

SSL EXPRES

09.12.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

  **!? SSL Express 09-12-2025 Největší překážkou digitálního obchodu je dostupnost a povědomí**

Více než deset let se diskuse o digitálním obchodu soustředily na technologie, interoperabilitu, datové standardy, sladění platform a blockchainové sítě. Tyto otázky jsou důležité, ale neodrážejí každodenní realitu malých a středních podniků, zprostředkovatelů a provozních týmů, které dokumenty stále zpracovávají ručně a jejichž první otázka může být praktická, například: *Může mi digitalizace pomoci vyhnout se zpožděním kurýrů, snížit chyby v dokumentech a udržet náklad v pohybu, aniž bych čekal na modernizaci všech protistran?* Právě zde nabývá smysl samoobslužný kanál schopný vydávat bezpečné digitální originály, protože operátorům nabízí praktický způsob, jak snížit zpoždění a chyby, aniž by museli současně modernizovat všechny protistrany.

Pro mnoho firem byla digitalizace dlouho nedosažitelná. Byla prezentována jako něco složitého, drahého nebo navrženého pro velké organizace s IT týmy a globálními digitálními strategiemi. Většina MEP nemyslí na rámce interoperability nebo datové modely; Myslí si, že kurýr uvízlý v tranzitu může zpozdit vydání nákladu; Banka, která odmítne naskenovanou kopii, nutí k úplnému přetisku dokumentu a nákladné rychlé zásilce. Tuto provozní realitu podporuje průzkum z března 2025 mezi malými a středními a středními podniky, spedičními společnostmi a odborníky v oboru, který zjistil, že

- 53,62 % stále posílá papírové originály kurýrem
- 46,81 % zažívá zpoždění přímo způsobená fyzickým pohybem dokumentu
- 51,49 % uvádí, že náklady na kurýry zůstávají významnou zátěží
- 42,13 % uvádí, že banky nebo zákazníci stále potřebují "originály", což činí PDF nepoužitelnými, a
- 64,26 % uvádí snížení zpoždění zpracování jako hlavní motivaci digitalizace

Vnímání, že digitalizace vyžaduje složité změny systémů, neúmyslně nechalo menší hráče cítit se vyloučené. Papír přetrvává ne proto, že by byl efektivní, ale protože působí předvídatelně. Převládajícím názorem v odvětví je, že digitalizace se stane životaschopnou pouze tehdy, když se každý systém a každá protistrana dokáže bezproblémově propojit. To vytváří pocit paralýzy: pokud digitální obchod "funguje až poté, co se všichni připojí", MEP předpokládají, že musí počkat, až se ekosystém modernizuje. Ve skutečnosti mohou operátoři digitalizovat dokumenty bez účasti na platformě nebo integrace. Digitalizace nevyžaduje identické systémy, sdílené sítě ani kolektivní modernizace. Vyžaduje způsob, jak nahradit papír, aniž by se měnili stávající pracovní postupy. Digitální transformace se zrychluje, když digitální dokument sám o sobě nese svou hodnotu. Když je digitální originál právně platný, jednotný, přenosný a ověřitelný, nezávisle na jakékoli platformě, může procházet dodavatelským řetězcem se stejnou autoritou jako papír. To je základní požadavek, na kterém operátorům záleží: dokument, který mohou používat, posílat a důvěřovat. Cílem není napodobit vzhled papíru, ale zachovat nezávislost a autoritu, kterou papír tradičně poskytoval.

Digitální dokument, který si nese vlastní integritu, odstraňuje závislost, která adopci zpomalovala už léta.

Samoobslužný kanál je důležitý, protože odstraňuje historický práh, což umožňuje digitalizaci začít na úrovni *jednoho dokumentu*, vytvořeného *jednou firmou*, používaného *jednou protistranou*, aniž by se musel nejprve měnit okolní svět. To samo o sobě zpochybňuje dlouhodobý předpoklad, že interoperabilita musí být vyřešena, než může digitální obchod fungovat. Zatímco interoperabilita a standardizační orgány hrají zásadní roli při formování dlouhodobého sladění, pro malé a střední podniky a forwardy závisí přijetí na tom, zda řešení působí dostupně, okamžitě a realisticky v rytmu každodenního provozu. Praktickým příkladem je samoobslužný kanál Enigio, který ukazuje, jak mohou operátoři vytvářet digitální originály nezávisle, aniž by museli partneři, banky nebo operátoři přijímat novou infrastrukturu. Právní rámce, standardy a digitální návrhy dokumentů již existují. Co chybělo, bylo povědomí, že digitalizace je nyní dostupná běžným podnikům.

- Když si malé a střední podniky uvědomí, že mohou přestat posílat originály, aniž by čekaly na modernizaci ostatních, začíná přijímání.
- Když se forwardři vyhnou zpožděním a přepracování, roste hybnost.
- Když korporace zažívají předvídatelnější pracovní postupy, digitalizace se stává spíše operační než očekávaní.

SSL Express 09-12-2025 Studie IRU: Bateriová elektrická vozidla jsou na silnicích ekonomická (DVZ)

Elektrické nákladní vozy jsou v celkových nákladech na vlastnictví (TCO) před naftou ve třech hlavních zemích EU. Ve Francii, Německu a Polsku dosahují bateriově elektrická vozidla nižší celkové náklady než srovnatelné diesellové modely. To dokládá nedávná analýza IRU, Světové organizace silniční dopravy, založená na reálných datech o nákladech na energii, mýtné, akvizice a **dotace** – předem prezentovaných na veřejné online akci. Před rokem byla bateriová elektrická vozidla levnější v hodnocení IRU podle těchto faktorů, stejně jako v Německu a Francii, stejně jako v Itálii, Nizozemsku a Rakousku.

Rostoucí regulační tlak, mimo jiné kvůli připravovanému systému obchodování s emisemi ETS 2, podle IRU zdraží fosilní paliva. V důsledku toho se provozní náklady na diesellová vozidla v kombinaci s poplatky za nákladní vozidla na bázi CO₂ výrazně zvyšují, zejména u dálkové dopravy.

Na základě jednotně definovaných aplikačních profilů, najetých kilometrů a scénářů zatížení depa IRU vypočítává referenční hodnoty TCO pro investice, náklady na energii a mýtné, stejně jako pro údržbu a pneumatiky. V Německu znamená úplné osvobození od mýtného, že elektrovozy jsou v TCO napřed. Ve Francii a Polsku je rozdíl způsoben nižšími cenami elektřiny a státními dotacemi.

Podle analýzy celkové náklady neurčuje pohonný systém, ale interakce cen energie, mýtné struktury a **politiky dotací**. Střešní organizace zdůrazňuje význam místních rámcových podmínek: V příslušném národním kontextu může být využívání elektrických nákladních vozidel již dnes ekonomickější.

P.S. A bez dotací?

!? SSL Express 09-12-2025 Pět let mega-hubu Lehrte: Spadl do reality

Mega-uzel Lehrte východně od Hannoveru funguje již pět let. V červnu 2020 zahájila Deutsche Bahn zkušební provoz pilotního projektu a pravidelný provoz asi o rok později. Terminál, jehož cílem je zjednodušit překládku kontejnerů z nákladních vozidel na železnici a zrychlit jej na méně než tři hodiny, byl spuštěn s velkou nadějí, že bude sloužit jako vzor. Mnoho věcí se vyplatilo, ale zároveň ti, kdo se na tom podíleli, stále vidí prostor pro zlepšení. Mega-hub dorazil do reality. A ta momentálně nevypadá vždy růžově pro kombinaci (KD) silniční a železniční dopravy. Mnoho argumentů, které v současnosti způsobují také problémy mega-hubu v Lehrte, je uvedeno v otevřeném dopise, který významní hráči v odvětví napsali spolkovému ministru dopravy Patricku Schniederovi a nové šéfce železnic Evelynalle v říjnu. Nechvalně známá spolehlivost železnice – četné odklony a zpoždění, ale také rušení vlaků. Kromě toho jsou tu renovace koridorů – zde se odvětví KD obává zkrácených vlaků, delších odklonů a profilů tras, které jsou pro nákladní dopravu problematické. Klesající čísla v kombinované dopravě mluví sama za sebe.

V roce 2024 se podle Deutsche Bahn musel megahub Lehrte vypořádat s klesající propustností. Rozvoj se však stabilizoval v roce 2025 a Deutsche Bahn očekává, že v roce 2026 jej ještě zvýší. Přesto Deutsche Bahn přiznává, že "současný rozvoj kombinované dopravy, zejména objemů kontinentální dopravy, se odráží i v lokalitě Lehrte". Deutsche Bahn potvrzuje, že kapacita terminálu v Lehrte ještě není vyčerpána, zejména co se týče vlaků a odjezdů, jak uvádí Philippper. Terminální lokality jako Lehrte mají dostatečnou kapacitu pro další růst v nadcházejících letech. "Vytvořili jsme rámcové podmínky a jedním z pák by mohlo být větší využití kombinované dopravy regionálními společnostmi," uvádí železnice. Současně dostupná kapacita tak může být využita ještě lépe.

Ve skutečnosti mega-hub aktuálně používají pouze některé firmy sídlící lokálně v Lehrte. Pokud se zeptáte na důvody této neochoty, vždy se mluví o nedostatku flexibility ze strany železnice, ale samozřejmě také o její nespolehlivosti. Poskytovatel balíkových služeb DPD, rovněž zastoupený v Lehrte, využil tento mega uzel v roce 2022 k přepravě zboží ze silnic na železnici. Samotné vyrovnání bylo podle mluvčího Andrease Valentina "konzistentně pozitivní". "To, že momentálně mega-hub nepoužíváme, nesouvisí s obsluhou na místě, ale s dopravními podmínkami." V zásadě je využití železnice silně závislé na synchronizaci "našich balíkových toků s dostupnými jízdními řády".

Deutsche Bahn také zdůrazňuje, že její dceřiná společnost DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße), která je za tento mega-uzel odpovědná, je kdykoli otevřená jednáním. Od září 2024 probíhá roční pilotní projekt výrobce vozidel Schmitz Cargobull ve spolupráci s Volkswagenem a Mega-Hubem pod názvem Eco-Duo. V Eco-Duo táhne tahač dva standardní návěsy; kombinace má celkovou délku 31,70 metru, ale na rozdíl od dlouhého podvozku lze naložit na kolejnice. Eco-Duo byl používán ve španělské dopravě a pokryl 1 700 kilometrů z Lehrte na Pyrenejský poloostrov vlakem šetrným způsobem k klimatu.

♂ SSL Express 09-12-2025 Konference o novém přístavu od roku 2026

Příští rok se v Hamburku uskuteční nová konference o správě přístavu. "Vše o přístavech" se bude konat 2. a 3. září, podle Hamburg Messe und Congress. Podle organizátorů bude konferenci doprovázet obchodní výstava. Podrobnosti nebyly zpočátku známy. Nebyl ale také představen žádný seznam vystavovatelů. Tématem je tedy budoucnost přístavního průmyslu. Je o "výzvách globálních přístavních lokalit" a také o "digitalizaci, automatizaci, udržitelnosti, bezpečnosti a logistice v přístavním prostředí". Konference se uskuteční současně se SMM – jedním z největších průmyslových setkání. Organizátoři nové konference v tom nevidí žádný konflikt. Spíše je "All about Ports" doplňkem pro stejnou cílovou skupinu.

"Opět rozšiřujeme naši platformu pro tyto cílové skupiny, což odráží technologické inovace, udržitelnou transformaci a společenskou odpovědnost ve stejnou míru," říká Claus Ulrich Selbach z Hamburg Messe und Congress.

Organizátoři chtějí prostřednictvím konference podpořit dialog mezi přístavním průmyslem, správou a politikou. Patronem je šéf HPA Jens Meier. Pro něj je hlavním tématem kongresu budoucí životaschopnost přístavního průmyslu. "Právě zde se setkávají bystré mozky z oblasti podnikání, vědy, politiky a technologií, vyměňují si nápady na průlomová řešení a zdokonalují pohled na přístavy jako strategická centra globální tvorby hodnoty," říká Meier.

Kromě HPA se do organizace zapojuje také Maritime Cluster Northern Germany (MCN) – sdružení spolkových zemí s přístupem k pobřeží – stejně jako Centrální asociace německých provozovatelů přístavů (ZDS) a Mezinárodní asociace přístavů.

→ SSL Express 09-12-2025 World ACD: V listopadu růst 5% oproti loňsku

Celosvětové tonáže letecké nákladní dopravy v listopadu pokračovaly ve svém meziročním růstu (YoY) s +5% nárůstem, což mírně rozšířilo meziroční růst oproti +4 % zaznamenaným v říjnu a září, což naznačuje solidní meziroční růst ve čtvrtém čtvrtletí. Podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy WorldACD Market Data byl tento růst v procentuálních hodnotách veden meziročním nárůstem dopravy z Blízkého východu a Jižní Asie (MESA, +11 %), Asie-Pacifiku (+8 %) a Střední a Jižní Ameriky (CSA, +6 %), přičemž v absolutních hodnotách byl největším faktorem meziroční nárůst nákladu z původu v Asii a Pacifiku. Měsíční srovnání (MoM) ukazuje +3 % vyšší průměrný celosvětový objem za týden v listopadu ve srovnání s říjnem, přičemž Asie a Pacifik (+5 %) a CSA (+6 %) jsou dva původní regiony vykazující významný růst MoM, ale také Blízký východ a Jižní Asie (+3 %) a Afrika (+2 %) rostou, zatímco Severní Amerika (-2 %) a Evropa (-1 %) zaznamenaly mírné poklesy. Při pohledu konkrétně na klíčové trhy s původem v Asijsko-pacifickém regionu další analýza WorldACD – založená na více než dvou milionech měsíčních transakcí pokrytých jeho daty – odhaluje smíšený obraz charakterizovaný kontrastními výkony klíčových trhů vůči USA a Evropě. Například tonáže z Asie a Pacifiku do USA vzrostly v listopadu přibližně o +6 % meziročně, ale většina z toho byla způsobena růstem z jihovýchodní Asie do USA, zatímco pokles z Číny a Hongkongu (CN/HK), Japonska a Jižní Koreje do USA.

Kombinované tonáže z Číny a Hongkongu do USA v listopadu meziročně klesly, meziročně o -8 %, přičemž objemy Číny do USA klesly o -5 % a hmotnost Hongkongu vůči USA klesla o -14 %, zatímco v jihovýchodní Asii vzrostly tonáže přibližně o +42 % meziročně do USA. To jasně odráží vzorec mezi americkými dovozci, kteří získávají produkty z alternativních trhů v Asii v reakci na zvýšení cel na dovoz USA z Číny a zrušení "de minimis" výjimek. Stejně zajímavé je však srovnání vzorců dopravy do Evropy s dopravou do USA. Například kombinované tonáže z

CN/HK do Evropy vzrostly v listopadu meziročně o +8 %, což přímo kontrastuje s -8% poklesem z CN/HK do USA. A samostatná čísla pro Čínu a Hongkong ukazují podobné vzorce, přičemž čínský export do Evropy v listopadu vzrostl o více než +5 %, což kontrastuje s -5% poklesem tonáží z Číny do USA. A od Hongkongu po Evropu se tonáže zvýšily o +14 %, zatímco z Hongkongu do USA klesl o -14 %. Tato čísla přesně odrážejí přesun v nákladních nákladech a kapacitách z Číny a Hongkongu na evropské trhy, nikoli na americké trhy. A údaje za první 11 měsíců za první rok (YtD) také jasně ilustrují tento vzorec, kdy objemy CN/HK do USA vzrostly o -7 %, zatímco objemy od CN/HK po Evropu vzrostly o +8 % meziročně.

Tonáže od začátku roku od jihovýchodní Asie po USA vzrostly o +27 %, zatímco v Evropě o -5 %, což také zdůrazňuje silný kontrast ve výkonnosti těchto hlavních trhů v tomto roce.

Co se týče cen, průměrné celosvětové sazby v listopadu činily 2,65 USD za kilo – na základě kombinace spotových a kontraktních sazeb – a byly o +7 % více než v říjnu, což je vyšší nárůst MoM než +5 % touto dobou loni. Největší procentuální nárůsty průměrných sazeb v MoM byly u CSA (+9 %) a z oblastí Asie a Pacifiku (+8 %). Podobné vzorce byly i pro spotové sazby, s nárůstem měsíčního výnosu o +7 % na 2,87 USD za kilo, vedeným meziměsíčními nárůsty ze strany CSA (+10 %), Asie a Pacifiku (+9 %) a Evropy (+9 %). Nicméně celkové globální průměrné spotové sazby byly o -5 % nižší než loni v listopadu, přičemž spotové sazby meziročně klesly ze všech hlavních regionů původu kromě Afriky (+6 %, meziročně), přičemž největší deficit byl z MESA původu, kde spotové ceny v listopadu byly -26 % nižší než jejich zvýšená úroveň v tomto období minulého roku.

Na začátku roku byly celosvětové průměrné sazby 2,45 USD za kilo téměř stejné jako loňský ekvivalent (2,46 USD) během prvních 11 měsíců roku.

Pokud se podíváme konkrétně na poslední celý listopadový týden, objemy v 48. týdnu (24. až 30. listopadu) klesly o -3 %, což je v důsledku dopadu svátku Díkůvzdání v USA, zatímco objemy mimo Severní Ameriku klesly o -15 %. Pokud nepočítáme dopad tohoto poklesu objemů mimo Severní Ameriku, celkové objemy z jiných regionů původu klesly o -1 %, což odráží mírné oslabení ze strany MESA (-2 %), CSA (-2 %) a Evropy (-1 %), zatímco objemy v Asijsko-pacifickém regionu zůstaly téměř stabilní. Průměrné celosvětové sazby opět vzrostly o +1 % WoW, podobně jako v předchozích týdnech, a jak je pro toto období roku typické, zatímco meziroční rozdíl zůstal víceméně stabilní (-4 %). V rámci těchto vzorců se průměrné celosvětové spotové ceny dále zvýšily v 48. týdnu o +3 % WoW na 2,96 USD za kilo, přičemž nárůsty z MESA (+3 %) a +2 % z původu v Asii, Pacifiku, Evropě a CSA částečně vykompenzovaly poklesy WoW ze Severní Ameriky (-11 %) a Afriky (-4 %), což je o 6 % méně než ve stejném týdnu loňského roku.



SSL Express 09-12-2025 Kontejnery přes palubu v Lamanšském průlivu

Záchranné složky byly v Lamanšském průlivu uvedeny do pohotovosti poté, co během špatného počasí v sobotu spadlo přes palubu několik kontejnerů z chladírenské kontejnerové lodi Seatrade *Baltic Klipper*.

Fotografie kontejnerů a spousty banánů vyplavených na anglické pobřeží byly během víkendu zveřejněny britskými médii.

Vyšetřování pravděpodobně zjistí, zda byly ztráty způsobeny extrémním počasím, nesprávným přivázáním nebo konstrukčním selháním.

Incident narušil některé lodní pohyby, přičemž loď P&O Cruises Iona byla kvůli této překážce zpožděna při odplutí ze Southamptonu.