uchovávali odděleně,“ zdůrazňuje člen představenstva Elvisu Grabowski. Další nároky mohou vzniknout až do ukončení vyšetřování. Společnost Best Speakers při míře škod 15 procent odhaduje výši odškodnění až na 9 000 eur za výměnu pro vozový park s 10 návěsy nebo 120 pneumatikami.

SSL Express 16-09-2025 AF export z Indie do USA prudce klesl, protože vstoupila v platnost vyšší cla

Vývoz leteckého nákladu z Indie do USA se propadl od 27. srpna, kdy vstoupila v platnost nová cla ve výši 50 %, zatímco objemy z Indie do Evropy neustále rostly, podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy WorldACD Market Data. Tonáž leteckého nákladu z Indie do USA v posledních

měsících obecně meziročně vzrostla, částečně kvůli tlaku na americké dovozce, aby hledali alternativy k čínským dodavatelům. Tonáž z Indie do USA se však v první polovině minulého měsíce mírně snížila poté, co Washington od 7. srpna uvalil 25% "reciproční" cla na dovoz z Indie. A poté, co americký prezident Trump na začátku srpna oznámil zvýšení těchto indických dovozních cel z 25 % na 50 % od 27. srpna, aby penalizoval Indii za nákup ruské ropy, tonáž indicko-amerického leteckého nákladu vzrostla o +28 % mezitýdně (WoW), ve 34. týdnu – meziroční (meziroční) nárůst o +35 % – protože odesílatelé se snažili urychlit přepravu nákladu před termínem. Objemy se poté propadly o -12 % v týdnu 35 a o dalších -14 % v týdnu 36 (1. až 7. září) poté, co vstoupila v platnost vyšší cla.

Naproti tomu objemy leteckého nákladu z Indie do Evropy v posledních třech týdnech neustále rostou a jsou o +8 % vyšší než ve 36. týdnu loňského roku. A objemy ze Srí Lanky do USA se od začátku srpna také výrazně zvýšily a ve 36. týdnu byly o +13 % vyšší než ve stejném týdnu loňského roku, a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD. Spotové sazby z Indie do USA také poprvé za několik měsíců klesly pod 4 USD na 3,99 USD za kilogram ve 36. týdnu, což je přibližně -22 % pod zvýšenou úroveň této doby v loňském roce. Trhy letecké nákladní dopravy zůstaly poněkud volatilní a nejisté, což bylo v 36. týdnu ovlivněno řadou faktorů, včetně státního svátku Labor Day v USA a Kanadě 1. září a zrušení letů v Hongkongu a dalších částech jihovýchodní Číny v důsledku posledního tajfunu Tapah. Celosvětová tonáž leteckého nákladu ve 36. týdnu klesla o -3 % – přibližně polovina z toho byla způsobena nižšími objemy ze Severní Ameriky, které lze většinou přičíst Svátku práce. Ačkoli srovnání s loňským rokem komplikují již dříve zmíněné události v 36. týdnu a pokračující volatilita, v posledních týdnech se objevují určité vzorce. Například za posledních 10 týdnů se celková tonáž z Asie a Tichomoří do USA meziročně zvýšila přibližně o +5 %, a to navzdory nižším objemům z CN/HK (meziroční pokles v průměru o -5 % až -10 %) a z Jižní Koreje (trvale meziročně klesající o -20 % až -30 %). Ale tonáž z Tchaj-wanu, Vietnamu a Thajska do USA se během tohoto období meziročně zvýšila v průměru o přibližně +40 %.

WorldACD minulý týden také oznámil předběžné údaje za celý měsíc za srpen, které zdůrazňují to, co se zdá být strukturálním posunem od CN/HK na americké trhy směrem k CN/HK do Evropy, protože dopady letošní nové obchodní a celní politiky USA se stále ozývají. Objemy CN/HK do USA v srpnu ve srovnání s předchozím měsícem stagnovaly, ale tonáž meziročně klesla o -5 %. Pro srovnání, tonáž CN/HK do Evropy meziročně vzrostla o +12 %. Tato čísla podporují zprávy z různých zdrojů o přesunu kapacity nákladních letadel z trhů CN/HK-US na jiné trhy, a zejména do destinací CN/HK-Evropa, v reakci na změny v amerických pravidlech "de minimis" pro CN/HK a vyšší tarify.

Od 29. srpna USA pozastavily osvobození od cla de minimis pro komerční zásilky ze všech zemí. Ačkoli je příliš brzy na to, abychom na statistické úrovni posoudili dopad této změny na toky leteckého nákladu, v současném rychle se měnícím prostředí je to další faktor, který pravděpodobně ovlivní toky v nadcházejících týdnech.



SSL Express 17-09-2025 Dceřiná společnost SNCF RLE hledá investora

Na konci roku 2026 se DB Cargo bude muset ocitnout v černých číslech, což je důsledek řízení o veřejné podpoře ze strany soutěžního úřadu EU, které bude vyžadovat demonstraci síly ze strany nákladní železnice. Francouzská státní dráha SNCF se příliš neliší: její dceřiná společnost pro nákladní železniční dopravu Fret SNCF musela také zavést přísné požadavky. V důsledku toho dostala divize nový název na Rail Logistics Europe (RLE). Stejně jako DB Cargo, i RLE je v procesu implementace požadavků. Opatření jsou však většinou restriktivnější. Transformace je výzvou pro společnost RLE a jejího šéfa Frédérica Delormeho. Zdá se však, že si je jistý rozhovorem s DVZ,

kterého se účastní také generální ředitelé Captrain Germany Henrik Würdemann a Forwardis Aleksandra Röhricht. Požadavky soutěžního úřadu EU jsou bezesporu zlomovým bodem. Jiná možnost však nebyla. Protože pokuta by byla tak vysoká, že by to znamenalo zkázu. Francouzi tedy museli zatnout zuby a obrátit trať vzhůru nohama. "RLE bývala zastřešující značka, dnes je to plně funkční uskupení tvořené holdingovou společností a šesti nezávislými značkami," popisuje změny inženýr.

Tato nová struktura byla výsledkem čtyř požadavků: Prvním bylo, že Francouzi se musí obejít bez 30 procent objemů dopravy – hlavně dopravy v národní kombinované dopravě (s výjimkou těch v Navilandu a VIIA). "Společnost Hexafret se musela vzdát 23 pravidelných dopravních toků a v příštích deseti letech nebude moci obnovit ani kombinovanou dopravu," vysvětluje Delorme. Druhým požadavkem soutěžního úřadu EU byl prodej lokomotiv. Třetím opatřením bylo rozdělení Fret SNCF na dvě společnosti: Hexafret a Technis. Čtvrtá podmínka se týká otevření kapitálu přijetím investora: "Právě teď to děláme," říká Delorme. "Po těchto změnách, z nichž některé byly bolestivé, jsme dosáhli solidní finanční situace," říká šéf nákladní železnice. Vzestupný trend připisuje také tomu, že RLE je na trhu zastoupena s různým umístěním, v různých regionech a s jasnou strategií. "Naše ziskovost se zvyšuje, i když tržby kvůli slabé ekonomice zaostávají za prognózami," vysvětluje Delorme. V první polovině roku 2025 činily tržby více než 900 milionů eur a zůstaly stabilní ve srovnání s předchozím rokem. EBITDA, tj. zisk před úroky, zdaněním, odpisy a dalšími finančními náklady, činil 110 milionů eur. DB Cargo v první polovině roku 2025 rovněž vykázalo kladný ukazatel EBITDA, který však byl nižší a činil 70 milionů eur při tržbách 2,531 miliardy eur.

RLE chce začít hledat partnera na konci letošního roku. "Očekáváme, že tento proces dokončíme ve druhé polovině roku 2026," říká Delorme. SNCF si ponechá nejméně 51 procent akcií. V současné době probíhají jednání se zainteresovanými stranami.

Delorme vidí další potenciál v dceřiné společnosti RLE Captrain, zejména v Německu: "Trh je ve stavu otřesů, protože DB Cargo je nucena předat dopravu. Vidíme tam příležitosti pro Captrain." Oznamuje, že zintenzivní aktivity ze střední Evropy ve třech koridorech: na jedné straně na sever po baltském koridoru; pak na cestě přes Francii do Portugalska a Španělska; a konečně do Itálie z oblasti ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antverpy), kde Captrain jako 45procentní akcionář BLS Cargo může nabízet přepravu na pravém břehu Rýna a sama nabízí spojení na levém břehu Rýna. "Můžeme jet po obou stranách Rýna, což je velká výhoda s ohledem na nadcházející stavební práce," říká Delorme. Podle Henrika Würdemanna, generálního ředitele společnosti Captrain Germany, je výkonnost jeho společnosti mírně pod úrovní ložského roku, kdy bylo dosaženo obrátu 354 milionů eur při objemu přepravy 47,3 milionu tun. "Samozřejmě, že pocítujeme dopady ekonomiky," říká. Zejména u stávajících zákazníků, z nichž mnozí pocházejí z oboru, klesá objem kvůli poptávce. "Můžeme to téměř kompenzovat novými obchody," řekl šéf Captrain Germany. Železniční nákladní dopravu popisuje jako "obtížný trh". Prudký nárůst cen za přístup k infrastruktuře v Německu by ztížil výpočet. "Pro mě je nejhorší, že tyto ceny nejsou spolehlivé a nevíme, jaká cenová hladina nás čeká například pro rok 2026," uvedl generální ředitel. To znamená, že vývoj nákladů není předvídatelný. "Růst za těchto okolností je velmi obtížný." Vyzývá proto spolkovou vládu, aby stanovila ceny za přístup na trať na delší časové období, jako je tomu v případě mýtného pro nákladní automobily.

Kromě toho jsou zde problémy s železniční sítí. "Čelíme nepříznivé kombinaci renovace koridoru na jedné straně a mnoha nepředvídaných stavenišť na straně druhé," poznamenává Würdemann. To způsobuje, že zákazníci jsou stále více rozezleni ze služeb železnice. "Pokud je kvalita špatná, stojí to spoustu peněz," říká Würdemann. Tím se zpomaluje přesun nákladní dopravy na

železnici, která je však politicky žádoucí. Situace na německém trhu železniční nákladní dopravy je obtížnější než v kterékoli jiné evropské zemi.

Delorme vidí jako ideální doplněk ke společnosti Captrain dceřinou společnost RLE Forwardis. Forwardis se jako spedice zaměřuje na mezinárodní železniční přepravu. Forwardis se přitom může spolehnout nejen na služby společnosti Captrain, ale také na služby jiných železnic. "Nejsme prodejním kanálem pro Hexafret nebo Captrain," zdůrazňuje jednatelka Aleksandra Röhricht. Tím se Forwardis odlišuje od Chemoilu nebo BTT, dvou dceřiných společností SBB Cargo a DB Cargo. "Využíváme železniční společnost, která dělá nejlepší nabídku," říká Röhricht. "Díváme se ale i za hranice Evropy." Kapacity jsou nabízeny například ve vlacích mezi Čínou a Francií a také Kazachstánem a Evropou, ale také do USA. "Naše hlavní oblasti působnosti se týkají produktů souvisejících s železniční dopravou, a proto se soustředíme na chemikálie, nebezpečné zboží a pevné sypké materiály," vysvětluje Röhricht. Společnost dosáhla v roce 2024 se 120 zaměstnanci obrátu ve výši 215 milionů eur.

SSL Express 17-09-2025 Soudní dvůr zkoumá dánské sankce za porušení mýtného

Dánská dopravní asociace ITD zažalovala ministerstvo dopravy a financí země kvůli pokutám uloženým za porušení pravidel pro mýtné pro nákladní automobily. Od 1. ledna, kdy Dánsko přešlo ze systému dálničních známek na mýtné podle kilometrů, bylo podle asociace uloženo více než 40 500 pokut v celkové výši něco málo přes 26,2 milionu eur.

Spediční odvětví je pohoršeno jak výší pokut, tak skutečností, že přestupky jsou trestány pevnou pokutou. Ta činila 4 500 dánských korun (asi 603 eur) do 1. července, od té doby 9 000 dánských korun (asi 1 205 eur). Odvětvové sdružení se odvolává na zásadu proporcionality v EU, podle níž pevná pokuta není zákonná bez zohlednění okolností. Organizace ITD požádala soud, aby prohlásil všechny dosud uložené pokuty za nepřipustné a uložil dánské vládě povinnost změnit systém pokut.

"Je to obrovský právní skandál, ve kterém dánský stát zcela ovládl dánský obor dopravy. Po téměř 41 000 nezákonných pokutách v celkové výši kolem 200 milionů švédských korun už nemůžeme déle čekat. Proto se nyní obracíme na soud," řekl Stefan K. Schou, generální ředitel společnosti International Transport Danmark.

SSL Express 17-09-2025 Europa Truck Trial 2025 ve Werfenu

Pořádná chyba vyhnala ku pomoci i Racing Team Avia Future. Češi nasbírali téměř dvakrát více trestných bodů než jejich nejtěžší soupeř, tým Heidenreich Trucksport 4x4, ve třetím kole sezóny v rakouském Werfenu. Bohumíru Capovi nakonec za volantem Avie pomohla pouze silná ruka rypadla. Přesto si tým před finále udržuje náskok dvanácti bodů před konkurencí. Můžete začít počítat: Jaký je maximální počet týmů, které mohou soutěžit ve finále? Avia by musela skončit šestá, Heidenreich by musel vyhrát. Vítězství Němců ve finále však není zcela nepravděpodobné. Protože v úvodním kole ve Francii nesoutěžili, takže jsou neporaženi, kdykoli závodili v roce 2025. Podobná situace nastala před mohutnou horskou kulisou ve Werfenu i po průjezdu v kategorii třínápravových vozidel. Tým Koren je po druhém vítězství v závodě v řadě na celkovém prvním místě. Tým Alsace Truck má v kategorii dvounápravových vozidel smíšenější výsledky než tým Heidenreich. Co zde tak jako tak zůstalo, je velký náskok Rakušanů před alsaským Unimogem. Daleko od jasného předběžného rozhodnutí jsou čtyřnápravová vozidla. HS-Schoch Hendrickson Truck Trial Team vyrval domácí vítězství týmu Truck Trial Team Reicher. To znamená, že oba soupeře dělí před finále pouhých pět bodů - nebo rozdíl mezi prvním a druhým místem. Rudi

Reicher se tak stále mohl vyrovnat Marcelu Schochovi. Protože však pán může být jen jeden, nebudou v tomto případě stačit malé porovnávací údaje dvounápravových a třínápravových vozidel. V případě pochybností se musíte podívat na poslední výsledek podrobněji. Pro Truck Trial Team KJ a Truck Trial Team HK Balkonbau 3.0 je to nakonec o bronzové přičce. Vzhledem k malému startovnímu poli v kategorii čtyřnápravových vozidel by bylo příliš nepravděpodobné, že by ve finále startoval dostatečný počet účastníků, kteří by dohnali 14 bodů Rudiho Reichera. Zejména proto, že - to je třeba přiznat - Schoch a Reicher závodí ve své vlastní lize. Prototypy jsou ještě těsnější. Po závodě ve Werfenu má rakouský truck trial team MAN Proto náskok tří bodů před obhájcem titulu týmem JCCMog. A vlastně je tu i navrátnější vítěz Karl Vavřík z KVK-Racing. Z úvodního kola ve Fublaines mu však chybí start, aby měl stále matematickou šanci na získání titulu. Tak či onak, rozhodnutí padne na začátku října na finále v Lipsku.



SSL Express 17-09-2025 USA zveřejnily svůj největší sankční balíček zaměřený na Húsié

Úřad pro kontrolu zahraničních aktiv (OFAC) amerického ministerstva financí včera představil své dosud největší sankce proti Húsiům, když označil 32 jednotlivců a subjektů, včetně dubajského správce lodi a čtyř plavidel – dvou MR a dvou handy tankerů.

"Húsiové nadále ohrožují americký personál a aktiva v Rudém moři, útočí na naše spojence v regionu a podkopávají mezinárodní námořní bezpečnost v koordinaci s íránským režimem," řekl náměstek ministra financí pro terorismus a finanční zpravodajství John Hurley. "Budeme i nadále vyvíjet maximální tlak proti těm, kteří ohrožují bezpečnost Spojených států a regionu."

Ve Spojených arabských emirátech sídlící společnost Tyba Ship Management, vlastněná Muhammadem Al-Sunaydarem, podnikatelem napojeným na Húsié, byla jednou ze subjektů, které si ministerstvo financí vybralo, stejně jako řadu čínských podniků, které údajně pomáhaly nalévat peníze a materiály Húsiům.

P.S. Že by i číňané pomáhali útočit na lodi s čínským zbožím v Rudém moři? To je nějaká blbost, ne?



SSL Express 17-09-2025 Polští kamionoví dopravci pod tlakem

V návaznosti na rusko-běloruské vojenské cvičení "Západ", které skončilo včera, Polsko uzavřelo hranice s Běloruskem. Polská asociace silniční nákladní dopravy (ZMPD) se stále více zajímá o osud svých členských společností a čelí při tom dilematu.

Nad Varšavou znovu a znovu krouží vojenské vrtulníky, neustále kvílí sirény policejních aut, aniž by přesně věděly, kam letí nebo co se mohlo stát. Nálada v polském hlavním městě je extrémně napjatá. Nejprve ve středu (10.9.) v noci vletělo 19 ruských bezpilotních letounů do polského vnitrozemí, některé hluboko do polského vnitrozemí, přičemž několik letících objektů bylo sestřeleno. Následně v pátek ráno začalo rusko-běloruské vojenské cvičení "Západ 2025" (Západ 2025), které má zjevně za cíl zastrašit východního člena NATO. "Vzhledem k tomu, že Bělorusko je strategickým partnerem Ruska, cvičení, jako je manévr Zapad, mají váhu a jsou hrozivá," říká Krzysztof Gawkowski, místopředseda polské vlády. "To je důvod, proč jsme uzavřeli hranice," vysvětluje krok vlády v rozhovoru pro online službu "Wirtualna Polska" (WP).

Jednou ze skupin, která trpí obzvláště nejasnými podmínkami, jsou polští dopravci, kteří se musí věnovat své práci navzdory všem hrožícím nebezpečím. "Informace o plánovaném uzavření hranic byla pro dopravní podniky velkým překvapením," říká Anna Brzezińska, mluvčí polského sdružení silniční dopravy ZMPD. To znamená zastavení provozu – a už neexistuje způsob, jak zboží vrátit

nebo ho držet ve skladech, varuje její vlastní vláda. "To vede ke skutečným ztrátám pro společnosti a riziku ztráty likvidity," řekla Brzezińska v rozhovoru pro obchodní portál "Wirtualny Nowy Przemysł" (WNP). Situace je podle ní složitá, protože sektor se dlouhodobě potýká s nízkými maržemi. Východiska: Po vypuknutí války před třemi lety byla doprava na východ výrazně omezena, zatímco konkurence na západě vzrostla. Tento tlak pocházel zejména ze strany ukrajinských dopravních společností, které dostaly více příležitostí nabízet své služby v rámci EU. Pro polské společnosti to znamená pokles ziskovosti a konkurenční tlak. Polský dopravní průmysl se již léta specializuje na přepravu na východ, takže jakékoli omezení v této oblasti dále zhoršuje situaci společností.

Polští přepravci čelí dilematu: na jedné straně podporují boj proti Putinovi a staví se za Ukrajinu, ale na druhé straně musí chránit své vlastní obchodní zájmy. A to znamená, že ve skutečnosti nemají žádný zájem na otevření EU Ukrajině, protože její dopravce považují za nevíтанou konkurenci pro svůj byznys.

Problémy však v posledních dnech nemají jen kamionoví dopravci, ale také civilní letectví. Například několik letů bylo zrušeno kvůli přeletu ruských dronů a desítky byly odkloněny na letiště na jihu a západě Polska. Nejvíce bylo zasaženo letiště ve východopolském městě Lublín. Letiště Fryderyka Chopina v polském hlavním městě bylo také těžce zasaženo. "Odlety ve středu ráno byly výrazně zpožděné," říká Lukasz Chaberski, předseda představenstva společnosti PPL (Polskie Porty Lotnicze), která letiště provozuje. "Museli jsme postupovat tak, aby v terminálu nebylo příliš mnoho lidí najednou, abychom se vyhnuli zbytečnému napětí," cituje Chaberského obchodní portál WNP.

➡ **SSL Express 17-09-2025 Odbory v Lufthanse začínají hlasovat o stávce**

Lufthansa by mohla čelit dalšímu problému. Odborový svaz pilotů Vereinigung Cockpit (VC) zahájil v pátek hlasování, potvrdila mluvčí. Až do 30. září mohou zaměstnanci hlavní společnosti Lufthansy a nákladní dceřiné společnosti Lufthansa Cargo, kteří jsou organizováni ve VC, hlasovat o případné protestní akci. Podle mluvčí se pro zahájení stávek uchází kvorum 70 procent všech voličů. Zdržení se nebo neúčast se budou započítávat jako žádné hlasy. Až do konce hlasování se neplánuje žádná protestní akce. Zda odbory určí datum stávky ihned po sčítání hlasů, zůstává prozatím otevřené. V minulosti VC často dával druhé straně další příležitost předložit novou nabídku. Lufthansa zatím nekomentovala podrobnosti, ale říká, že spoléhá na vyjednané řešení. Záležitost se týká podnikových důchodů a přechodných důchodových nároků asi 4 800 pilotů. Odbory požadují od zaměstnavatele výrazně vyšší příspěvky do penzijních fondů. Podle vzorového výpočtu na specializovaném portálu "aero.de" by se měl příspěvek zaměstnavatele podle poptávky více než ztrojnásobit.

Do roku 2017 skupina garantovala absolutní výši výplat penzí, poté po dohodě s VC změnila systém. Nyní je pilotům garantována pouze výše příspěvku zaměstnavatele do fondů. Od té doby nesou riziko nízkých úrokových sazeb, a tedy výrazně nižších penzijních plateb, zaměstnanci. Podle odhadů VC se v té době nenaplnila očekávání návratnosti.

P.S. Chci taky přidat! Aspoň jeden knedlík...

SSL Express 18-09-2025 Chytré rezervace termínů: proveditelné, ziskové a ekologicky odpovědné termíny (VoxLog)

Dříve se zdálo, že rychlost doručení je určujícím faktorem. Dnes je stále nezbytnější nabídnout spotřebitelům možnost výběru dodacího intervalu, který nejlépe vyhovuje jejich potřebám. Většina společností odhaduje svou dodací kapacitu – a tedy i dodací intervaly – na

základě cvičení prováděných jednou nebo dvakrát ročně a založených na historických datech. Data specifická pro danou objednávku (produkty, související služby, místo doručení, hmotnost, objem atd.) se proto při plánování schůzek neberou v úvahu. Trasy se plánují pouze na základě skutečných dat den před datem doručení.

Tento tříkrokový proces (definování časových úseků, domlouvání schůzek, plánování) nevyhnutelně vede k jednomu z následujících dvou scénářů:

- **Příliš mnoho optimismu:** zdroje jsou nedostatečné, což vede ke zpožděním a nákladným změnám plánování. Důsledek: nespokojený zákazník a týmy neustále pod tlakem.
- **Příliš mnoho pesimismu:** nedostatečné využití zdrojů, rostoucí náklady, zbytečně vysoká uhlíková stopa a potenciální ztráta příjmů v důsledku promarněné příležitosti dodat zboží většímu počtu zákazníků.

V obou případech nedostatek přesnosti podkopává jak ziskovost, tak spokojenost zákazníků. Přesně tuto výzvu [Descartes](#) řeší pomocí inteligentního rezervování schůzek. Tento přístup je založen na jednoduchém principu: kombinace rezervace a plánování schůzek s využitím reálných dat dynamicky a v reálném čase pro každou objednávku. Každému slotu je přiřazeno skóre vypočítané podle několika kritérií, včetně adresy, objemu, strategického významu zákazníka nebo objednávky a hustoty dodávek plánovaných v dané oblasti a obchodní strategie definované společností. Systém v reálném čase otevírá nebo zavírá sloty, nabízí preferenční možnosti, podporuje výběr optimalizovaných slotů (například prostřednictvím snížených sazeb), nebo naopak u nejvíce omezujících slotů uplatňuje dodatečný poplatek. To je možné díky technologii kontinuální optimalizace (na rozdíl od dávkového přístupu), aby se vždy nabídla optimální řešení. Descartes přístup umožňuje nabídnout spotřebitelům různé možnosti doručení a zároveň zajistit schopnost splnit slib a kontrolovat provozní náklady. Výhody jsou četné a hmatatelné:

- **Zvýšená spokojenost zákazníků:** zákazníci dostanou termín, který chtějí, kdykoli ho chtějí, bez nepříjemných překvapení.
- **Snížené logistické náklady:** každý výjezd je průběžně optimalizován, což omezuje zbytečné kilometry a zmeškané dodávky.
- **Snížená uhlíková stopa:** méně prázdných jízd, lepší využití zdrojů.
- **Obchodní agilita:** společnost může upravovat svou cenovou politiku a budovat loajalitu cílenými obchodními gesty.



SSL express 18-09-2025 Šéf ABS vyzývá k „timeoutu“ v rámci klimatických opatření IMO

28 dní před začátkem mimořádného zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC) v londýnské centrále Mezinárodní námořní organizace (IMO) jsou bojové linie jasně vytyčeny. V překvapivém výroku se Christopher Wiernicki, odstupující předseda a generální ředitel ABS, třetí největší klasifikační společnosti v oblasti námořní dopravy na světě, včera vyslovil proti plánovanému rámci IMO pro nulové emise a přidal se tak k vládě Donalda Trumpa, která je nejhlasitějším odpůrcem ekologických plánů orgánu OSN, o nichž se bude hlasovat příští měsíc. „Lodní doprava a IMO se ubírají různými směry. Neexistuje jasná cesta k dostupnosti a škálovatelnosti ekologických paliv a podpoře infrastruktury. LNG a biopaliva jsou pro jakýkoli úspěch zásadní a neměly by být v rámci regulace čisté nulové emise přehlíženy, nadměrně penalizovány nebo vyřazeny,“ uvedl Wiernicki při představení zprávy ABS Sustainability Outlook 2025 v Londýně. „Upřímně řečeno,“ dodal, „dosažení nulových emisí v lodní dopravě do roku 2050 se jeví jako velmi nepravděpodobné.“

Navrhovaný rámec pro nulové emise, na kterém se v dubnu v zásadě shodla většina členských států IMO, se snaží omezit emise skleníkových plynů z lodní dopravy zavedením palivových norem a poplatků pro lodě, které nesplňují přísné cíle. Zastánci tvrdí, že tato opatření jsou zásadní pro splnění klimatických cílů IMO pro rok 2050, ale delegace USA argumentuje, že tato pravidla by nepřiměřeně zvýhodňovala Čínu a penalizovala paliva, v jejichž výrobě vede americký průmysl, jako jsou LNG a biopaliva.

Dohoda představuje normu pro paliva, tedy mandát týkající se intenzity skleníkových plynů v používané energii, spojený s mechanismem stanovení cen a obchodování. Lodě, které nesníží intenzitu svých emisí skleníkových plynů – včetně oxidu uhličitého, metanu a oxidu dusného – v souladu se dvěma trajektoriemi snižování emisí stanovenými v nových předpisech, budou považovány za lodě s emisním deficitem. Ten bude nutné vyrovnat nákupem takzvaných kompenzačních jednotek.

USA, které v dubnu opustily zasedání MEPC, nyní vyvíjejí silný tlak na své spojence i rivaly, aby dohodu IMO odmítli. Washington varoval, že země, které budou pokračovat v prosazování navrhovaného rámce, mohou čelit řadě odvetných opatření – od cel a přístavních poplatků až po vízová omezení. Ve společném prohlášení z minulého měsíce americký ministr zahraničí Marco Rubio, ministr obchodu Howard Lutnick, ministr energetiky Chris Wright a ministr dopravy Sean Duffy uvedli, že prezident Donald Trump nepřijme „žádnou mezinárodní dohodu o životním prostředí, která by neúměrně nebo nespravedlivě zatěžovala Spojené státy nebo poškozovala zájmy amerického lidu“.

Wiernicki z ABS, který na konci roku odstoupí z americké klasifikační společnosti, včera vyzval IMO, aby si dala čas na rozmyšlenou. „Odvětví potřebuje rámec, ale potřebujeme takový, který spojuje ambice s realitou,“ řekl. „Je třeba promyslet mechaniku. V současné době nejsme tam, kde bychom měli být. Emise zůstávají o 121 % nad úrovní z roku 2008, náklady na dodržování předpisů se zvyšují a signály ovlivňující investice – regulace, ceny paliv, sankce, dostupnost, škálovatelnost – se pohybují různou rychlostí,“ uvedl vedoucí klasifikačního úřadu a podpořil větší podporu LNG jako přechodného paliva. „S blížícím se rokem 2030 musíme chránit most, kterým je LNG s kontrolou úniku metanu a důvěryhodnými cestami k bio-/e-LNG,“ řekl Wiernicki.

Když konkurenční klasifikační společnost minulý týden při zveřejnění své vlastní prognózy pro námořní dopravu do roku 2050 vyjádřila podobný pro-LNG názor, vyvolalo to ostrou kritiku ze strany Tristana Smithe, profesora energetiky a dopravy na londýnském UCL Energy Institute, který naznačil, že DNV se snaží vyvinout tlak na IMO, aby upravila rámec pro nulové emise. Ne všichni v amerických přepravních kruzích jsou však proti rámci nulových emisí. Americká komora pro námořní dopravu tento návrh podpořila na legislativním slyšení Senátního výboru pro životní prostředí a veřejné práce minulý týden. Kathy Metcalf, emeritní prezidentka komory, uvedla: „Jsme na pokraji dohody s mimořádným zasedáním naplánovaným na říjen a doufáme, že se bude pokračovat, pravděpodobně bez účasti USA, jak jsme pochopili. Ale to nevadí, protože globální lodní doprava se netýká pouze USA, i když do USA připlouvá mnoho lodí. Dobrou zprávou je, že pokud dosáhneme globální dohody, lodě připlouvající do USA budou muset splňovat globální normy, i když to USA nebudou vyžadovat.“ Koalice Getting to Zero, která sdružuje více než 180 společností a mnoho z největších a nejvýznamnějších majitelů lodí na světě, tento týden také vyzvala k přijetí tohoto rámce. „Dlouhotrvající nejistota by mohla ohrozit velmi velké investice, které budou mít zásadní význam pro budoucnost globálního obchodu,“ uvedly společnosti ve

společném prohlášení a dodaly: „Absence globálních regulačních pokynů v dlouhodobém horizontu zvýší náklady na změny, které ponesou průmysl, země a spotřebitelé.“

Arsenio Domínguez, generální tajemník IMO, varoval, že pokud IMO nepřijme globální rámec, znásobí se národní nebo regionální iniciativy, jako je ta Evropské unie, která již uplatňuje svůj vlastní mechanismus. „Potřebujeme globální opatření, aby námořní doprava mohla i nadále fungovat efektivně a aby se tak zabránilo negativnějšímu a nevyváženému provádění,“ řekl Domínguez novinářům po konferenci na ministerstvu zahraničních věcí v Panamě minulý měsíc. Mluvčí německého spolkového ministerstva dopravy na začátku tohoto měsíce uvedl, že Evropská unie pevně stojí za rámcem IMO, a dodal: „Globální výzvy, jako jsou emise z mezinárodní námořní dopravy, vyžadují globální řešení, protože pouze globální přístup ke snižování emisí skleníkových plynů nám umožní přijmout účinná opatření v oblasti klimatu a zabránit narušení hospodářské soutěže.“

Pokud nebude možné dosáhnout konsensu, bude říjnové rozhodnutí vyžadovat dvoutřetinovou většinu – 108 ze 176 členů IMO, kteří ratifikovali příslušnou úmluvu. IMO se k hlasování uchyluje jen zřídka, ale vzhledem k tvrzení pozic se formální hlasování jeví jako stále pravděpodobnější.



SSL Express 18-09-2025 41% kontejnerů je přepravováno prázdných

Nová analýza dánské poradenské společnosti Sea-Intelligence ukazuje rostoucí podíl prázdných kontejnerů přepravovaných po celém světě. Odborníci ze Sea-Intelligence vypočítali podíl prázdných kontejnerů ve vztahu k plným kontejnerům na základě TEU-mil a zjistili, že v současné době je 41 % kontejnerové přepravy prázdné.

„Současná situace je taková, že na každých 10 mil přepravy plného kontejneru je nyní třeba přepravit prázdný kontejner na vzdálenost 4,1 mil – což je výrazný nárůst oproti „pouhým“ 3,1 milám v roce 2019, před narušením trhu v důsledku pandemie,“ vysvětlila společnost Sea-Intelligence ve své nejnovější týdenní zprávě, v níž poukázala na pětiletý vzestupný trend s pouze mírným dočasným poklesem v roce 2022.

V souvislosti s problémem prázdných kontejnerů společnost Acumen Freight Solutions, přepravce se sídlem v Karáči, v nedávném příspěvku na sociálních médiích poznamenala, že obchod mezi zeměmi málokdy probíhá rovnoměrně. „Některé regiony vyvážejí mnohem více, než dovážejí, zatímco jiné jsou primárně závislé na dovozu. To vede k nerovnováze v počtu kontejnerů, kdy jeden přístav přetéká prázdnými kontejnery, zatímco jiný se potýká s jejich nedostatkem,“ vysvětlila společnost Acumen a poukázala na to, že přístavy v Asii často čelí nedostatku kontejnerů kvůli vysokému objemu vývozu, zatímco přístavy v Severní Americe a Evropě mohou zaznamenávat přebytek, protože dovoz převyšuje vývoz.

P.S. 1492 Kolumbus objevil Ameriku. 2025 Acumen důvod přepravy prázdných beden



SSL Express 19-09-2025 Cenové nůžky námořního z Dálného východu se rychle rozevírají (DVZ)

Průměrné ceny v námořní přepravě v posledních týdnech nadále klesaly, a to navzdory protichůdným trendům na hlavních obchodních trasách. Zatímco sazby na trase z Dálného východu do Evropy rychle klesaly již dlouho před "Zlatým týdnem", dopravci v transpacifickém obchodu se Severní Amerikou dokázali tento měsíc konsolidovat spotové ceny na mnohem vyšší úrovni. Šanghajský index SCFI se za poslední čtyři týdny propadl o dobrá 4 procenta na 1 398 bodů ve všech 13 indexových trasách.

Spojení Šanghaj - severní Evropa vykazuje nejprudší pokles sazeb: Podle SCFI se průměrná úroveň od poloviny srpna propadla o 37 procent na 1 154 amerických dolarů/TEU. U cílových přístavů ve Středomoří byl pokles míry dovozu z Číny poměrně omezený na minus 24 procent na 1 738 dolarů/TEU. Ztráty z Dálného východu do severní Evropy se zdají být překvapivě vysoké s ohledem na nejnovější odhady objemu. Podle britské informační služby Container Trades Statistics (CTS) objemy nákladu po červnovém propadu v červenci opět výrazně vzrostly, a byly tak o 23,7 % vyšší než v předchozím roce, kdy činily 1,77 milionu TEU. Za srpen zatím nejsou k dispozici žádná data. Podle předběžných odhadů alespoň nedošlo k žádnému vážnějšímu propadu. Na základě ponoru lodí po vyplutí z posledního asijského přístavu společnost Linerlytica v Singapuru předpokládá, že využití kapacity služeb na Dálném východě Evropy v posledních týdnech nadále kolísá kolem 95 procent, což je vysoká hodnota, ale ne dostatečně vysoká, aby podpořila spotové sazby.

Je možné, že očekávání do budoucna hrají v současné době stejně důležitou roli jako aktuální dostupnost slotů. S týdnem státních svátků ("Zlatý týden") v Číně na začátku října se hlavní sezóna pro liniové služby nachýlí ke konci. Staví se tedy dopravci již předem do řady s výhodnými sazbami, aby od října získali co nejvíce ze zmenšujícího se nákladního koláče? Zdá se, že majitelé lodí v současné době dávají přednost zpřísnění cen před kapacitou. Protože rušení odjezdů na říjen po dosud oznámeném Zlatém týdnu je velmi mizivé. Podle společnosti Linerlytica činí úpravy v nejlepším případě minus 10 procent. Podle analytiků budou v říjnu týdenní odjezdy v jízdních řádech na trase Dálný východ – severní Evropa s průměrnou kapacitou 288 000 TEU. V aktuálním měsíci to bylo 320 000 TEU, v červenci 310 000 TEU.

V obchodu z Dálného východu do Severní Ameriky se zdá, že efektivní nabídka nákladního prostoru se již zmenšuje rychleji. Dopravci například začali od poloviny října nahrazovat významnou část tonáže používané za účelem zmírnění hrozby zvláštních přístavních poplatků pro lodě postavené v Číně při zastávce v USA. Jen partneři v Gemini Maersk a Hapag-Lloyd si vyměňují lodě s celkovým objemem 60 000 TEU, uvádí informační služba o cenách Xeneta. K tomuto přesunu nedošlo bez dočasných rezervačních omezení. "Výměna lodí nemusí vést ke zrušení odjezdů, ale k výkyvům, které mají potenciál ovlivnit sazby," píše analytik společnosti Xeneta Peter Sand. Největší nárůst nákladů v důsledku nových přístavních poplatků v USA ohrožuje dopravce Ocean Alliance s Cosco a OOCL jako členy za předpokladu, že služby budou pokračovat ve stávající struktuře. Společnost CMA CGM – největší dopravce Ocean Alliance – však minulý týden v oběžníku ujistila své zákazníky, že za současného stavu nebudou zavedeny žádné nové příplatky, které by kompenzovaly vyšší náklady na přístavy. Odborníci z hlavní banky HSBC očekávají dodatečné provozní náklady kvůli vyšším poplatkům kolem 600 dolarů/FEU za přepravu z Číny na západní pobřeží USA.



SSL Express 19-09-2025 Osvobození od mýtného pro nákladní vozidla e-trucks bude pravděpodobně prodlouženo

Očekává se, že EU umožní svým členským státům do poloviny roku 2031 zcela upustit od částečné sazby mýtného za infrastrukturu pro elektrická a vodíková nákladní vozidla. Německo chce této příležitosti využít. I další státy Unie se systémem mýtného pro nákladní automobily budou mít také možnost zcela upustit od částečné sazby mýtného za infrastrukturu pro vozidla s nulovými emisemi, pravděpodobně do 30. června 2031. Směrnice EU o nákladech na infrastrukturu (tzv. směrnice Eurovignette) to v současné době umožňuje pouze do 31. prosince 2025. Europoslanec za FDP Jan-Christoph Oetjen však očekává, že Evropský parlament i členské státy budou souhlasit s prodloužením navrženým Evropskou komisí.

Nevidí proti tomu žádný odpor ani v EP, ani v Radě ministrů, řekl Oetjen DVZ. Parlament chce hlasovat na svém plenárním zasedání od 6. do 9. října. Slevy na mýtném mají poskytnout průmyslovému odvětví ekonomickou pobídku k investicím do vozidel s nulovými emisemi. V nařízení EU o limitech vozového parku pro těžká užitková vozidla jsou nákladní vozidla s bateriovým elektrickým pohonem, nákladní vozidla s palivovými články a nákladní vozidla se spalovacími motory klasifikována jako vozidla s nulovými emisemi.

SSL Express 19-09-2025 Ochrana klimatu: Pokud se udělá méně nyní, bude nutné vynaložit více úsilí později

Členské státy EU se zatím neshodly na tom, jaký cíl v oblasti ochrany klimatu by si měly stanovit pro rok 2040. Klimatické neutrality lze do roku 2050 dosáhnout v zásadě i bez takového průběžného cíle, k tomu je však nutná politická disciplína.

Konečný výsledek musí být nulový: čisté nulové emise v roce 2050. Toho lze dosáhnout i v roce 2040 bez tlaku na povinný milník 90procentního snížení emisí CO₂ ve srovnání s rokem 1990. Nebezpečí, že politika a byznys na této cestě ztratí cestu, je však bez závazného prozatímního cíle rozhodně větší.

S novými politickými většinami v EU se diskuse o ochraně klimatu opět rozhořívá. Ukazují to debaty o cílech pro rok 2040 a o reformě nařízení o limitech CO₂ vozového parku pro dodávky, osobní automobily, nákladní automobily a autobusy.

Totéž platí pro posledně jmenované: Pokud EU stále najde způsob, jak kromě elektrických a vodíkových vozidel využít potenciál ochrany klimatu pomocí biopaliv a e-paliv nebo hybridních pohonů, je to dobře. To však nesmí ohrozit konečný cíl CO₂ neutrality do roku 2050.

Všem zainteresovaným stranám musí být jasné, že pokud budou emise do roku 2040 klesat pomaleji, než se předpokládalo, musí to jít rychleji i poté. To bude vyčerpávající a drahé. Přesto je třeba v tomto směru pokračovat.

P.S. A k tomu nám dopomáhej Bůh! Chudák, má těch úkolů od EK v poslední době nad hlavu

SSL Express 19-09-2025 Vše je o správné rovnováze

Když stát poskytuje větší bezpečnost, lze s tím jen souhlasit. Stejně jako to dělají Švýcaři v železniční nákladní dopravě. Je však toto tvrzení skutečně pravdivé?

Všem odborníkům a uživatelům v železniční nákladní dopravě bylo jasné, že po nehodě v Gotthardském tunelu v roce 2023 se Švýcaři jen tak nevrátí k běžnému provozu a zpřísní bezpečnostní opatření pro železniční dopravu. Peklu podobnému tomu v roce 2009, kdy ve Viareggiu vykolejil vlak s cisternovými vozy kvůli prasknutí kola, unikl zkapalněný plyn a při požáru zahynulo 32 lidí, se chce za každou cenu vyhnout nejen Švýcarsko.

Skutečnost, že bezpečnost v železniční nákladní dopravě je nejvyšší prioritou, nezpochybňuje žádný z aktérů. Může a musí se však ptát, jak má být tohoto cíle dosaženo. Je tedy překvapivé, že Švýcarsku trvalo více než dva roky, než oznámilo odpovídající předpisy. Ty však mají aktéři realizovat za méně než čtyři měsíce.

Kromě toho opatření výrazně zdraží železniční nákladní dopravu a sníží kapacitu vagónů. To hrozí přechodem na silnici, která je považována za mnohem méně bezpečnou než železnice. To nemůže být v duchu švýcarské dopravní politiky, která chce také obecně omezit kamionovou dopravu.

--



Od 30. prosince 2025 bude platit nařízení EU o odlesňování (EUDR). Kromě mnoha dalších produktů spadají do působnosti nařízení EUDR také nové palety Epal. Co to ale znamená v praxi v logistice?

Nařízení EU se vztahuje nejen na dřevařské výrobky, ale zejména na zemědělské produkty, jako je káva a kakao, palmový olej, sója, kaučuk a dokonce i na zvířata (skot). Všechny tyto produkty mají společné to, že na jiných kontinentech byly v minulosti káceny lesy, aby se z nich získala orná půda. Dřevo samo o sobě mezi ně nepatří. Evropské nařízení o dřevě (EUTR) se však na dřevo a výrobky ze dřeva vztahuje již od roku 2010. Výrobci palet Epal jsou proto již obeznámeni s testováním původu, legálnosti a udržitelnosti dřeva a dřevěných výrobků. Novinkou je, že se to již nevztahuje pouze na dovoz do EU, ale také na výrobky vyráběné nebo vyvážené z EU.