

SSL EXPRES

22.09.-26.09.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 22-09-2025 Objem přepravy z Indie do USA i přes celkové oživení objemu nadále klesá

Objem letecké nákladní přepravy z Indie do USA nadále klesá od 27. srpna, kdy vstoupila v platnost nová 50% cla, a to navzdory širšímu oživení objemů přepravy na celosvětové úrovni i v USA ve druhém úplném týdnu září. Podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy společnosti WorldACD Market Data poklesla v 37. týdnu (8. až 14. září) zpoplatněná hmotnost zásilek z Indie do USA o dalších 8 % v porovnání s předchozím týdnem (WoW), poté co v předchozích dvou týdnech poklesla o 12 % a 11 %. Tyto poklesy následují po 28% nárůstu v 34. týdnu před zavedením nových 50% „vzájemných“ cel ze strany USA od 27. srpna na zboží dovážené z Indie. Díky nejnovějšímu poklesu v 37. týdnu klesl týdenní objem přepravy z Indie do USA o 14 % pod průměr za poslední tři měsíce. Ve srovnání s tím objem letecké přepravy z Indie do Evropy v týdnech 34 až 36 stabilně rostl a v 37. týdnu byl o 2 % vyšší než v 36. týdnu loňského roku, i když v 37. týdnu mírně poklesl (o 1 % v týdenním srovnání). Objem letecké nákladní přepravy z Indie do USA v posledních měsících obecně meziročně rostl, částečně kvůli tlaku na americké dovozce, aby hledali alternativy k čínským dodavatelům. V prvních dvou týdnech září však v rámci nového celního režimu objem letecké nákladní přepravy z Indie do USA meziročně poklesl ve srovnání se stejnými týdny loňského roku, a to o 13 % a 10 %. Od dubna byl objem letecké přepravy z Indie do Evropy většinou vyšší než v loňském roce, i když se tento rozdíl v posledních dvou měsících poněkud zmenšil.

V rámci regionu Blízkého východu a jižní Asie (MESA) zaznamenal Dubaj v posledních čtyřech týdnech také pokles objemu přepravy do USA, přičemž v 37. týdnu klesla přepravovaná hmotnost o více než třetinu (-37 %) ve srovnání s průměrnou úrovní v červenci a srpnu. Tento údaj za 37. týden mohl být negativně ovlivněn svátkem Mawlid, i když objem přepravy z Dubaje do Evropy se v posledních týdnech ukázal jako mnohem odolnější než objem přepravy z Dubaje do USA, a to i v 37. týdnu, kdy však meziročně stále činil -17 %.

Na celosvětové úrovni se globální objemy přepravy v 37. týdnu zotavily s týdenním růstem o 2 %, přičemž pokles z oblastí MESA (-4 % oproti předchozímu týdnu) byl více než kompenzován týdenním oživením o 11 % z oblasti Severní Ameriky – po státním svátku Labor Day v USA 1. září – a týdenním nárůstem z oblasti Asie a Tichomoří (+2 % oproti předchozímu týdnu).

Po volatilitě, která panovala po většinu tohoto roku, se trhy z Číny a Hongkongu do USA v posledních týdnech ustálily. Objem přepravy z Číny a Hongkongu do USA je přibližně o 8 % nižší než ve stejném období loňského roku, přičemž průměrné spotové sazby ve výši 4,58 USD za kilogram jsou přibližně o 14 % nižší než ve stejném období loňského roku. Zároveň byl v témže období objem přepravy z Číny a Hongkongu do Evropy trvale vyšší, a to přibližně o +8 %, přičemž průměrné spotové sazby ve výši 4,21 USD za kilogram byly přibližně o -4 % nižší než loni.



SSL Express 22-09-2025 Výrobci návěsů se obrátili na ESD

Evropští výrobci návěsů bijí na poplach. Osm předních společností podalo odvolání k Evropskému soudnímu dvoru (ESD) proti nařízení EU 2024/1610. Toto nařízení stanoví závazné cíle snižování

emisí CO₂ i pro návěsy – přestože samy o sobě žádné emise negenerují. V centru kritiky je simulační nástroj VECTO-Trailer, který podle odvětví produkuje nerealistické výsledky a ohrožuje ekonomickou životaschopnost mnoha společností.

Požadavky platí od 1. července 2024: návěsy musí snížit emise CO₂ o 10 procent a ostatní přívěsy o 7,5 procenta. Toto vychází výhradně ze simulačního nástroje VECTO. Nesplnění tohoto cíle bude mít od roku 2030 za následek vysoké sankce – až do výše 4 250 eur za vozidlo a gram CO₂ na tunu/kilometr. Podle výpočtů by tyto náklady mohly zvýšit pořizovací cenu návěsů až o 40 procent.

„Nástroj, který simuluje úspory emisí CO₂, když je na silnicích ve skutečnosti více nákladních vozidel, je v rozporu s klimatickými cíli. Potřebujeme skutečné zvýšení efektivity v celém systému namísto modelovaných pseudořešení,“ varuje Gero Schulze Isfort, mluvčí zájmové skupiny, která žalobu podává. Nařízení ohrožuje nejen klimatické cíle, „ale také lokality, konkurenční podmínky a více než 70 000 pracovních míst.“

Výrobci jsou obzvláště kritičtí k tomu, že model pozitivně vyhodnocuje čistě teoretické optimalizace, jako je nižší výška nebo hmotnost, zatímco ignoruje reálné efekty, jako je snížený objem nákladu, další prázdné jízdy a rostoucí objem dopravy. To by mohlo dokonce vést ke zvýšení celkových emisí.

Moderní návěsy již přinášejí zvýšení efektivity: Lehká konstrukce, aerodynamika, optimalizovaný valivý odpor, stejně jako řízení, zvedání a elektrické nápravy, to vše měřitelně přispívá ke snížení spotřeby paliva. Místo uznání těchto pokroků se EU spoléhá na metodiku, která podle odvětví ignoruje skutečnou efektivitu dopravy. „Ochrana klimatu vyžaduje holistický přístup. Pouze tehdy, když se zefektivní celý dopravní řetězec, můžeme dosáhnout skutečných úspor emisí CO₂,“ zdůrazňuje Schulze Isfort. Společnosti proto volají po zásadní korekci:

1. Zrušení nástroje pro přívěsy VECTO.
2. Moratorium na pokuty, dokud nelze cílů technicky dosáhnout.
3. Započítávání nulových emisí traktorů (korekční faktor ZE pro vozidla) do cílů emisí CO₂ z přívěsů.

Mezi žalobci jsou Fliegl, Kögel, Krone, Langendorf, Schmitz Cargobull, Schwarzmüller, System Trailers a Wecon – výrobci, kteří představují více než 80 procent ročních registrací nových vozidel v Německu a více než 70 procent v Evropě. Výslovně se zavazují k plnění klimatických cílů EU, ale vidí v ohrožení existenci svých společností a desítek tisíc pracovních míst.



SSL Express 22-09-2025 Fredriksen a přední řečníci majitelé lodí vedou revoltu proti rámcovému plánu IMO pro nulové emise

Některá z největších jmen světové lodní dopravy se bouří proti vlajkovému projektu Mezinárodní námořní organizace (IMO) s názvem Net-Zero Framework (NZF), a to jen několik týdnů před jeho přijetím v říjnu. Společnosti Frontline Johna Fredriksena, TMS Group Georgea Economoua, Capital Maritime & Trading Evangelose Marinakise, Angelicoussis Group a saúdský gigant Bahri patří mezi vlivnou skupinu majitelů tankerů a nákladních lodí, které varují, že dohoda ve své současné podobě riskuje uložení „nadměrné finanční zátěže“ na průmysl a spotřebitele.

Vzpoura, kterou podporují také společnosti Dynacom, Dynagas, Centrofin, GasLog, Hanwha Shipping, Seapeak a Stolt Tankers, se přidává k rostoucí vlně odporu, která již zahrnuje přímé odmítnutí ze strany Spojených států a varovné zprávy od klasifikačních společností ABS a DNV. „V současné podobě nevěříme, že IMO NZF bude účinně podporovat dekarbonizaci námořního průmyslu ani zajistí rovné podmínky, jak bylo zamýšleno,“ uvedli majitelé společností v společném prohlášení pro agenturu Reuters a vyzvali k „zásadním změnám“ před přijetím. Řecký ministr

námořní dopravy Vassilis Kikilias se k jejich obavám připojil během probíhajícího London International Shipping Week a generálnímu tajemníkovi IMO Arseniu Dominguezovi sdělil, že změny jsou nezbytné. Dominguez však v Londýně zaujal vzdorný postoj a trval na tom, že zůstává přesvědčen o přijetí tohoto rámce. „Opírám se o dosavadní výsledky organizace, o spolupráci, kterou všichni máme, [a] o pochopení, že stále čelíme určitým výzvám a obavám,“ řekl delegátům. Rámec Net-Zero, který má být přijat na mimořádném zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC) příští měsíc, by zavedl nové poplatky za uhlík od roku 2027 jako součást závazku IMO dosáhnout nulových emisí do roku 2050.

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. 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 úrovni z roku 2008, náklady na dodržování předpisů se zvyšují a signály ovlivňující investice – regulace, ceny paliv, sankce, dostupnost, škálovatelnost – se pohybují různou rychlostí,“ uvedl představitel klasifikační společnosti 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 společnost minulý týden při představení své vlastní zprávy o prognóze vývoje námořní dopravy do roku 2050 vyjádřila podobný názor ve prospěch LNG, 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. Koalice Getting to Zero, která sdružuje více než 180 společností a mnoho z největších a nejvýznamnějších majitelů lodí na světě, vydala na začátku tohoto týdne výzvu 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 ponесou průmysl, země a spotřebitelé.“

Mnozí varují, že pokud se příští měsíc nepodaří dosáhnout dohody, otevře se tím prostor pro nesourodá regionální opatření. „Nepřijetí rámce by vedlo k absolutní nejistotě v oblasti investic,“ varoval Patrick Verhoeven, výkonný ředitel Mezinárodní asociace přístavů a přístavišť. „Dosažení cílů IMO v oblasti nulových emisí by se stalo nemožným,“ uvedl na konferenci v Londýně na začátku tohoto týdne. Říjnové rozhodnutí bude vyžadovat dvoutřetinovou většinu – 108 ze 176 členů IMO, kteří ratifikovali příslušnou úmluvu – pokud nebude možné dosáhnout konsensu. IMO se k hlasování uchyluje jen zřídka, ale vzhledem k tvrzení pozic se formální hlasování jeví jako stále pravděpodobnější.



🚢🧸 ❄️? SSL Express 23-09-2025 Mýtus Hedvábné stezky 19: Polární Hedvábná stezka

Arktida se stále více stává geopolitickou arénou. Čína sice není sousedním státem, ale neustále rozšiřuje svůj vliv v regionu také prostřednictvím polární Hedvábné stezky.

Globální oteplování podnítilo zájem o Arktidu. Otepluje se třikrát až čtyřikrát rychleji než zbytek světa; projekce předpovídají, že oblast severního pólu by mohla být v letních měsících z velké

části bez ledu již v roce 2050. To povede ke snazšímu přístupu k obrovským nerostným zdrojům ležícím pod Arktidou, jako je ropa, plyn (30 procent světových zásob), vzácné zeminy, zlato a další. Severní ledový oceán se navíc v letních měsících stane splavným po Severní mořské trase (Norské moře, Barentsovo moře, Karské moře, Laptevské moře, Východosibiřské moře, Čukotské moře a Beringův průliv). Pro Čínu to představuje alternativní zásobovací trasu o několik tisíc kilometrů kratší než Malacký průliv, který je stále pod kontrolou amerického námořnictva.

Plavidla pro plavbu po otevřené vodě a plavidla polární třídy 6 jsou již schopna překračovat Severní ledový oceán stále častěji. Globální oteplování však s sebou přináší i faktory, které mohou navigaci v Arktidě ztížit, jako je rostoucí mlha, nepředvídatelné bouře a rostoucí počet zbloudilých ledovců a ledových ker. Navigaci omezuje také skutečnost, že hustota satelitů klesá směrem k pólu a magnetický kompas se ve vyšších zeměpisných šířkách stává méně spolehlivým. Nicméně přeprava zboží se v posledních letech mnohonásobně zvýšila: v roce 2019 bylo přepraveno 31,5 milionu tun, z čehož 60 procent tvořil ruský zkapalněný zemní plyn; letos se podle Správy severní námořní cesty očekává, že toto číslo dosáhne 80 milionů tun. To je však stále poměrně málo, vezmeme-li v úvahu, že před útoky Hútů prošlo Suezským průplavem přibližně 1,2 miliardy tun nákladu (na přibližně 20 000 lodích).

Čína v roce 2015 definovala Dálný sever jako novou strategickou frontu, v roce 2018 otevřela Polární hedvábnou stezku a sama se označuje za „stát blízké Arktidy“, přestože nejsevernější část jejího území leží pouze na zeměpisné šířce Hamburku. Dokument o Polární hedvábné stezce vnímá Arktidu jako mezinárodní vody, v nichž mají státy, které s ní nesousedí, jako je Čína, také právo provádět výzkum, lovit ryby, pokládat podvodní kabely a potrubí a v souladu s mezinárodním právem těžit zdroje. Tento názor je v rozporu s ruským postojem, jehož Arktickou strategii (2020) lze interpretovat tak, že tuto oblast vnímá primárně jako ruské suverénní území. Rusko je ve skutečnosti nejsilnějším hráčem v regionu, a to ekonomicky, geopoliticky i vojensky. Jsou zde umístěny dvě třetiny jeho jaderného arzenálu druhého úderu. Moskva de facto kontroluje námořní trasu, zhušťuje pobřežní osady a stále více je vojensky zajišťuje. Aby Čína mohla rozšiřovat a zajišťovat své zájmy v Arktidě, musí stavět na svých stávajících ekonomických a vědeckých kontaktech s arktickými hráči, jako jsou Finsko, Švédsko a Island, a především spolupracovat s Ruskem, s nímž sdílí společné zájmy. Rusko hledá tranzitní zákazníky a kupce pro své suroviny, zatímco Čína hledá alternativní obchodní cesty a energetickou bezpečnost. Peking proto masivně investuje do rozvoje arktických plynových a ropných polí pod mořským dnem; do těchto projektů bylo dosud investováno 90 miliard USD. Tři čínské státní ropné společnosti již vlastní portfolia na dalekém severu ve formě licencí na průzkum ropy a zemního plynu nebo podílů v příslušných ruských společnostech. Od invaze na Ukrajinu se různí západní investoři stáhli z ruských energetických projektů, což Číně nabízí příležitost zvýšit svůj ekonomický vliv na Rusko. Když v březnu 2023 začaly plně platit sankce proti Rusku, Čína a Rusko založily zastřešující organizaci pro dopravu podél Severní námořní trasy, včetně společné pobřežní stráže. V červenci 2023 zahájila pravidelná kontejnerová linka Číny po Severní námořní trase mezi Petrohradem a Šanghají své první zásilky ropy. Čínský poskytovatel logistických služeb Torgmoll je se svou dceřinou společností NewNew Shipping Line stále aktivnější v oblasti dopravy mezi Ruskem a Čínou.

Až donedávna se strategie EU pro Arktidu zaměřovaly především na změnu klimatu a udržitelnost; ekonomické a bezpečnostní aspekty nebyly zmíněny. Teprve v roce 2021 byla Arktida popsána jako důležitý zdroj surovin, které je třeba využít ke snížení závislosti na Číně, a objevily se snahy o posílení její geopolitické přítomnosti, například prostřednictvím kanceláře EU v hlavním městě Grónska Nuuku. Grónsko, které v posledních letech aktivně usilovalo o čínské investice, své úsilí poněkud omezilo, protože Dánsko ve spojení s USA tyto investice

blokovalo. NATO si také klade za cíl Arktidu a je stále skeptičtější vůči čínsko-ruské alianci. Všichni členové Arktické rady, sdružení arktických států, jsou nyní členy NATO, s výjimkou Ruska. Tento kdysi důležitý orgán pro arktické otázky se od ruské invaze nesešel, což v současnosti prakticky znemožňuje multilaterální koordinaci v těchto otázkách – další příležitost pro Čínu, jak lépe prosazovat své zájmy.



SSL Express 23-09-2025 Železniční doprava mezi Čínou a Evropou vážně narušena uzavřením polských hranic

Rozhodnutí Polska uzavřít hranice s Běloruskem po společných vojenských cvičeních svého souseda a Ruska zkomplikovalo Číně obchodní trasu do EU v hodnotě 25 miliard eur ročně, a vedení v Pekingu proto naléhá na Varšavu, aby hranice znovu otevřela.

Hranice je uzavřena od pátku 12. září, přičemž polské úřady uvádějí bezpečnostní rizika vyplývající ze společných bělorusko-ruských vojenských cvičení. Ačkoli tato cvičení již skončila, Polsko neprojevuje žádné známky znovuotevření hranic uprostřed eskalujícího napětí v regionu. Ředitel železniční přepravy společnosti Polish Forwarding Company (PFC) Miłosz Witkowski uvedl, že uzavření bude mít „velmi negativní důsledky“ pro tři terminály železniční přepravy, kterých se to týká, včetně Małaszewicze. „Bude to mít také velmi negativní důsledky pro mnoho společností zabývajících se železniční přepravou z Číny do Evropy a naopak, a pocítí to nejen Polsko, ale i zbytek Evropy, protože 90 % veškeré přepravy do a z Číny prochází přes Małaszewicze,“ dodal. Ačkoli to může pomoci vlakům, které ještě neodjely, pan Witkowski poznamenal, že uzavření vede k hromadění kontejnerů na obou stranách hranice, což bude mít dominový efekt, jakmile bude hranice otevřena, přičemž jeden zdroj poukázal na to, že Polsko k tomu neuvedlo žádný časový harmonogram. Pan Witkowski řekl: „Železnice nemůže neustále zastavovat nebo objíždět. Vlak neustále jezdí a budou zdržovány na vlečkách podél různých úseků trasy. Vlak budou zastaveny od Brestu až po čínsko-kazašskou hranici. Kdekoli, kde je volná trať. Jakmile bude přechod odblokován, tyto vlaky nebudou moci okamžitě pokračovat v cestě, protože na trase již jsou další vlaky, a ty „zastavené“ budou muset počkat na volné místo, aby mohly pokračovat do Polska. Vývoz z Číny také stojí, takže očekávejte zpoždění.“

Přibližně 3,7 % ročního obchodu mezi Čínou a Evropou se nyní přepravuje po železnici, přičemž v roce 2024 zaznamenala tato trasa meziroční růst o více než 10 %, a to především díky rostoucí poptávce v oblasti elektronického obchodu, jejíž celková hodnota vzrostla o 85 % a překročila hranici 25 miliard eur.



SSL Express 23-09-2025 Ruská vláda zamítla plán na převzetí společnosti Volga-Dněpr

Budoucnost problémové ruské letecké společnosti Volga-Dněpr je opět nejistá poté, co ministerstvo dopravy odmítlo návrh na její převzetí do rukou vlády. Zakladatel Alexej Isajkin údajně nabídl leteckou skupinu vládě ve snaze zmírnit případné sankce vyplývající z žaloby podané generálním prokurátorem. V dokumentu však náměstek ministra dopravy V. V. Poteshkin uvedl, že ministerstvo přezkoumalo žádost dopravce „o dobrovolné vzdání se vlastnických práv“.

Uvedl: „Za více než 35 let provozu si letecká společnost vyvinula stabilní systém řízení, který je schopen se přizpůsobit vnějším výzvám, včetně sankčního tlaku ze strany nepřátelských států. Vstup Ruské federace do kapitálu skupiny společností „Volga-Dněpr“ by za současných sankčních

omezení uvalených západními a nepřátelskými zeměmi nebyl plně v souladu s rozvojovou strategií holdingu, která je založena na zavedení protikrizového modelu letecké nákladní logistiky. Ministerstvo dopravy Ruska považuje za nevhodné přijmout návrh na převod skupiny společností „Volga-Dněpr“ do vlastnictví Ruské federace.“ Dodalo, že Federální agentura pro leteckou dopravu Rosaviatsiya tento postoj podporuje.

Rozhodnutí zasvěcenými osobami z Volga-Dněpr. nebylo uvítáno Jeden z nich řekl: „To je špatné. Čím hezčí je obrázek zvenčí, tím horší je uvnitř.“ Toto zamítnutí ponechává Volga-Dněpr v nejisté situaci. Podle jednoho zdroje společnost nadále vyplácí mzdy svým 1 500 zaměstnancům, což zůstává její prioritou. Zdroj však také uvedl, že existují obavy, že zakladatel společnosti Isaykin a potenciálně i jeho rodina by mohli být po soudním řízení, které je stále v běhu, uvězněni. Ačkoli podrobnosti soudního řízení nejsou jasné, společnost Volga-Dněpr čelila loni v zimě razii ve svých kancelářích.

Pan Isaykin je podle odhadů ve věku 73 let. Zdroj dodal: „Není možné, aby ve vězení vydržel měsíc, i když jsou ruské věznice nyní lepší.“ Na otázku, co by se mohlo stát dál, zdroj odpověděl, že pan Isaykin si společnost stejně nebude moci udržet. „Jaké jiné scénáře by mohly nastat? Zajímavá otázka. Opravdu nevím – ale doufám, že situace nebude na hovno.“

Letecká skupina se podle odhadů potýká s finančními problémy od ruské invaze na Ukrajinu, která vedla k jejímu vytlačení ze západních trhů, přičemž zároveň čelí rostoucí regionální konkurenci ze strany čínských leteckých společností. Zdroje minulý měsíc sdělily ruským médiím, že „společnost nemá žádnou tržní hodnotu a bude obtížné najít kupce na komerčním trhu. Je to smutné. Vše, co Isaykin za ta léta udělal, když budoval tuto společnost, je nyní v troskách.“

SSL Express 23-09-2025 Container Port Performance Index 2024 – stresové body odhalují zdraví/křehkost přístavů

Kontejnerové přístavy nejsou jen branami k obchodu, jsou to stresové body, které odhalují zdraví (nebo křehkost) globálních dodavatelských řetězců. [Index výkonnosti kontejnerových přístavů \(CPPI\) 2020–2024](#), který sestavuje Světová banka a společnost S&P Global, ukazuje, jak přístavy reagovaly na bezprecedentních pět let trvající šoky: pandemii, krizi v Rudém moři a klimatická omezení v [Panamském průplavu](#).

Údaje ze **403 přístavů, 175 000 zastávek lodí a 247 milionů přeprav kontejnerů** hovoří jasně. Efektivita není jen o geografii nebo velikosti; je to o odolnosti, investicích a přizpůsobivosti. Globální poznatky::

- **Rok 2020** začal silně, ale narušení COVID-19 připravilo půdu pro volatilitu
- **Roky 2021–2022** zaznamenaly nejnižší úroveň výkonnosti, přičemž západní pobřeží Severní Ameriky patřilo mezi nejhůře zasažené
- **V roce 2023** došlo k oživení, zejména v jižní Asii a východní Asii
- **Rok 2024** se opět propadl – ne kvůli poptávce, ale kvůli geopolitickým (odklony Rudého moře) a klimatickým (nedostatek vody v Panamském průplavu) narušením.

CPPI potvrzuje, že trendy výkonnosti přístavů odrážejí globální šoky a zotavení: přetížení, sazby za přepravu a zpoždění plavidel se promítají do změn v indexu

Přístavy, které si vedly dobře

- **Posorja, Ekvádor:** +72,8 bodu od roku 2020, nyní nejvýkonnější v Latinské Americe. Účelově postavený hlubokomořský design a investice DP World podporují tento vzestup.
- **Göteborg, Švédsko:** +71,2 bodu, což dokazuje, že evropská odolnost se neomezuje jen na mega-huby.

- **Port Said, Egypt:** Nyní se umístil na 3. místě na světě, což bylo podpořeno rozšířením kontejnerového terminálu Suezského průplavu a digitálními přístavními systémy.
- **Dakar, Senegal:** Od -82 (2023) do +23 (2024), nejvýše postavený přístav v subsaharské Africe, díky modernizaci jeřábů, digitalizaci cel a nové konektivitě.
- **Džaváharlál Néhrú, Indie:** Významné zlepšení díky nové kapacitě provozované PSA, která snižuje obrat plavidla

-

Přístavy pod tlakem

- **Kapské Město, Jihoafrická republika:** V posledních letech prudce poklesla, i když v roce 2024 vykázala krátkodobé oživení. Čekací doby na kotvě zůstávají Achillovou patou.
- **Coega/Ngqura, Jihoafrická republika:** Podobný příběh volatility, kterou táhnou dolů dopravní zácpy a slabé spojení s vnitrozemím.
- **Přístavy na Středním východě a v severní Africe:** Kdysi lídři v roce 2020, nyní je zbrzdila krize v Rudém moři.
- **Přístavy v Severní Americe a západním pobřeží:** V roce 2022 zaznamenala celosvětově nejnižší skóre CPPI, což odhaluje strukturální neefektivitu.

-

Regionální srovnání

- **Čína a východní Asie**
Čína dominuje první dvacítky, přičemž **Yangshan, Fuzhou, Dalian, Ningbo, Guangzhou, Chiwan, Tianjin, Xiamen a Yantian** se umístily vysoko. Yangshan vede na světě s CPPI 146,3.. Investice do automatizace, provozu 24/7 a rozsahu upevnilly odolnost východní Asie.
- **Přístavy uvnitř Asie a jihovýchodní Asie**
jako **Cai Mep (Vietnam)** a **Tanjung Pelepas (Malajsie)** zůstávají silnými regionálními hráči, což dokazuje, že středně velké exportní uzly mohou konkurovat obrovským centrům.
- **Jižní Asie:** Jasný lídr v oblasti obnovy – **Jawaharlal Nehru a Mundra (Indie)** se dramaticky zlepšili. Jižní Asie byla jediným regionem, který v roce 2023 překonal výkonnost z roku 2020, než narušení Rudého moře narušilo skóre v roce 2024.
- **Blízký východ - Port Said (Egypt), Hamad (Katar) a Salalah (Omán)** jsou regionálními vynikajícími zeměmi, ale krize v Rudém moři zvrátila dřívější vedení.
- **Evropa** Smíšené výkony. **Algeciras (Španělsko)** a **Göteborg (Švédsko)** září, zatímco průměry severní Evropy zůstávají stejné. **Marseille a Le Havre (Francie)** se však po letech úpadku vydrápaly zpět.
- **Severní Amerika** Navzdory stabilizaci v letech 2023–24 Severní Amerika nadále zaostává. **Philadelphia a Oakland** vykazují izolovaná zlepšení, ale systémové problémy, jako je pracovní síla, úzká místa na pevnině, přetrvávají.
- **Jižní Amerika - Posorja (Ekvádor) a Buenaventura (Kolumbie)** jsou jasnými vítězi. Nicméně, závislost na říčních přístavech, jako je Guayaquil, stále vytváří zranitelnosti.
- **Afrika** Stále strukturálně zaostává, ale objevují se světlá místa: **Dakar (Senegal)** poskočil vpřed, zatímco **Durban a Kapské Město (Jihoafrická republika)** nadále trpí dopravními zácpami, slabým železničním spojením a zpožděními souvisejícími s počasím.

Co nám CPPI říká

CPPI je více než žebříček, je to diagnostický nástroj. Vysoce výkonní lidé sdílejí tři vlastnosti:

1. Politický závazek k reformám
2. Partnerství s globálními provozovateli terminálů
3. Investice do digitalizace a konektivity

Naproti tomu země s nízkou výkonností se často potýkají se strukturálními překážkami, jako jsou zpoždění ve vnitrozemí, špatná správa nebo přílišná závislost na zranitelných obchodních trasách. Závěr

CPPI 2020–2024 by měl přimět tvůrce politik a vedoucí představitele průmyslu k zamyšlení. Ponaučení nespočívá jen v tom, že některé přístavy odbavují lodě rychleji; jde o to, že odolnost se získává předvídavostí, spoluprací a investicemi. Pro odesílatele a dopravce je poselství jednoduché: volba přístavu je důležitější než kdy jindy. Pro vlády je CPPI budíčkem; silnější přístavy znamenají silnější ekonomiky.



♀X SSL Express 24-09-2025 Komory podnikají kroky proti temné flotile

Izraelská námořní analytická firma Windward oznámila, že vláda Komor začala s čištěním svého mezinárodního registru, vlajky, která byla ústředním bodem pro obcházení sankcí pro tankery temné flotily přepravující ruskou, íránskou a venezuelskou ropu. Podle databáze Equasis je nyní 62 tankerů, tři lodě na zkapalněný ropný plyn a jeden remorkér prohlášeny za falešně plující pod komorskou vlajkou. Všechny lodě pod falešnou vlajkou Komory kromě jedné byly sankcionovány buď USA, EU nebo Velkou Británií a zapojeny do obchodu s Ruskem, Íránem nebo Venezuelou od 14. září, ukazují údaje Windward. Průzkum Windward v srpnu ukázal, že Komory označily 38 % schválené tonáže temné flotily nad 20 000 tun, která nebyla falešně označena, následované Gambií, Kamerunem a Sierrou Leone. 57 % schválené tonáže bylo falešně označeno nebo vlajka nebyla známa.

Údaje z 1. srpna letošního roku od společnosti Clarksons Research uvádějí, že Komory jsou 25. největším lodním registrem na světě, s 615 loděmi v knihách a jejich registrovaná flotila letos vzrostla o 274 %. V červenci Evropská unie a Spojené království uvalily sankce na společnost Intershipping Services se sídlem ve Spojených arabských emirátech, která provozuje registry vlajek Komor a Gabonu, což je další africká vlajka silně spojená s pohybem ruské ropy.

Gabon i Komory jsou již dlouho pod drobnohledem státních přístavních kontrolních orgánů. Zejména Komory se staly synonymem pro vysoce rizikové námořní chování. Řadí se na černou listinu pařížského memoranda o porozumění, je označena červenou vlajkou americké pobřežní stráže a podle Mezinárodní federace pracovníků v dopravě (ITF) je trvale na prvním místě v počtu případů opuštění posádky. Kromě lodí pod falešnou vlajkou plujících pod legitimní vlajkou identifikovala společnost Windward dalších 12 podvodných registrů, které používá temná flotila. Jedná se o Angolu, Arubu, Benin, Curacao, Svazijsko, Guineu, Guyanu, Malí, Malawi, Mosambik, Svátý Martin a Východní Timor.

P.S. Prima, ale všechny tyto státy jsou velmi chudé a registrační poplatky mohou být důležitým příjmem pro jejich státní rozpočet. Takže vlk se nažere, ale koza chcípne hladu



SSL Express 24-09-2025 Dáma z Jižních Tyrol ukončí chaos (v DB)

Podle několika konzistentních zpráv v médiích má v budoucnu železniční skupinu řídit předchozí šéfka DB Regio Evelyn Palla. Poté, co v srpnu opustil svůj post předchozí šéf železnice Richard Lutz, se kromě Pally diskutovalo o tom, že jeho nástupcem bude mimo jiné prezidentka VDA Hildegarda Müllerová. Nyní měla být tato jihotyrolská rodačka oficiálně představena jako šéfka železnice již v pondělí. Jakmile bude Palla v nadcházejících dnech jmenována dozorčí radou skupiny, stane se první ženou na nejvyšší pozici ve společnosti Deutsche Bahn.

Po studiu obchodní administrativy na Vídeňské univerzitě pracovala Palla nejprve ve společnostech Siemens UK, Infineon, Rakouské obchodní komoře a E.ON. Od roku 2011 do začátku roku 2019 byla tato jihotyrolská rodačka (narozená v roce 1973) zaměstnána u Rakouských spolkových drah (ÖBB). Palla byla zpočátku zodpovědná za osobní dopravu jako

vedoucí controllingu a později také jako vedoucí nákupu kolejových vozidel pro osobní dopravu ÖBB. V prosinci 2015 byla jmenována jednou ze tří členek představenstva ÖBB-Personenverkehr a předsedkyní dozorčí rady ÖBB-Postbus. Jako členka výkonné rady byla zodpovědná za odbory místní a regionální dopravy, práva, financí a nákupu. V roce 2019 se Evelyn Palla přesunula do skupiny DB Group a od března 2019 byla jmenována členkou představenstva pro finance společnosti DB Fernverkehr. Nyní je již třetím rokem vedoucí divize DB Regio. To zase v 1. polovině roku 2025 vygenerovalo provozní zisk ve výši 103 milionů eur pod vedením paní Palla. V první polovině roku 2024 se zde dceřiná společnost DB stále nacházela hluboko v červených číslech.

Dopravní sdružení "Die Güterbahnen" a Mofair podporují návrh ministra dopravy Patricka Schniedera: "Palla ví o potřebě restrukturalizace a problémech s image DB. Ze své práce u Rakouských státních drah ÖBB také ví, jak může infrastruktura vlastněná skupinou fungovat bez dohody o dominanci a nároku na zisk. Nyní chybí pouze odolné vlastnické a infrastrukturní strategie federální vlády." Matthias Gastel, zpravodaj pro železniční politiku parlamentní skupiny Zelených, je v zásadě také pozitivně naladěný: "Paní Palla je dobrou volbou pro vedení Deutsche Bahn. Přináší manažerské zkušenosti ze dvou velkých železničních společností a má tak pohled zvenčí i zevnitř. Bez výrazně lepších rámcových podmínek však ani paní Palla nebude moci být úspěšná. Spolková vláda musí zlepšit podmínky pro železnici. To zahrnuje přiměřené a spolehlivé financování infrastruktury ve střednědobém horizontu."



SSL Express 24-09-2025 Uber ve spolupráci s Flytrexem nabízí autonomní doručování pomocí dronů (VoxLog)

Uber spolupracuje se společností Flytrex, poskytovatelem působícím v několika státech USA, na vývoji a nasazení autonomního doručování jídel pomocí dronů. Podle nadnárodní společnosti má tato technologie potenciál výrazně zkrátit dodací lhůty, náklady a emise CO2 ve srovnání s tradičními metodami, dláždí cestu pro budoucnost, kde vše od večere až po každodenní nezbytnosti dorazí během několika minut, nikoli hodin. "Autonomní technologie transformují mobilitu a doručování rychleji než kdykoli předtím", říká Sarfraz Maredia, prezident autonomní mobility a doručování ve společnosti Uber. "S Flytrex vstupujeme do další kapitoly: poprvé přinášíme rychlost a udržitelnost doručování pomocí dronů na platformu Uber Eats ve velkém měřítku. Společně změníme způsob, jakým se po městech pohybují potraviny, nezbytnosti a další nezbytnosti".

Nová služba, která má mít premiéru na pilotních trzích Uber Eats v USA do konce roku, kombinuje systém doručování pomocí dronů Flytrex s technologickou platformou Uberu. Flytrex nezačíná od nuly. Společnost v posledních třech letech uskutečnila více než 200 000 dodávek po celých Spojených státech a funguje podle bezpečnostních standardů certifikovaných FAA pro operace Beyond Visual Line of Sight (BVLOS), což zajišťuje, že její drony mohou sdílet oblohu s letadly s posádkou. "Příslib autonomních vozidel je zde a nově definuje logistiku na zemi i ve vzduchu," řekl Noam Bardin, výkonný předseda společnosti Flytrex. Partnerství se společností Uber kombinuje osvědčené logistické znalosti s inovacemi v oblasti leteckých společností. Společně budujeme infrastrukturu pro budoucnost, ve které autonomní systémy bezproblémově přesouvají zboží do našich komunit."



SSL Express 24-09-2025 Předpokládá se, že kapacita manipulace s kontejnery letos zaznamená největší nárůst od globální finanční krize (Flash247)

PSA International zůstává největším světovým provozovatelem terminálů, zatímco celosvětová kapacita odbavení kontejnerů by měla letos zaznamenat největší nárůst od globální finanční krize, jak vyplývá z nejnovější zprávy britského konzultanta Drewryho Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast.

První místo v žebříčku upraveném o akcie si udržela společnost PSA International s propustností upravenou o akcie 67,2 mil. TEU, což představuje nárůst o 7,3 %. Čínští giganti China Merchants a COSCO tvoří další místa na Drewryho pódiu.

Provozní divize terminálů několika globálních dopravců bohatých na hotovost, jako jsou MSC, CMA CGM a Hapag-Lloyd, také posílily svou pozici v každoročním žebříčku Drewry. Eleanor Hadlandová, autorka zprávy a hlavní analytička společnosti Drewry pro přístavy a terminály, uvedla: "Tito provozovatelé skutečně prosazují strategie expanze vedené fúzemi a akvizicemi, což je často jediný způsob vstupu na zavedené přístavní trhy."

Předpokládá se, že celosvětová kapacita manipulace s kontejnery v roce 2025 vzroste o 4,8 % nebo 64 milionů TEU, což bude podle Hadlandové největší roční nárůst v absolutních číslech od globální finanční krize. Drewry uvedl, že letošní prognóza odráží příznivé tržní podmínky v období bezprostředně po pandemii, které se vyznačovalo rozsáhlým přetížením přístavů a terminálů, což vyvolalo vlnu projektů modernizace a rozšiřování terminálů.



SSL express 25-09-2025 CMA CGM získává Freightliner UK, významného hráče v železniční nákladní dopravě ve Spojeném království.

Společnost CMA CGM posiluje své kapacity v oblasti intermodální logistiky a nákladní dopravy v Evropě akvizicí společnosti Freightliner UK Intermodal Logistics, významného hráče v oblasti železniční nákladní dopravy ve Spojeném království. Dne 22. září 2025 oznámila největší francouzská kontejnerová přepravní společnost (třetí největší na světě) tuto akvizici za nezveřejněnou částku. „Obrat podnikání společnosti Freightliner v rozsahu akvizice společnosti CMA CGM je přibližně 300 milionů liber [nebo přibližně 344 milionů eur podle aktuálního směnného kurzu, pozn. redakce],“ uvedl majitel lodní společnosti se sídlem v Marseille agentura Agence France-Presse. Po získání potřebných regulačních schválení se očekává, že transakce bude dokončena začátkem roku 2026.

„Ostatní divize Freightliner – Heavy Haul, Rotterdam Rail Feeding a Freightliner Poland/Germany – zůstanou pod současným vlastníkem,“ uvedla společnost CMA CGM. Freightliner UK Intermodal Logistics je součástí skupiny Freightliner Group, která působí v Evropě, zejména v Polsku, Německu a Nizozemsku. „Tato transakce představuje novou kapitolu pro Intermodal a Heavy Haul, což umožňuje každé z nich soustředit se na své specifické trhy pod samostatným vlastnictvím,“ uvedl Tim Shoveller, generální ředitel skupiny Freightliner Group. „Intermodal se stane samostatným subjektem v rámci portfolia CMA CGM s příležitostmi ke spolupráci s dalšími společnostmi skupiny působícími na dálku. Heavy Haul bude pokračovat ve svém rozvoji v sektoru hromadné přepravy pod novou značkou s jasným cílem posílit svou pozici předního přepravce nákladu.“

Skupina CMA CGM, která je již ve Spojeném království dobře zavedená, provozuje 28 služeb, které spojují zemi se zbytkem světa. V roce 2024 přepravila 802 000 TEU do a ze Spojeného království; prostřednictvím své dceřiné společnosti CMA CGM Inland Services (CCIS) bylo mezi lednem a červencem 2025 přepraveno přes Lamanšský průliv po železnici a silnici nejméně 200 000 TEU. „Akvizice společnosti Freightliner, významného hráče v železniční nákladní dopravě, posiluje naši intermodální přítomnost ve Spojeném království, které je pro skupinu strategickým trhem,“ uvedl Rodolphe Saadé, generální ředitel společnosti CMA CGM. „Umožňuje nám efektivněji propojit námořní, železniční a silniční dopravu, abychom mohli nabízet řešení lépe

vyhovující potřebám našich zákazníků. Je to také konkrétní krok ve vývoji nízkouhlíkových dopravních možností, které slouží dekarbonizaci globálního obchodu. “

V březnu 2024 musel rejdař a jeho dceřiná společnost Ceva Logistics upustit od akvizice společnosti Wincanton, významné britské logistické společnosti. Její ředitelé poté k překvapení všech na poslední chvíli přijali výhodnější nabídku od jiného giganta, amerického GXO. Akvizicí společnosti Freightliner UK, která je sama považována za největšího operátora námořní intermodální logistiky ve Spojeném království, má francouzská skupina tentokrát příležitost výrazně posílit svou pozici na britském trhu a zároveň podpořit přechod ze silniční na železniční dopravu.



SSL Express 25-09-2025 Proč hrozí, že plán pro leteckou dekarbonizaci selže (DVZ)

Když se 193 členských států Organizace OSN pro civilní letectví (ICAO) sejde každé tři roky na svém valném shromáždění v Montrealu, vždy se objeví řada témat týkajících se letectví k diskusi. Hlavní prioritou letecké asociace IATA (Mezinárodní sdružení leteckých dopravců) na letošním zasedání, které se koná nyní, od 23. září do 3. října, je však diskuse o cestě k ekologičtější letecké dopravě. To bude zahrnovat podporu udržitelných leteckých paliv (SAF) a globálního nástroje pro ochranu klimatu v letectví CORSI, který ICAO schválila v roce 2016. Pilotní fáze probíhala od začátku roku 2021 do konce roku 2023. První live fáze, která potrvá do konce roku 2026, začala v lednu 2024 a její dokončení se očekává do konce roku 2026, uvádí ICAO. Účast bude povinná od roku 2027. Corsia v podstatě vyžaduje, aby všechny zúčastněné letecké společnosti kompenzovaly emise CO₂ přesahující 85 procent svých emisí skleníkových plynů v roce 2019. Aby tak mohly učinit, musí si zakoupit a předložit určité certifikáty od provozovatelů projektů na ochranu klimatu – především v rozvojových zemích. „Musíme zajistit, aby Corsia byla zavedena do praxe,“ uvedl generální ředitel IATA Willie Walsh v rozhovoru s novináři.

Přibližně 20 měsíců běhu první fáze programu Corsia se však objevuje masivní mezera v nabídce emisních kreditů: Podle výpočtů analytické firmy Sylvera budou letecké společnosti do ledna 2028 potřebovat až 144 milionů emisních jednotek (EEU) způsobilých pro program Corsia. Zatím však pouze jedna země vydala relevantní množství: například Guyana vydala 15,8 milionu kreditů z programu ochrany lesů. V aukci na konci roku 2024 byly nabídnuty za 21,70 USD, ale jedenáct leteckých společností ve skutečnosti zakoupilo méně než 400 000 certifikátů. Důvodem nedostatku certifikátů jsou přísné požadavky na jejich schválení. ICAO dosud uznala šest certifikátorů, kteří tyto certifikáty vydávají, například Verra a Gold Standard. Pět dalších takových společností bylo schváleno předběžně. I když jsou však tyto standardy obecně schváleny, jejich certifikáty lze v Corsii použít pouze tehdy, pokud hostitelská země, ve které se projekt nachází, udělí formální schválení. Kromě toho je nutná tzv. „odpovídající úprava“: země musí prodané snížení emisí vyškrtnout ze své vlastní klimatické bilance, aby nebylo započítáváno dvakrát – jednou samotným státem a podruhé leteckou společností. Uhlíková stopa je oficiální účetní systém, který každá země používá k hlášení svých emisí a úspor Organizaci spojených národů. Tvoří základ pro ověřování, zda jsou plněny příslušné klimatické cíle Pařížské dohody.

Podle Sylvery existuje po celém světě přibližně 4 000 projektů, které by v principu mohly tato kritéria splňovat – ale pouze 1 500 z nich se nachází v zemích ochotných udělit taková povolení, jako je Guyana. Těchto 1 500 projektů by dohromady mohlo nabídnout přibližně 80 milionů certifikátů – což je výrazně méně, než by bylo potřeba k uspokojení poptávky. Na straně poptávky navíc zůstává nejasné, jak efektivně budou povinnosti stanovené zákonem Corsia skutečně vymáhány. Podle Sylvery méně než 15 z 36 zemí odpovědných za 90 procent celosvětových emisí z mezinárodní letecké dopravy oznámilo konkrétní předpisy pro implementaci zákona Corsia. To

naznačuje, že dodržování předpisů bude striktně vymáháno pouze v několika regionech, jako je EU, Spojené království, Japonsko a Spojené arabské emiráty. Evropská unie (EU), která plní své závazky v rámci programu Corsia zahrnutím letectví do své revidované směrnice o systému obchodování s emisemi CO₂ (ETS) z roku 2023, vytváří další nejistotu. Přezkum ze strany Evropské komise je však naplánován na rok 2026.

Pokud se ukáže, že Corsia není dostatečným nástrojem pro dosažení klimatických cílů, EU by nejpozději do roku 2027 rozšířila svůj systém obchodování s emisemi na mezinárodní lety z Evropského hospodářského prostoru (EHP). Letecké společnosti by pak musely nakupovat emisní povolenky EU nejen pro lety v rámci Evropy, ale i pro dálkové lety. Systém EU pro obchodování s emisemi pro letectví existuje déle než Corsia a požadavky jsou přísnější. V rámci systému ETS musí letecké společnosti předkládat emisní povolenky na všechny své emise, na které se vztahuje obchodování s CO₂. Od roku 2026 si budou muset všechna tato povolení zakoupit a celkový počet dostupných povolení neustále klesá. Členské státy EU získávají peníze z aukcí povolenek na znečištění, které mohou použít na financování investic do ochrany klimatu.

Současnou prioritou je zmírnit masivní nedostatečné pokrytí trhu s certifikáty. IATA vidí zvláštní potřebu opatření na straně nabídky. Asociace se proto zavázala lobovat u shromáždění ICAO, aby se zemím pořádajícím projekty na ochranu klimatu usnadnilo přepracování certifikátů a jejich zpřístupnění leteckým společnostem. Ačkoli povinné zavádění systému Corsia nezačne dříve než v roce 2027, tato otázka má pro dopravce zásadní význam. „Odvětví potřebuje přístup k takovým kompenzačním certifikátům,“ zdůrazňuje Walsh.

P.S. Tatínek Trump vám (taky) vyhlásí válku, podobně jako IMO, pokud nepřestanete blbnout



SSL Express 25-09-2025 Uzavření polsko-běloruské hranice narušuje dodavatelské řetězce a zvyšuje náklady na leteckou přepravu

Více než 130 vlaků uvízlo, ceny letecké přepravy prudce stoupají a Peking se zdá být stále více znepokojen zvěstmi o zhoršujících se číslech čínského exportu – to vše kvůli odmítnutí Polska znovu otevřít hranice s Běloruskem. Hranice jsou uzavřeny od 12. září, přičemž polské úřady uvádějí bezpečnostní rizika vyplývající z nedávných vojenských cvičení Běloruska a Ruska.

Asistentka generálního ředitele společnosti New Silk Road Intermodal, Tang Tingting, řekla čínským médiím, že většina z více než 130 naložených nákladních vlaků byla zaparkována v Brestu na jihozápadě Běloruska a že vyřešení tohoto zpoždění potrvá týden. Poznamenala, že NSRI nebyla jediná, která po uzavření hranic vyslala vlaky, a uvedla, že další jsou „na cestě“.

Očekávalo se, že Polsko po skončení společných vojenských cvičení hranice znovu otevře, ale jeho obavy z ruské agrese se ještě prohloubily obviněním, že Moskva vyslala drony do polského vzdušného prostoru a stíhačky do estonského vzdušného prostoru. A nyní má uzavření hranic dopad na širší dodavatelské řetězce mezi Asií a Evropou, což vede ke zvýšení cen letecké přepravy. Tac Index poznamenal, že „ceny z Číny do USA byly opět nižší než v předchozím týdnu a meziročně stále vykazovaly dvouciferný pokles“, ale tento týden byly „mírně vyšší do Evropy v důsledku uzavření polských hranic pro železniční nákladní dopravu z východu“.

Přestože úřady v Pekingu téměř okamžitě kontaktovaly své protějšky ve Varšavě s cílem znovu otevřít obchodní trasu v hodnotě 25 miliard eur, Polsko, podporované EU, zůstává neústupné. Joshua Hutchinson, vedoucí globálního námořního a rizikového managementu ve společnosti Ambrey, řekl The Loadstar, že ho reakce Pekingu překvapila, protože Čína má stále přístup do Evropy přes Rudé moře. „Je důležité si uvědomit, že Rudé moře není uzavřené, ale existuje profil cílů Houthiů a lodě si toho musí být vědomy,“ řekl. „Čína má však velmi velký podíl na trhu v Rudém moři a je také jednou z těch zemí, které z krize v Rudém moři vytěžily, protože poptávka

po kontejnerech převyšuje komerční sazby. Bylo tedy zajímavé slyšet, jak Peking hovoří o dopadu uzavření polských hranic na tuto situaci.“

Pan Hutchinson uvedl, že dopad bude pravděpodobněji pocítován v Evropě, přičemž předseda Anglo-polské právníkové asociace Grzegorz Woźniak obvinil Polsko z využívání své "žolíkové karty". Zatímco EU podporuje svůj členský stát, Evropská komise podle zpráv situaci pozorně sleduje, ale rozhodnutí Polska nekritizovala. Mluvčí Olaf Gill uvedl, že veškeré problémy související s obchodem jsou důsledkem „brutální, nelegální a neoprávněné války Ruska“. Dodal: „Uzavření hranic, přes které vedou obchodní trasy, má dopad na obchod. Jsme v kontaktu s polskými úřady, abychom prozkoumali všechny aspekty této otázky.“



SSL Express 25-09-2025 Přepravní společnost Lidl Tailwind rozšiřuje své služby na krátké vzdálenosti

Kontejnerová linka diskontního dodavatele Lidl posiluje své aktivity v evropském pobřežním obchodu. Za tímto účelem společnost rozšiřuje svou feeder službu „Dolphin Express“ mezi svým uzlem v Barceloně a nizozemským Moerdijkem a od poloviny října zahrne i další přístavy. V budoucnu budou lodě směřující na jih z Moerdijku zastavovat také v Antverpách, Setúbalu (Portugalsko), Cádizu a Casablance. Doba přepravy z Moerdijku se má pohybovat mezi jedním (Antverpy) a deseti dny (Casablanca). Kromě 20- a 40-stopých kontejnerů dopravce nabízí také 45-stopé kontejnery na palety. Tím se celková doba přepravy tam a zpět prodlužuje na 21 dní. Aby společnost Tailwind Shipping Lines mohla i nadále nabízet týdenní odjezdy, nasazuje na svou linku Dolphin Express třetí loď s názvem „Panda 003“. Společnost oznámila, že nákladní loď byla dočasně pronajata subpronajatým subjektem a nyní se vrací do vlastní flotily. Všechny tři provozované lodě mají kapacitu 1 380 TEU. Společnost Tailwind si klade za cíl získat náklad směřující na jih, který je v současnosti přepravován po silnici, a slibuje tak zákazníkům úspory emisí v dodavatelském řetězci. „Díky zvýšené přepravní kapacitě nabízí námořní doprava nižší emise CO2 na přepravovaný kontejner ve srovnání s dopravou s konvenčními dieselovými kamiony,“ zdůrazňuje Nico Peters, viceprezident pro obchodní management ve společnosti Tailwind Shipping Lines.

Rozšířená služba navíc nabízí exportním zákazníkům v Maroku nové, rychlé spojení s Čínou prostřednictvím překládky v Barceloně. Ze španělského přístavu a ze slovinského Koperu přepravuje Tailwind velké lodě přímo na Dálný východ na lodi „Panda Express“.



SSL Express 26-09-2025 Vodíkové inovační centrum (HIC) v Chemnitzu zahajuje činnost

Vodíkové inovační centrum (HIC) v Chemnitzu je jedním ze čtyř center v Národním inovačním a technologickém centru (ITZ) pro vodík, podle technologického klastru HZwo, který toto místo podporuje. Spolková vláda dotuje centra H2 částkou až 290 milionů eur. V Chemnitzu má v areálu o rozloze 37 000 metrů čtverečních vzniknout vývojové a testovací prostředí pro vodíkové technologie, které je v Evropě jedinečné. Důraz je kladen na malé a střední podniky (MSP) a začínající podniky. V HIC mohou otevřít nové obchodní oblasti v oblasti vodíku. HIC tak zásadním způsobem přispívá ke konkurenceschopnosti Německa jako průmyslové lokality a k hospodářské transformaci Saska.

Sponzor HZwo má více než 160 partnerů z průmyslu a výzkumu a spolupracuje mimo jiné s Technickou univerzitou Chemnitz a několika Fraunhoferovými instituty. Výsledkem je například nový magisterský studijní program "Hydrogen Technologies" na Technické univerzitě v Chemnitzu, který bude zahájen v zimním semestru 2025/26.

P.S. Pro starší kolegy a kolegyně přidávám starší název města = Karl-Marx-Stadt. A ještě pro starší = Saská Kamenice

SSL Express 26-09-2025 Dachser zavírá každou třetí pobočku Air + Sea v Německu (DVZ)

Společnost Dachser na přelomu roku výrazně prořeňuje svou síť letecké a námořní nákladní dopravy v Německu. Konkrétně bude uzavřeno pět nejmenších z jejích 16 stávajících poboček, tedy každá třetí, oznámila společnost se sídlem v Kemptenu. To se dotkne 60 zaměstnanců, tedy každého desátého z 600 zaměstnanců společnosti Air & Sea Logistics (ASL) v Německu. Konkrétně se to týká poboček v Berlíně, Drážďanech, Mannheimu, Rheine a Saarbrückenu. Provozní zaměstnanci tam budou přesunuti do dalších poboček – z Berlína do Hannoveru, z Drážďan do Norimberku, z Mannheimu do Karlsruhe, z Rheine do Brém a ze Saarbrückenu do Frankfurtu. Dachser bude mít v budoucnu v Německu jedenáct poboček ASL – kromě již zmíněných Hamburku, Mnichova, Kolína nad Rýnem, Düsseldorfu, Stuttgartu a Kaufbeurenu. Generální ředitel Burkhard Eling vysvětlil přechod potřebou zefektivnit organizaci a konsolidovat provozní zpracování ve větších lokalitách. „Potřebujeme větší efektivitu, zejména vzhledem k napjatému tržnímu prostředí v námořní a letecké nákladní dopravě,“ zdůraznil. Dále by se měla dále posílit integrace s evropskou sítí pro přepravu kusových nákladů. Prodej letecké a námořní nákladní dopravy je z tohoto přesunu vyloučen. Ten zůstane na pěti výše zmíněných místech. Eling však uvedl, že dojde k užší integraci s příslušnými kolegy v silniční organizaci. V první polovině roku zaznamenal Dachser ve své globální divizi ASL výrazně nižší růst ve srovnání se silným předchozím rokem. V současné době klesly tržby o 6,1 procenta, zatímco tržby za celý rok 2024 vzrostly o 22 procent na 1,59 miliardy eur. V tomto kontextu se Dachser snaží zvýšit efektivitu i v dalších zemích konsolidací provozních procesů. To by mohlo vést i k revizi jednotlivých struktur. Podle Elinga to však rozhodně nebude v takovém rozsahu jako v Německu. P.S. Rozumný krok. ASL mají být pouze v uzlech jako jsou přístavy a letiště!

SSL Express 26-09-2025 Umělá inteligence umí řídit logistiku

Summit Transporeon Summit 2025 v Amsterdamu nabídl více než 400 účastníkům z odvětví dopravy a logistiky vzhled do budoucnosti digitálních platform. Zástupci společností Trimble, Transporeon a zákaznických společností prezentovali konkrétní aplikace umělé inteligence (AI) a diskutovali o jejich důsledcích pro spediční společnosti. Ve svém úvodním projevu generální ředitel společnosti Trimble Rob Painter zdůraznil důležitost evropského trhu pro společnost. Integrace společnosti Transporeon do globální struktury Trimble vytvoří nové synergie, které budou přínosem i pro speditéry. Spolu se stavebnictvím a geodaty hraje klíčovou roli v inovacích dopravního sektoru. Jonah McIntire, ředitel pro produkty a technologie, na summitu vysvětlil nejnovější vývoj v systému Transporeon. Nový plánovač přepravy je již k dispozici a je navržen tak, aby urychlil plánovací procesy a snížil náklady. V oblasti Přiřazení přepravy jsou nyní k dispozici Autonomous Procurement (Autonomní zadávání zakázek) a Autonomous Quotation (Autonomní cenová nabídka). Tyto možnosti umožňují vytváření nabídek, vyjednávání cen a automatizované zpracování spotových zásilek. Freight Marketplace se rozšiřuje o vícepruhové RFQ (výzvy k nabídce) a data z Market Insight, což je zvláště důležité pro strategická výběrová řízení. Dock & Yard Management (Správa doků a yardů) přidá další digitální nástroje, jako je Next-Gen Time Slot Management (Správa časových slotů nové generace), Yard Pre-Check-In (Předběžná kontrola v yardech) a digitální přepravní dokumenty, které zjednoduší procesy a sníží administrativní zátěž.

Některé z těchto inovací jsou v současné době stále v beta verzi a očekává se, že budou k dispozici do začátku roku 2026.

Philipp Pfister, viceprezident pro tento sektor ve společnosti Transporeon, vysvětlil výhody spravované sítě. S 158 000 dopravci a 1 400 odesílateli nabízí menším speditérům přístup k novým objednávkám a zjednodušuje onboarding. Ceny založené na využití mají snížit vstupní bariéry. Transporeon definuje spravovanou síť jako spravovanou síť, ve které jsou odesílatelé a speditéři propojeni prostřednictvím standardizovaných rozhraní. To snižuje technické úsilí speditérů a všichni účastníci pracují se stejnou datovou bází. V rozhovoru pro eurotransport.de Pfister zdůraznil, že z platformy by mohli těžit zejména menší speditéři: „Chceme udržet vstupní bariéry pro nové účastníky trhu co nejnižší.“ Místo vysokých fixních nákladů by firmy měly platit pouze za služby, které skutečně využívají. Přístup je zajištěn prostřednictvím Trade Marketplace, digitálního tržiště pro přepravní objednávky na platformě Transporeon. Zasilatelé se tam mohou snadno zaregistrovat a okamžitě přistupovat k nabídkám – bez složité integrace do vlastních systémů.

