

# SSL EXPRES

29.09.-30.09.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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



## SSL Express 29-09-2025 Rompf rezignuje na vedoucí pozici ve společnosti Bahn-InfraGo

Dirk Rompf rezignuje na svou pozici předsedy představenstva DB InfraGo. Minulý čtvrtek informoval spolkového ministra dopravy Patricka Schniedera a novou generální ředitelku Deutsche Bahn Evelyn Pallu, že již není k dispozici pro pozici generálního ředitele společnosti InfraGo, uvádí se v osobním prohlášení Rompfa, které měla k dispozici německá tisková agentura. Rompf dále uvedl, že si nemá co vyčítat, a to ani za dobu svého působení v DB AG, ani ve své současné pozici. Vyjádřil vděčnost za povzbuzení a popřál Evelynalle a Deutsche Bahn vše nejlepší. Spolkový ministr dopravy Schnieder uvedl, že ho Rompf stejný den ráno v osobním rozhovoru informoval, že již není k dispozici pro funkci předsedy představenstva InfraGO. „Lituji jeho rozhodnutí a děkuji mu, že souhlasil s převzetím této náročné role v InfraGO. Jeho rozhodnutí samozřejmě respektuji a včas oznámím, jak se s novou situací vypořádáme.“ Schnieder v pondělí navrhl paní Pallu jako novou šéfku Deutsche Bahn a Rompfa jako nového šéfa InfraGo. Pallu do pozice nové šéfky společnosti jmenovala v úterý dozorčí rada Deutsche Bahn. EVG předem oznámila, že bude hlasovat proti Pallové. Odbory zdůraznily, že jejich hlas proti Pallové by měl být chápán především jako hlas proti Rompfovi. Podle názoru odborů nelze s Rompfem v čele InfraGo hovořit o novém začátku pro železnici. Během svého působení ve funkci manažera bývalé DB Netz Rompf „nepřitahoval pozornost – ani pozitivním způsobem, naopak. Úsporná opatření zaváděl s důsledným úsilím a je částečně zodpovědný za to, že je infrastruktura v takovém stavu,“ uvedl generální ředitel EVG Martin Burkert. SPD údajně také kritizovala Schniedera za to, že předem nekoordinoval Rompfovo jmenování v rámci federální vlády. Rompfa měla jmenovat dozorčí rada DB InfraGo, přičemž schůze se měla konat v příštích několika týdnech. EVG (Německý svaz veřejných prací) se domníval, že má dobrou šanci tomuto jmenování zabránit. Předseda EVG Burkert předpokládal, že by manažer nezískal prostou většinu, protože proti němu mohli hlasovat i zástupci zaměstnavatelů v dozorčí radě. Rompf dříve mnoho let pracoval pro DB Netz, kde byl zodpovědný za plánování sítě. V současné době je výkonným ředitelem strategické poradenské společnosti Ifok, která také radí společnosti InfraGo. Spolkový ministr dopravy Schnieder v pondělí uvedl, že Rompf je přesně tou správnou osobou pro nejvyšší pozici ve společnosti InfraGo. Má 25 let zkušeností v železničním sektoru a hluboké znalosti infrastruktury. Paní Pallu v pondělí oznámila, že stále důvěřuje současnému generálnímu řediteli společnosti DB InfraGo, Philippu Naglovi. Nagl ve společnosti zůstane a zaujme zodpovědnou pozici, oznámila. Neupřesnila, o jakou pozici se bude jednat.



## SSL Express 29-09-2025 EU a Moldavsko prodloužily dohodu o silniční dopravě

EU a Moldavsko se rozhodly prodloužit svou dohodu o silniční nákladní dopravě do 31. března 2027. Evropská komise to oznámila minulý pondělí. Dohoda, která byla poprvé uzavřena na konci června 2022 v reakci na ruský útok na Ukrajinu, je v současné době omezena do 31. prosince 2025. Zjednodušení přeshraniční silniční nákladní dopravy dohodnuté v dohodě je „skutečným

úspěchem“ pro obě strany, uvedl evropský komisař pro dopravu Apostolos Tzitzikostas. „Je to zásadní podpora moldavské ekonomiky a pomohlo zvýšit vývoz EU do Moldavska.“ Dohoda má usnadnit nejen vývoz a dovoz, ale i tranzit zboží přes EU. Dopravní společnosti z Moldavska již nepotřebují povolení a řidičské průkazy a osvědčení o kvalifikaci jsou také uznávány. EU uzavřela podobnou dohodu s Ukrajinou. Hlavním cílem je vytvořit jakousi náhradu za černomořské přepravní trasy, které se kvůli válce na Ukrajině staly nepoužitelnými.

Ve třetím čtvrtletí roku 2024 byl objem zboží vyváženého po silnici z Moldavska do EU prostřednictvím těchto „pruhů solidarity“ o 57 procent vyšší než ve stejném období roku 2021 – před uzavřením dohody. Hodnota tohoto zboží byla o 41 procent vyšší než v roce 2021. Naopak se podle Komise vývoz z EU do Moldavska zvýšil o 36 procent (objemově) a 49 procent (hodnotově).

28. září se v Moldavsku konají parlamentní volby. Průzkumy veřejného mínění naznačují těsný souboj mezi proevropskou stranou Akce a solidarita (PAS) prezidentky Maii Sandu a proruskými stranami. Výsledky voleb rozhodnou o tom, zda bude vláda v Kišiněvě pokračovat ve svých vztazích se Západem a ve svém cíli vstupu do EU. Sandu je nazývá nejdůležitějšími volbami v historii země.



### SSL Express 29-09-2025 Šéf přístavu Drážďany: Obnova po havárii mostu Carola Brücke bude trvat roky

Nákladní doprava na řece Labi se bude zotavovat z dopadů zřícení mostu Carola v Drážďanech po dobu několika let. Ztráta příjmů v obou českých přístavech v Lovosicích a Děčíně dosahuje přibližně 750 000 eur, uvedl pro německou tiskovou agenturu Heiko Loroff, generální ředitel společnosti Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO). „Mluvím o minimálně jednom až dvou letech, než budeme mít na vodní cestě zpět zákazníky, které jsme ztratili za posledních dvanáct měsíců.“ Většina zákazníků hledala alternativní dopravní trasy a své zboží dováží například z České republiky přes Slovensko k Dunaji.

V současné době neprobíhá nákladní lodní doprava kvůli nízké hladině Labe. Plánování na zbytek roku a na rok nadcházející je v plném proudu, uvedl Loroff. „Jsme rádi, že je vodní cesta nyní plně otevřená.“ Komunikace s městem Drážďany ohledně možných omezení na Labi nyní probíhá spolehlivě. Kritika se objevila zejména v měsících po zřícení mostu. Společnost však stále zjišťuje, zda by vůči městu mohly být uplatněny nároky na náhradu škody.

Celé odvětví v současnosti trpí obtížnými ekonomickými podmínkami. Špatná ekonomická situace vede společnosti k tomu, aby se stále více spoléhaly na levnější dopravní trasy. „A nejlevnějším způsobem dopravy jsou v současnosti stále nákladní automobily,“ řekl Loroff. Nedostatek investiční jistoty v tomto odvětví vede k menšímu počtu stavěných lodí. To vede k rostoucím cenám dopravy ve srovnání se silniční a železniční dopravou. K tomu se přidávají zvýšené požadavky na personál v důsledku přísnějších předpisů o pracovní době a rostoucích nákladů na pohonné hmoty.

Od poloviny srpna je řeka Labe znovu otevřena pro neomezenou plavbu. Po zřícení mostu Carola v září loňského roku zpočátku po dobu pěti měsíců neprobíhala žádná lodní doprava. Poté mohly nákladní lodě opět fungovat v omezené míře – po předchozí registraci a schválení Správou vodních cest a plavby města Drážďan.



### SSL express 29-09-2025 Letectví čelí více výzvám než jen zamezení emisí CO<sub>2</sub>

Doposud se toto odvětví zaměřovalo téměř výhradně na CO<sub>2</sub> – což je neúspěch, protože dopad létání na klima sahá daleko za tento rámec. Je naléhavě zapotřebí většího úsilí ke zmírnění i jiných dopadů než CO<sub>2</sub>, jako jsou kondenzační stopy. Corsia, jediný globální nástroj na ochranu klimatu v letectví, je neúčinný. Letecký průmysl by si to měl uvědomit a zvážit i další možnosti, jak zmírnit škodlivý dopad létání na klima.

Doposud se odvětví zaměřovalo výhradně na oxid uhličitý – což je vážné přehlédnutí, protože dopad létání na klima daleko přesahuje emitovaný CO<sub>2</sub>. Zejména kondenzační stopy ledových krystalků vytvářených leteckými motory zesilují oteplování atmosféry, v některých scénářích téměř stejně jako samotný emitovaný CO<sub>2</sub>. Vědecké studie ukazují, že pokud by byla odkloněna přibližně 2 procenta všech letů, mohl by se dopad kondenzačních stop na klima snížit až o 60 procent. Nejproblematictější kondenzační stopy se vyskytují v určitých nadmořských výškách a během nočních letů, takže k dosažení významného dopadu stačí několik cílených změn kurzu. Náklady by se pohybovaly mezi 5 a 25 dolary/ekvivalent CO<sub>2</sub>; to je zlomek nákladů na snížení emisí prostřednictvím SAF.

Některé letecké společnosti již testují alternativní plánování tras, aby snížily svůj dopad na klima, ale je jich příliš málo. Odvětví se musí řídit tímto příkladem.



## SSL Express 29-09-2025 Význam papíru v globálním obchodě

Po staletí byl mezinárodní obchod vázán papírem. Konosamenty, směnky, akreditivy, osvědčení o původu a celní prohlášení fungovaly jako základ důvěry mezi kupujícími, prodávajícími, bankami a regulačními orgány. I dnes, v roce 2025, závisí miliardy transakcí ročně na tisku, razítkování a zasílání těchto dokumentů po celém světě. Paradox je zarážející. Obchodní toky probíhají digitální rychlostí, ale dokumentace se stále plazí tempem inkoustu a papíru. Změna však již není volbou, je nevyhnutelná. Budoucnost obchodní dokumentace nespočívá pouze v přechodu na bezpapírovou formu, ale také v budování digitální důvěry, která bude uznávána napříč hranicemi, odvětvími a regulačními orgány.

Mnoho lidí mimo obor se ptá: proč se obchod tak dlouho držel papírové formy, když téměř všechna ostatní odvětví přešla na digitalizaci? Odpověď spočívá v povaze obchodních dokumentů. Náložní list není jen přepravním dokladem, ale také dokladem o vlastnictví a důkazem existence přepravní smlouvy. Akreditiv není pouhým platebním příkazem, ale právním zárukou podloženou složitými podmínkami. Papír nabízel hmatatelnost a právní jistotu u soudů, kde digitální alternativy ještě nebyly důvěryhodné. Dalším důvodem byla fragmentace. Každá země má svůj vlastní právní rámec, každá banka svůj vlastní kontrolní seznam pro dodržování předpisů a každý dopravce své vlastní standardy pro dokumentaci. Bez globální harmonizace zůstal papír nejnižším společným jmenovatelem.

První vlna změn spočívala v jednoduché elektronizaci, kdy se papírové dokumenty převáděly do naskenovaných souborů PDF nebo e-mailů. To bylo pohodlné, ale neřešilo to otázky důvěry, interoperability ani podvodů. Naskenovaný nákladní list bylo stále možné zfalšovat a soubor PDF nebyl o nic lépe strojově čitelný než jeho papírová předloha.

Druhá vlna – digitalizace – je to, čeho jsme dnes svědky. Jedná se o vytváření dokumentů, které jsou od počátku digitální. Tyto dokumenty jsou strojově čitelné, odolné proti manipulaci a interoperabilní. Mohou plynule proudit přes hranice a systémy a být okamžitě kontrolovány celními orgány, bankami a protistranami.

Hlavní faktory digitální důvěry v obchodě

### 1. Právní uznání prostřednictvím MLETR

Modelový zákon UNCITRAL o elektronických převoditelných záznamech (MLETR) je právním základem pro uznání digitálních obchodních dokumentů jako rovnocenných s papírovými. Mnoho

zemí, jako Singapur, Bahrajn a Spojené království, již přijalo zákony založené na MLETR, v souladu s ním nebo kompatibilní s ním, a mnoho dalších se ubírá stejným směrem. Tím je zajištěno, že elektronický nákladní list nebo digitální směnka mají stejnou právní platnost jako jejich papírová verze.

## 2. Standardy prostřednictvím ICC a UN/CEFACT

Iniciativa ICC Digital Standards Initiative (DSI) a datové modely UN/CEFACT vytvářejí společné rámce pro výměnu dat. To znamená, že nákladní list vystavený v Šanghaji může být uznán a zpracován v Rotterdamu bez nutnosti opětovného zadávání informací.

## 3. Technologické platformy a interoperabilita

Blockchainové platformy, systémy založené na API a cloudové dokumentační nástroje zvyšují bezpečnost a dostupnost digitálního obchodu. Budoucnost však nespočívá v tom, že jedna platforma zvítězí nad druhou, ale v interoperabilitě napříč ekosystémy. Proto odvětvové skupiny jako FIT Alliance (BIMCO, DCSA, FIATA, ICC, SWIFT) a GSBN pracují na sjednocení formátů digitálních dokumentů.

## 4. Regulační tlak a odolnost dodavatelského řetězce

Pandemie COVID-19 a blokáda Suezského průplavu odhalily křehkost papírových systémů. Kontejnery zůstaly nečinné, protože původní nákladní listy uvízly v kurýrních skladech. Banky měly během lockdownů potíže se zpracováním papírových akreditivů. Tyto šoky urychlily regulační snahy o zavedení bezpapírových procesů.

Pro dopravce, přepravce a zasilatelské společnosti není přechod na bezpapírové řešení pouze opatřením vedoucím k úspoře nákladů. Jedná se o odolnost, rychlost a důvěru.

- Rychlejší odbavení: Elektronické dokumenty lze předložit a ověřit ještě před příjezdem lodí do přístavu.
- Nižší riziko: Záznamy chráněné proti manipulaci snižují riziko podvodů, ztráty nákladu a sporů.
- Lepší dodržování předpisů: Automatické přizpůsobení celním a obchodním finančním požadavkům snižuje nákladné chyby.
- Začlenění malých a středních podniků: Menší vývozci, kteří si nemohou dovolit zpoždění, získávají rychlejší a levnější přístup na trhy. Vezměme si například elektronické nákladní listy (eBL). Jejich přijetí je stále pod 10 %, ale dynamika rychle roste.

Budoucnost může být digitální, ale současnost je stále chaotická.

- Nejednotné právní rámce: Ne všechny země dosud přijaly zákony založené na MLETR. To znamená, že digitální dokumenty nemusí být vymahatelné všude.
- Technologická síla: Konkurenční platformy někdy vytvářejí novou fragmentaci, místo aby ji řešily.
- Obavy z nákladů: Malé a střední podniky se obávají nákladů na zavedení nových digitálních nástrojů bez jasné návratnosti investic.
- Kulturní setrvačnost: Někteří zúčastnění stále upřednostňují pohodlí fyzických podpisů a razítek.

Skutečný průlom nastane, až budou obchodní dokumenty nejen digitální, ale také propojené.

Představte si svět, ve kterém

- chytrá smlouva spustí nezbytné obchodní dokumenty,
- sjedná pojištění,
- digitální akreditiv ověří elektronický nákladní list a digitální obchodní dokumenty,
- což následně spustí předběžné celní odbavení a
- nakonec vydání dodacího příkazu.

Nejedná se o sci-fi, ale o vizi, kterou sledují organizace jako Světová obchodní organizace (WTO) prostřednictvím své dohody o usnadnění obchodu, Mezinárodní obchodní komora (ICC) prostřednictvím DSI a regionální obchodní bloky prostřednictvím svých rámců pro bezpapírový obchod. Konečným cílem je digitální ekosystém důvěry, ve kterém dokumenty, data a platby proudí plynule, což zkracuje obchodní cykly o několik dní, uvolňuje miliardy na financování a snižuje rizika pro všechny zúčastněné strany.

Odvětví diskutuje o digitálním obchodu již dvě desetiletí. Zákony jsou připraveny, normy existují a technologie je prověřená. Skutečná propast již není mezi papírem a digitálními technologiemi, ale mezi společnostmi, které mohou fungovat v ekosystémech důvěry, a těmi, které toho nejsou schopny. Otázka zní: když globální dodavatelské řetězce budou vyžadovat dodržování předpisů, financování a viditelnost v reálném čase, bude vaše společnost touto změnou předstihovat, nebo se bude snažit dohnat ztrátu?



### !?!? SSL Express 29-09-2025 Hapag-Lloyd zasahuje „šokem a úžasem“ s novými GRI pro trasu Asie-Evropa (The Loadstar)

Minulý pátek se objevila reakce námořních dopravců na prudký pokles přepravních sazeb na trasách mezi Asií a Evropou, přičemž jeden z partnerů Gemini Cooperation se bude snažit zvýšit spotové sazby v polovině příštího měsíce. Ve snaze zvrátit pokračující pokles sazeb na dvou klíčových trasách mezi Asií a Evropou oznámila společnost Hapag-Lloyd, že 15. října, kdy by mělo skončit období poklesu po Zlatém týdnu, zavede řadu významných všeobecných zvýšení sazeb (GRI) na trasách mezi Asií a severní Evropou a mezi Asií a Středozemním mořem. Dopravce uvedl, že zavede GRI ve výši 1 200 USD za 20 stop a 2 000 USD za 40 stop na zásilky ze všech východoasijských přístavů původu do severní Evropy. Na trase Dálný východ – západní Středomoří bude GRI činit 1 750 USD za 20 stop a 2 500 USD za 40 stop, zatímco pro východní Středomoří se bude pohybovat mezi 1 800 a 2 150 USD za 20 stop v závislosti na cílovém regionu a mezi 2 600 a 2 700 USD za 40 stop. Sazby zahrnují přírážku dopravce za palivo pro námořní dopravu.

Nové GRI připomínají taktiku „šok a úžas“, kterou dopravci dříve používali v dobách ztrátových spotových sazeb – minulý týden klesla sazba na trase Šanghaj–Rotterdam v indexu spotových sazeb Drewry WCI pod psychologicky důležitou hranici 2 000 USD za 40 stop a dosáhla 1 910 USD za 40 stop. Během posledního období přetrvávající slabosti spotových sazeb na trasách mezi Asií a Evropou, v posledních měsících roku 2023, se společnost CMA CGM pokusila více než zdvojnásobit sazby FAK, a to z méně než 1 500 USD na 3 000 USD za 40 stop během dvou týdnů v prosinci 2023. Tentokrát však budou GRI zavedeny v období, kdy se očekává, že dopravci v týdnech 40–43 výrazně omezí kapacitu – Zlatý týden začíná tuto středu, 1. října (40. týden), ačkoli mnoho továren v jižní Číně je v současné době již uzavřeno kvůli tajfunu Ragasa a mohlo by se znovu otevřít jen na pár dní před státním svátkem.

Podle nedávné analýzy společnosti Sea-Intelligence Consulting se sdružení Gemini Cooperation – všechny služby Hapag-Lloyd v Asii a Evropě jsou poskytovány ve spolupráci s aliančním partnerem Maersk Line – chystá v tomto období snížit svou běžnou kapacitu na trase Asie–Středomoří o přibližně 25 % a na trase Asie–severní Evropa o přibližně 7,5 %. Nicméně dopravci Ocean Alliance a Premier Alliance, stejně jako samostatně působící MSC, se rovněž chystají v reakci na Zlatý týden snížit kapacitu, a to o 17 % až 25 % na trase Asie–severní Evropa a o 10 % až 20 % na trase Asie–Středomoří, což naznačuje, že Gemini se stává v oblasti strategií obchodní kapacity spíše výjimkou.

„Nárůst počtu blank sailings, který se očekával během Zlatého týdne, se nyní jasně projevil,“ uvedla společnost Sea-Intelligence tento týden. „Tato analýza však ukazuje, že reakce trhu nebyla zdaleka jednotná. Zrychlení snižování kapacity se v jednotlivých hlavních obchodních trasách lišilo v načasování a bylo způsobeno různými strategiemi na úrovni aliancí, přičemž trend formovali jasní průkopníci a spíše reaktivní hráči. Rozmanitost strategií – od toho, kdo se rozhodl jako první, až po způsob, jakým bylo snížení kapacity provedeno – podtrhuje složitou dynamiku konkurence, která zde působí. Pro přepravce je to jasným signálem, že klíčovým rysem trhu pravděpodobně zůstanou změny sítě taktické a na poslední chvíli, nikoli monolitické úpravy kapacity,“ dodala společnost.



### **SSL express 29-09-2025 Sazby mírně rostou, ale deficit se oproti loňskému roku zvyšuje**

Celosvětové průměrné sazby za leteckou přepravu zboží v 38. týdnu mírně vzrostly, protože poptávka zůstala stabilní a celková kapacita se udržela na stejné úrovni, a to i přes narušení provozu na několika evropských letištích. Rozdíl mezi současnými průměrnými cenami za leteckou přepravu zboží a jejich loňskou úrovní se však zvětšil na -5 %, přičemž v případě spotových cen z Asie a Tichomoří do USA činí deficit nejméně -20 % v důsledku dopadu nových rušivých obchodních a celních politik USA, zejména na přepravu zboží v rámci elektronického obchodu. Podle nejnovější týdenní analýzy společnosti WorldACD Market Data vzrostly průměrné celosvětové sazby v 38. týdnu (15. až 21. září) mezi týdny (WoW) o +1 % na 2,44 USD za kilogram, a to díky nárůstům v Africe (+3 %), Asii a Tichomoří (+2 %), Severní Americe (+2 %) Evropě (+1 %) a na Středním východu a jižní Asii (MESA, +1 %). Sazby v některých klíčových regionech jsou však nyní výrazně nižší než v loňském roce, přičemž ceny v Asii a Tichomoří zaostávají o 7 % za loňským rokem a ceny v regionu MESA klesly o 22 % oproti loňským vysokým úrovním, a to na základě průměru spotových a smluvních sazeb na celém trhu.

V případě zásilek z oblasti Asie a Tichomoří zůstaly průměrné spotové sazby v minulém týdnu na úrovni 3,65 USD za kilogram, což je stejná hodnota jako v předchozích dvou týdnech, ale výrazně (-11 %) nižší než v loňském roce, kdy silná poptávka zejména ze strany e-commerce trhů již začala tlačit spotové ceny nahoru. Letos naopak vyšší cla USA a zrušení bezcelních výjimek de minimis pro zásilky s nízkou hodnotou podkopaly růst a cenovou hladinu. Průměrné spotové sazby ve výši 4,79 USD z trhů v asijsko-pacifickém regionu do USA byly v 38. týdnu v zásadě stabilní, a to i přes určitou volatilitu poptávky v mezitýdenním srovnání. Za poslední tři týdny však byly průměrné spotové sazby z trhů v asijsko-pacifickém regionu do USA nejméně o 20 % nižší než v loňském roce, a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí zahrnutých v datech WorldACD. Tchaj-wan je jediným významným trhem v oblasti Asie a Tichomoří, kde jsou sazby do USA v současné době vyšší než v loňském roce, a to 6,18 USD za kilo (+11 % meziročně), a to díky rostoucímu objemu high-tech zařízení.

Spotové ceny do USA z Jižní Koreje (-3 %) a Číny (-7 %) byly odolnější než většina trhů původu, zatímco ceny z Hongkongu (-11 %), Japonska (-29 %), Vietnamu (-23 %), Thajska (-25 %), Malajsie (-31 %) a Singapuru (-34 %) do USA meziročně výrazně poklesly. K těmto velkým meziročním deficitům došlo navzdory skutečnosti, že objemy přepravy z většiny těchto trhů původu do USA jsou výrazně nad loňskou úrovní, protože američtí dodavatelé a asijské přepravci letos hledali alternativní zdroje dodávek. Objemy přepravy z Číny (-1 %), Hongkongu (-19 %) a Japonska (-12 %) v 38. týdnu meziročně poklesly, ale objemy z Tchaj-wanu (+51 %), Vietnamu (+44 %), Thajska (+43 %), Malajsie (+28 %) a Singapuru (+12 %) jsou výrazně nad loňskou úrovní. Ve srovnání s předchozím týdnem došlo k týdennímu nárůstu objemu přepravy z některých trhů v asijsko-pacifickém regionu, jako je Jižní Korea (+14 %), Thajsko (+10 %), Singapur (+8 %) a Hongkong (+7

%) do USA, ale tyto nárůsty většinou následovaly po poklesech v předchozích dvou nebo třech týdnech na trhu, který zůstává nestabilní. Celkový objem přepravy z Asie a Tichomoří do USA vzrostl o 2 % v porovnání s předchozím týdnem a o 5 % v porovnání se stejným obdobím loňského roku.

Ve srovnání s tím se objem přepravy z Asie a Tichomoří do Evropy v 38. týdnu celkově zvýšil o podobnou hodnotu (+6 % meziročně), ale výkonnost jednotlivých trhů se značně lišila od trhů do USA. Například přepravní hmotnost z Číny a Hongkongu do Evropy meziročně vzrostla o 8 % a 5 %, stejně jako objemy z Tchaj-wanu (+26 %) a Vietnamu (+9 %). Pokud jde o ceny, spotové sazby z Asie a Tichomoří do Evropy také meziročně poklesly, ale v mnohem menší míře než do USA, a to v průměru o -6 %, včetně meziročního poklesu z Hongkongu (-7 %), Japonska (-11 %), Vietnamu (-21 %), Thajska (-16 %), Malajsie (-26 %) a Singapuru (-9 %). Spotové sazby z Číny do Evropy v posledních měsících také většinou meziročně klesaly, i když se v 38. týdnu vrátily do kladných hodnot (+3 % meziročně), stejně jako sazby z Jižní Koreje (+2 %) a Tchaj-wanu (+5 %).

Letecké nákladní služby a kapacity z některých částí východní Asie, včetně jihovýchodní Číny, Hongkongu, Tchaj-wanu a Filipín, byly tento týden výrazně ovlivněny „supertajfunem Ragasa“, dosud nejsilnějším tajfunem letošního roku. Vzhledem k tomu, že k těmto narušením dochází těsně před čínským svátkem Zlatý týden, který se koná příští týden, neoficiální zprávy naznačují, že spotové sazby letecké nákladní dopravy z Číny na začátku 39. týdne výrazně vzrostou – WorldACD o tom podá podrobnější zprávu příští týden.



#### **SSL Express 29-09-2025 Využití potenciálu protijedoucího provozu**

Technologická společnost Mansio zveřejnila bílou knihu „o současné regulační mezeře v evropské dálkové silniční nákladní dopravě“, uvádí technologická společnost. Cílem je explicitně rozšířit zvýšenou povolenou celkovou hmotnost 44 tun, která již platí v kombinované dopravě (KD), i na protijedoucí nákladní dopravu. Podle generálního ředitele společnosti Mansio Dr. Maika Schürmeyera pro to existuje řada důvodů. Mansio si klade za cíl definovat protijedoucí provoz jako samostatný druh dopravy a regulovat jasné standardy a minimální kritéria. Na tomto základě a s podporou digitálního ověřování by měly být úřady schopny snadno provádět kontroly a speditéři, poskytovatelé logistických služeb a spediční společnosti by měly mít vysokou úroveň právní jistoty. Autoři bílé knihy považují časový rámec pro právní definici protijedoucího provozu se zvýšenou přípustnou celkovou hmotností 44 tun za příznivý. Probíhající revize směrnice 96/53/ES a priority současného dánského předsednictví Rady EU umožňují jasné a pragmatické doplnění, říkají.

Generální ředitel společnosti Mansio Dr. Maik Schürmeyer vnímá projekt jako příležitost pro logistický průmysl: „Vzhledem k evropským emisním cílům se nacházíme v přechodném období. Ochota EU reformovat se a řídit zelenou transformaci je zřejmá. Vozidla s nulovými emisemi nabývají na významu i v dálkové dopravě.“ Reciproční dopravní ujednání by také usnadnilo používání elektrických nákladních vozidel v dálkové dopravě. Schürmeyer chce proto dále připravit cestu pro elektrické nákladní vozy v dálkové dopravě: „Elektrický nákladní automobil lze během reciproční přepravy levně nabíjet ve vlastním depu a poté jej velmi efektivně využívat ve druhé směně. To je skutečný zlom, pokud jde o celkové náklady na vlastnictví. Úpravou povolené celkové hmotnosti na 44 tun se užitečné zatížení zvýší přibližně o 15 procent – při zachování stejné hmotnosti vozidla. To umožňuje efektivněji využít potenciál protijedoucího provozu z ekologického i ekonomického hlediska. Další výhodou je, že úprava neznamena žádné dodatečné daňové výdaje ani investice pro stát,“ vysvětluje Schürmeyer.



## SSL Express 29-09-2025 Umělá inteligence představuje „překvapivou“ hrozbu pro práci přepravců – ale není to jen špatná zpráva (The Loadstar)

Málokoho překvapí titulky zpráv říkající, že úspora pracovní síly v DSV nemusí skončit na původních 13.000. Vzhledem k současné situaci na trhu by podle jednoho analytika mohlo propouštění dosáhnout až 10 % namísto dříve oznámených 6–8 %, což představuje asi 16 250 pracovních míst.

Kuehne + Nagel, Expeditors, UPS – všechny tyto společnosti se do toho pustily.

Jako vždy se jedná o kombinaci několika faktorů. Cla, geopolitická nejistota a nedostatek důvěry spotřebitelů vedou k nižším výnosům – zatím je to normální. Tentokrát však odvětví čelí také rostoucímu využívání umělé inteligence a agenturní umělé inteligence, což má přímý dopad na počet pracovních míst. Vezměme si například UPS: zavedení umělé inteligence určené k optimalizaci doručovacích tras, dynamického stanovení cen a řízení nákladu přispěje podle společnosti k úbytku 20 000 pracovních míst v tomto roce. Jiné společnosti, jako například DHL, provádějí restrukturalizaci s ohledem na umělou inteligenci.

Počet pracovních míst ohrožených umělou inteligencí je ohromující – ale nejsou to samé špatné zprávy. Podle nedávné studie MIT Center for Transportation & Logistics může umělá inteligence zastat úkoly v hodnotě přibližně 65 miliard dolarů, což má dopad na 1,1 milionu pracovních míst v oblasti dopravy na plný úvazek v USA. Některé z nich se samozřejmě týkají osobní dopravy – prodej jízdenek atd. – ale studie uvádí, že „velmi ohrožení“ budou „agenti a speditéři nákladní dopravy“. Studie zjistila, že umělá inteligence dokáže efektivně nahradit úkoly související se zpracováním informací, rozhodováním a kvantitativními úkony. Společnosti obecně tvrdí, že díky použití „agentu AI“, což je nejnovější módní výraz, budou moci vykonávat více práce se stejným počtem zaměstnanců. „Agent AI je dalším krokem. V podstatě jde o to, že agentovi nebo botovi dáte pokyn, aby za vás vykonal práci,“ vysvětlila prezidentka společnosti Flexport Sanne Manders. „První agenty jsme již uvedli do naší aplikace. ChatGPT 5 například obsahuje agentický režim, takže jej můžete nechat naplánovat schůzku nebo něco podobného. To je skvělý příklad použití, plánování schůzek, provádění výzkumu. Mít boty nebo agenty, kteří pracují samostatně na základě rámce, ve kterém fungují – to bude budoucnost logistiky. A ano, sníží to náklady podnikání; mluvíme o významných částkách. Víte, pro celé odvětví to bude znamenat ztrátu pracovních míst. Ale myslíme si, že můžeme naši výhodu v oblasti umělé inteligence proměnit v růst, a pak to nepovede ke ztrátě pracovních míst.“

Společnost Flexport nedávno dokončila své první plně automatizované celní odbavení bez lidského zásahu („no, někdo to kontroluje“). „V současné době neexistuje jediný produkt, který bychom uváděli na trh bez využití umělé inteligence. A ve skutečnosti nás v polovině října čeká velké uvedení produktu na trh, které bude opět plně umělé inteligence. Chceme, aby naši operátoři mohli jednoduše komunikovat s dodavatelskými řetězci, které spravují.“

Samozřejmě již v minulosti došlo k revolucím v oblasti zaměstnání – průmyslová revoluce, automatizace – a trh práce se těmito změnám přizpůsobil. Americký dopravní sektor vyplatil v roce 2024 mzdy v hodnotě 290 miliard dolarů – studie MIT zjistila, že automatizace šesti největších úkolů vystavených AI by mohla vést k ročnímu snížení nákladů o 1 až 4 miliardy dolarů, což je ve skutečnosti pouze 1,3 % těchto mezd. Studie dospěla k závěru, že nejlepší praxí by ve skutečnosti nebylo propouštět pracovníky, ale vyškolit je pro nové úkoly. „Tito pracovníci obvykle disponují cennými institucionálními znalostmi, které mohou být pro organizaci i nadále velmi prospěšné. Navíc externí nábor nových zaměstnanců bývá dražší než přeškolení stávajících zaměstnanců,“ uvádí studie.

Lidé jsou natolik kreativní, že pokud jim robot vezme mizernou práci, vymyslí si něco jiného.



## !?! SSL Express 29-09-2025 Analýza: recese v kontejnerové přepravě; jaká je pravděpodobnost? (The Loadstar)

Prognózy v oblasti kontejnerové přepravy mohou být složité. S výjimkou specializovaných a zpětných přeprav znamená širší komodit přepravovaných v kontejnerech, že přístup založený na produkci, spotřebě a čistém obchodu, který lze použít k prognózování toků železné rudy nebo ropy, je nepraktický. Zároveň může jednoduchý a neměnný multiplikátor HDP vést k opomenutí důležitých krátkodobých a dlouhodobých faktorů. V praxi proto musí prognostici zaujmout různorodý přístup a zároveň aplikovat makroekonomický pohled, který podle našich zkušeností často chybí v diskusích o kontejnerové přepravě (na rozdíl od aplikace logistického nebo dodavatelského řetězce).

Tento přístup může pomoci vysvětlit nedávný silný růst kontejnerové přepravy. Odolnost obchodních toků v dosavadním průběhu tohoto roku (v první polovině roku kolem 4,5 % po růstu 6,6 % v roce 2024) je jedním z důvodů, proč se zvýšily prognózy globálního růstu z 3 % meziročně v aktualizaci za druhé čtvrtletí na 3,5 % v datech za třetí čtvrtletí. Již delší dobu panuje relativní optimismus ohledně výhledu kontejnerové přepravy v roce 2025, přičemž prognózy v posledních pěti aktualizacích se pohybovaly mezi 3 % a 3,9 % meziročně, což je obecně nad konsensem odvětví. Názor, že růst obchodu v příštím roce poklesne na přibližně 1,7 %, souvisí především s očekávaným cyklickým zpomalením světové ekonomiky, které bude ještě umocněno dopady dynamiky předběžného nakupování specifické pro dané odvětví v roce 2025.

Americká cla představují riziko pro obchod, ale neznamenají konec globalizace. Nejedná se však o strukturální změnu v obchodě ani o nástup plnohodnotné „deglobalizace“ a očekává se, že po skončení nadcházejícího zpomalení dojde k obnovení růstu obchodu.

Pokud americká cla zůstanou přibližně na současné úrovni, lze očekávat pokles předpokládaného objemu dovozu do USA ve srovnání s hypotetickým stavem bez cel, protože dovážené kontejnerové zboží se stane dražším ve srovnání s jinými věcmi, za které mohou jednotlivci a podniky utrácet své peníze. Ačkoli USA zatím zůstávají „spotřebitelem poslední instance“, cla nemají významný vliv na prognózy globálního objemu kontejnerové přepravy v následujících čtvrtletích. To se pravděpodobně nezmění, pokud se neobjeví důkazy o trvalejší změně ve výdajích a dovozních vzorcích USA.

Navíc cla nejsou jediným relevantním faktorem ovlivňujícím výhled kontejnerového obchodu (Severní Amerika se v roce 2024 podílela 18,5 % na celosvětovém dovozu kontejnerů a 7,3 % na vývozu). Konkrétně, nedávné změny v čínské ekonomice také v současné době podporují obchod. „Čínský šok 2.0“ je výzvou pro výrobce mimo Čínu, ale (prozatím) pozitivním jevem pro kontejnerový obchod

V 21. století se opět ukázalo, že vývoj, který může způsobit problémy domácím průmyslovým odvětvím mimo Čínu, má pozitivní dopad na kontejnerovou přepravu. Poprvé, na počátku 21. století, přistoupení Číny k WTO a enormní rozmach její výrobní základny a logistické infrastruktury významně přispěly k nárůstu přepravních kilometrů v průmyslu, i když některá výrobní centra v rozvinutých ekonomikách utrpěla.

Co se děje tentokrát? Čínské úřady chtějí dosáhnout meziročního hospodářského růstu kolem 5 %, a tento růst musí odněkud pocházet. Nemůže pocházet z investic do rezidenčních nemovitostí, kde politikou vyvolané zpomalení zůstává v plném proudu a důvěra spotřebitelů je po pandemii stále na bodě mrazu. Místo toho se Čína zaměřila na výrobu a export jako hlavní hnací sílu růstu. Investovala značné prostředky do dalšího rozšiřování své výrobní základny, a to do té míry, že ekonomové nyní věří, že mnoho jejích průmyslových odvětví je tak produktivních, že to více než

kompenzuje snížení konkurenceschopnosti způsobené vyššími mzdovými náklady. Vysoce produktivní výrobní sektor, který produkuje více zboží, než dokáže domácí ekonomika spotřebovat, je zjevně receptem na snižování cen a přesměrování zboží k zahraničním odběratelům jako alternativě. Proto se v poslední době šíří širší narativ o „čínském šoku 2.0“, který zasahuje zaměstnanost a produkci v odvětvích high-tech a „nových energií“ v rozvinutých ekonomikách (především v Německu) a obecněji ve výrobních odvětvích na rozvíjejících se trzích. Lze se domnívat, že to bylo hlavním motorem silného růstu kontejnerové přepravy v posledních 18 měsících. Obchod s kontejnery je lépe chráněn před střednědobými riziky poklesu, než se obecně předpokládá.

Co by mohlo narušit naše předpoklady o globálním obchodu? Vidíme několik různých možných scénářů:

- globální recese způsobí propad celkové poptávky po kontejnerové přepravě;
- navzdory slevám na ceny zboží je konečná poptávka po tomto zboží nedostatečná a hromadí se jako zásoby. Pokud to povede k finančním problémům čínských firem, budou nakonec muset omezit a snížit výrobu;
- jiné země mimo USA se obávají o zdraví svých domácích výrobních odvětví a v důsledku toho uvalí na Čínu cla nebo širší obchodní bariéry.

Pokud se podíváme na tyto kanály postupně, globální recese (potenciálně spojená s fiskálními krizemi) je jasným rizikem, ale pro toto odvětví není novým zdrojem rizika a je ze své podstaty obtížné ji předvídat. Z dalších dvou kanálů se zdá, že šance na úspěšná opatření v čínském průmyslu budou mít významnější dopad na kontejnerové zboží než nárůst globálního protekcionismu. Čínské úřady již vyjádřily znepokojení nad rozsahem nadměrné nabídky a cenových slev v různých průmyslových odvětvích a mohou se pokusit podpořit racionalizaci výroby. Stále méně ziskové podniky mohou z vlastní iniciativy omezit výrobu. Pokud jde o protekcionistický obrat proti Číně mimo USA, je zde na místě skepse. Pokud dojde k nárůstu globálního protekcionismu, bude se pravděpodobně týkat „strategických“ komodit, které tvoří relativně malou část širšího sortimentu kontejnerových produktů.

Dalším faktorem, který je třeba zvážit, je to, že ekonomiky, které jsou rovněž závislé na Číně jako zdroji vývozních příjmů (nebo kde je Čína hlavním zdrojem přímých zahraničních investic), nemusí považovat pokus o omezení dovozu průmyslových výrobků za opodstatněný. Výjimkou by zde mohla být Indie, která se obecně nebojí zavádět obchodní bariéry, ale jinak se lze domnívat, že pravděpodobnost, že širší spektrum rozvíjejících se ekonomik zvýší obchodní bariéry vůči Číně, je omezená. Pokud svět nezaujme protekcionistický postoj ve stylu 30. let 20. století a cla se nebudou vztahovat na širokou škálu „běžných“ produktů, ale pouze na „strategické“ zboží, měl by být kontejnerový obchod do jisté míry chráněn před zvýšením cel a protekcionismem – i když oba tyto faktory představují riziko poklesu.



### SSL Express 30-09-2025 3 miliardy eur na vojenskou infrastrukturu v přístavech (DVZ)

Vzhledem k tomu, že minulý týden hamburský přístav hostil cvičení Bundeswehru „Red Storm Bravo“, zdůrazňuje to něco, co bylo v politických debatách často opomíjeno: mimořádnou roli německých námořních přístavů. Nejsou jen hnací silou zahraničního obchodu a energetických uzlů, ale také kritickou infrastrukturou a v dobách krize páteří vojenské logistiky. Námořní přístavy jsou však ve stejné situaci jako Bundeswehr: oba byly po více než tři desetiletí od znovusjednocení trestuhodně zanedbávány při modernizaci. Pokud jde o Bundeswehr, tento deficit byl nyní uznán

a existuje veřejný konsenzus na jeho řešení. S námořními přístavy máme k dosažení tohoto bodu stále daleko.

Desítky let trvající nahromadění oprav v přístavech nyní dosahuje 15 miliard eur. Z toho 3 miliardy eur se vynakládají na vojenskou infrastrukturu. Důsledky jsou zchátralé nábrežní zdi, nedostatek těžkých ploch, zastaralé železniční spojení a digitální mezery. To nejen zpomaluje výkon, ale také ohrožuje naši bezpečnost. V důsledku toho infrastruktura v přístavech a jejich zázemí naléhavě potřebuje investice. Konkrétně v Hamburku se jedná o rekonstrukci nových či z provozu vyřazených ro/ro ramp a nábreží pro manipulaci s vojenským nákladem a modernizaci přístavní železnice pro vojenskou dopravu. Podobné projekty jsou plánovány v přístavech Brémy, stejně jako v Cuxhavenu, Emdenu, Nordenhamu, Wilhelmshavenu, Kielu, Lübecku, Rostocku a Stralsundu. I zde se pozornost zaměřuje na obnovu oblastí vhodných pro těžké náklady, rozvoj nových a rozšíření železniční infrastruktury. Za financování těchto projektů je také zodpovědné spolkové ministerstvo obrany. Koneckonců, zlom znamená víc než jen novou výzbroj a zvýšené výdaje na obranu. Bez cíleného rozšiřování přístavní infrastruktury nebude možné udržitelně posílit Bundeswehr ani adekvátně podpořit spojence v případě obranné krize. Stručně řečeno: Bez silných přístavů se tento zlom nezdaří.

Ačkoli za provoz přístavů často odpovídají státní a místní orgány, žádný stát nemůže sám zvládnout strategické úkoly celostátního významu. Ochrana a rozšiřování námořních přístavů je národní odpovědností. Federální vláda proto musí trvale přispívat k financování bezpečnostní infrastruktury přístavů – a to i prostřednictvím obranného rozpočtu. Vláda vyslala důležité první signály zvláštním fondem pro infrastrukturu a zvýšenými výdaji na obranu. Nyní musí tyto prostředky plynout konzistentně i do námořních přístavů. Je zapotřebí jasná finanční architektura, která bude implementovat princip kauzální souvislosti, což znamená: kdo zadává zakázku, musí také platit. Priority bezpečnostní politiky nesmí být mařeny jurisdikčními a resortními hranicemi. Aby se předešlo dalšímu nahromadění rekonstrukcí, je kromě finančních prostředků ze zvláštního fondu a rozpočtu na obranu zapotřebí trvalé základní financování ve výši 500 milionů eur. Koneckonců, jakožto dodavatelské uzly a nástroje umožňující energetickou transformaci plní přístavy i další úkoly celostátního významu.

Kromě financování infrastruktury jsou naléhavě nutné investice také do kybernetické bezpečnosti, digitální obrany a průzkumných systémů. Zde jsou také nutné jasné suverénní odpovědnosti a právní rámce pro ochranná opatření, jako je obrana proti dronům. Německo je jako ekonomické centrum a země s vysokým bezpečnostním profilem obzvláště lákavým terčem útoků. Jako nepostradatelné uzly obrany a zásobování jsou námořní přístavy v případě krize „první linií útoku“. To dokazuje jak historie, tak i současnost: uzly v Severním a Baltském moři pravidelně zažívají hybridní útoky: sabotáže proti přístavním zařízením, drony přelétávající nad terminály, špionáž v loděnicích a průzkum podmořských kabelů jsou součástí každodenního života. Proto je o to důležitější zajistit odolnost námořních přístavů. Jejich ochrana nejen zajišťuje ekonomickou sílu země, ale také obranné schopnosti Německa a Evropy. K dosažení tohoto cíle je nezbytná užší spolupráce mezi Bundeswehrem, policií, zpravodajskými službami, přístavními správami a soukromými provozovateli. Přístavy dosud nebyly do tohoto procesu strategicky zapojeny. V budoucnu by koordinační roli mohla převzít nová Rada národní bezpečnosti v Úřadu spolkového kancléře.

Cvičení „Red Storm Bravo“ v Hamburku jasně ukázalo: Námořní přístavy jsou klíčovými místy pro tuto měnící se éru. Jejich ochrana a modernizace musí být nejvyšší politickou prioritou. Tři miliardy eur na vojenskou infrastrukturu nejsou luxusem, ale nutností bezpečnostní politiky. Protože jde o víc než jen o logistiku – jde o naši svobodu, naši prosperitu a naši bezpečnost.

P.S. A co Labe, taky by se dalo využít ... a utratit zde nějaké peníze



## SSL express 30-09-2025 POUČTE SE Mate's Receipt NENÍ totéž co náložný list (Shipping and Freight Resources)

Podnikání v oblasti globální dopravy má ve svých operacích mnoho složitostí a proměnných, přičemž námořní přeprava je zvláště známá svými rozmanitými přepravními operacemi, manipulací s různými typy nákladu a požadavky na dokumenty. Dokumenty před prodejem, dokumenty při vyjednávání o smlouvě, dokumenty před zabalením, dokumenty po zabalení, dokumenty před odesláním, doklady při přepravě, doklady před zaplacením, doklady k platbám, doklady při platbách, doklady po zaplacení..... chápete směr. Takže je přirozené, že mnoho lidí, dokonce i těch z oboru, je trochu zahlceno všemi těmito dokumenty, a to zejména proto, že mnoho informací ve všech těchto dokumentech se opakuje.

Jedním z takových dokumentů, který se používá hlavně a zejména při hromadných obchodech a pro volně ložené zboží, je Mate's Receipt. Jakýkoli náklad naložený na palubu lodi pro volně ložené materiály nebo bulk carrier lodě obdrží potvrzení jako důkaz o jeho přijetí na palubu lodi. Tato stvrzenka je podepsána prvním důstojníkem, který má na starosti nákladní operace na palubě, a odtud termín "stvrzenka (prvního) důstojníka". Je to dost podobné detailům na náložném listu (například BIMCO's CONGENBILL 2022), což může být důvodem pro určité zmatky. Ale tady podobnost končí. I když Mate's Receipt může být použita k požadavku na vydání konosamentu, Mate's Receipt je pouze "stvrzenkou" ke zboží, na rozdíl od konosamentu, který je

1. Přepravním dokladem
2. Dokladem o přepravní smlouvě nebo přepravní smlouvě, v závislosti na typu smlouvy
3. Dokladem o vlastnictví ke zboží
4. Příjmem nákladu

Proč je Mate's Receipt tak důležitý? Stvrzenka důstojníka neříká jen "*máme váš náklad*". Zaznamenává také stav nákladu v době nakládky. Pokud jsou například ocelové tyče zrezivělé nebo jsou pytle roztrhané, jsou tyto poznámky zaznamenány na stvrzence. Pokud nejsou zaznamenány žádné problémy, náklad je označen jako "Čistý". Tato malá poznámka má velký důsledek:

- Čistý Mate's Receipt umožňuje dopravci vystavit čistý nákladní list, což je v souladu s akreditivou a doručením bez nároků.
- Mate's Receipt se záznamem (ukazující poškození nebo vady) má za následek "špinavý náložný list", což může zkomplikovat prodejní smlouvy, bankovní jednání a platby.
- Nejen pro "Shipped on Board", Mate's Receipt se také používá k zaznamenání množství zboží přijatého na palubu. Jako příklad, pokud bylo přijato 190 svazků ocelových tyčí, ale náložný list je vystaven jako 200 svazků ocelových tyčí, je zřejmé, že nárok je podán v místě určení, v takovém případě bude obecně převažovat množství potvrzené na příjmu důstojníka, protože bylo podepsáno prvním důstojníkem.

Pokud vás zajímá, proč se výstupní údaje z přístavů a stavů na terminálech nepoužívají ke stejnému účelu, v minulosti se nakládkové a vykládkové operace prováděly pomocí lodních jeřábů a posádek, a proto byla odpovědnost a povinnost na lodi zaznamenat správné množství naložené na palubu. V moderní době může být Mate's Receipt také porovnán se zprávami o obratu, aby se zajistila souhlasnost a předešlo se jakýmkoli sporům.

I když někteří říkají, že pokroky v technologii, přístavních manipulačních operacích a digitalizaci mohly snížit význam Mate's Receipt, je stále široce používán v hromadných a break-bulk zásilkách.



SSL Express 30-09-2025 Evropská komise vyšetřuje SAP



