S S L E X P R E S
13.10.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

🛂 🪵 ❗ SSL Express 13-10-2026 EUDR od 30. prosince: bez čísla prohlášení celní úřad dřevo nepropustí

Od 30. prosince 2026 celní úřad nepropustí do volného oběhu dřevo, kávu, kakao, sóju, kaučuk, produkty z palmy olejné, skot a výrobky z nich uvedené v příloze I nařízení o odlesňování (EUDR), pokud ten, kdo podává celní prohlášení, nezpřístupní referenční číslo prohlášení o náležité péči nebo identifikační kód zjednodušeného prohlášení (čl. 26 odst. 4 nařízení (EU) 2023/1115). Fyzické osoby, mikro a malé podniky zřízené do konce roku 2024 mají u produktů mimo přílohu nařízení EUTR čas do 30. 6. 2027 - u řeziva, desek, palet a dalšího dřeva z této přílohy ne.
Kam číslo patří: Podle Celní správy (stránka aktualizovaná 2. 10. 2026) se kódy certifikátů TARIC k EUDR budou uvádět do datového prvku 12 03 „Podklad" nebo 12 04 „Další podklad". Prohlášení o náležité péči má v datech TARIC připravených Komisí (revize z 23. 9. 2026) kód dokladu C716, zjednodušené prohlášení C717. Pro výjimky jsou připravené kódy řady Y, například Y129 pro zboží s kódem „ex", které pod nařízení nespadá, nebo Y190 pro obaly, které jen chrání či nesou jiné zboží a předkládají se s ním (tam, kde to příloha I uvádí). Přesný formát zápisu čísla zatím zveřejněný není.
Co si pohlídat:

- Zeptejte se klientů, kteří dovážejí dřevo, jestli už mají registraci v informačním systému EU (účet konkrétní osoby, číslo EORI).
- Jedno referenční číslo lze uvést ve více celních prohlášeních a naopak více čísel v jednom (FAQ Komise, verze 5, otázka 5.19).
- Jakmile bylo číslo použito v celním prohlášení, prohlášení už nejde změnit ani stáhnout (FAQ Komise, otázka 7.6).
- Nové palety a bedny jako samostatné zboží (ex 4415) pod EUDR spadají; obaly, které jen chrání nebo nesou jiné zboží a předkládají se s ním, ani použité palety ne.

Zda konkrétní celní kód pod EUDR spadá, si lze zdarma ověřit na pravano.cz/eudr/kontrola-kodu/ - deklaranti si kontrolu mohou bez cookies vložit i na vlastní web. Přehled všech kódů TARIC je na pravano.cz/eudr/celni-prohlaseni/.
Připravil tým Pravano (pravano.cz).

🚚 🦹 !! SSL Express 13-10-2026 Další upozornění na podvodného dopravce

Vážení, dle upozornění našeho kontaktu se opět objevil fantom, který se vydával za skutečného německého dopravce SPEDITION BRUCKER GmbH.

Skutečný dopravce uvádí jako svou e-mailovou adresu/doménu @spedition-brucker.de , zatímco pravděpodobný fantomový dopravce komunikoval z e-mailové adresy/domény @spedltion-brucker.de , která se od adresy skutečného dopravce liší

především záměnou písmena „i“ za písmeno „l“ v názvu domény, a je tedy lehce zaměnitelná se skutečnou emailovou adresou.
Buďte prosím pozorní, děkuji

🚚⚡💣 SSL Express 13-10-2026 Nabíjecí infrastruktura: Boj o kapacity elektřiny

Nárůst elektrických nákladních vozů potřebuje víc než jen nová vozidla. Nabíjecí stanice a depa musí být také včas připojeny k elektrické síti. Ačkoli federální vláda oznamuje nové výběrové řízení, její balíček připojení k síti způsobuje nepokoje v logistickém průmyslu. Spolkový ministr dopravy Steffen Bilger (CDU) je přesto optimistický. "Na trhu s užitkovými vozidly je obrovský impuls," řekl minulý čtvrtek na konferenci o nabíjecí infrastruktuře svého ministerstva 2026 v Berlíně a zároveň nabídl, že Autobahn GmbH vyhlásí výběrové řízení na další infrastrukturu pro rychlé nabíjení nákladních vozidel na dálnicích ještě do konce tohoto roku. Ačkoliv federální vláda chce v expanzi pokračovat, chybí jeden zásadní předpoklad: připojení k síti. Jak rychle bude infrastruktura vybudována a jak se veřejné a soukromé nabíjení propojí, jsou v současnosti důležité otázky pro logistický průmysl. Modely vozidel, které se už oproti naftě vyplatí, v závislosti na použití, jsou na trhu. Rozvoj nabíjecí infrastruktury také nabírá na obrátkách. Současně průmysl, datová centra a dopravní průmysl soupeří o omezené kapacity elektrických sítí. S balíčkem připojení k síti chce federální vláda změnit pravidla pro jejich udělování. V odvětví nabíjecí infrastruktury roste obava, že bude zaostávat.
"Dochází k nedostatku kapacit volné sítě," kritizuje Johannes Pallasch, vedoucí a mluvčí Národního centra pro nabíjecí infrastrukturu (NLL). Na konferenci Spolkového ministerstva dopravy (BMV) vyjádřil obavy, že nabíjecí infrastruktura pro těžkou dopravu by mohla být znevýhodněna. Obava se týká konkrétního projektu: NLL podporuje společnost Autobahn GmbH při rozvoji celostátní sítě rychlého nabíjení nákladních vozidel. Plánuje se přibližně 350 míst na dálnicích. Autobahn GmbH v létě zadala zakázky na 124 nespravovaných odpočívadel. Dříve objednala připojení do sítě. Nyní následují výběrová řízení na spravované odpočinkové oblasti, říká Pallasch. Ale má "obrovské bolesti břicha, protože ještě nemáme zbývající připojení k síti". S tímto balíčkem připojení k síti chce Spolkové ministerstvo hospodářství a energetiky (BMWE) zlepšit postupy a lépe sladit výstavbu závodů s rozšiřováním sítě. Návrh otevírá možnosti, aby provozovatelé sítí při zadávání smlouvy zohlednili i jiná kritéria než jen pořadí žádostí. Jsou plánována pravidla prioritizace pro provozovatele přenosových soustav, která mohou provozovatelé distribučních systémů přijmout. Kritéria zahrnují právní cíle rozšíření nebo umístění projektu. Návrh nestanovuje systém svazovacích bodů pro všechna spojení. Je třeba rozlišovat mezi pravidly rezervací: Pro připojení o výkonu 135 kilowattů nebo více ve středním napětí, včetně sousedních úrovní rozvoden, musí být rezervace časově omezeny a vázány na pokrok projektu. BMWE nesdílí Pallaschovo hodnocení. "Nemyslím si, že by nabíjecí infrastruktura pro nákladní vozy byla zásadně horší," říká mluvčí BMWE pro DVZ. Ministerstvo má na mysli všechny odvětví. Stejně tak logistika. Ve skutečnosti je infrastruktura pro nabíjení explicitně zmíněna v vysvětlujícím memorandu k návrhu zákona. Provozovatelé přenosových soustav by měli být schopni zohlednit stávající právní cíle při jejich stanovování priorit. Kromě cílů rozšíření zákona o obnovitelných zdrojích energie BMWE uvádí také zákon o rychlém nabíjení energie a Evropskou regulaci o rozvoji infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR) jako příklady. To zavazuje členské státy postupně budovat nabíjecí infrastrukturu podél

důležitých evropských dopravních koridorů. Automatická priorita pro nabíjecí infrastrukturu však z návrhu nevyplývá.
V odvětví také existují různé názory na to, jak řešit omezené kapacity sítě. "Vidíme, že velké logistické společnosti v oblasti balíků si zajistily značné kapacity sítí," kritizuje Roxanne Ruscheinsky z 24-Autohöfe, skupiny budující nabíjecí infrastrukturu. Autobahn GmbH také požádala o kapacity připojení do sítě až do 20 megawattů pro jednotlivé lokality podél dálnice nebo je již smluvně zajistila. "Autobahn GmbH nepřišla jen s potřebnými kapacitami," oponuje Sebastian Lahmann, vedoucí týmu Technology & Network v NLL. Plánování je založeno na očekávaných požadavcích a také na specifikacích AFIR. Očekávané požadavky byly určeny mimo jiné na základě dat o mýtném na trasách a modelovaného nárůstu vozidel. "Na našich webových stránkách jsme zveřejnili seznam lokalit a požadovaných kapacit sítí," říká Lahmann. Podle Lahmanna balíček připojení k síti neřeší potřebu většího rozšiřování sítě za účelem vytvoření nových kapacit jako nejdůležitější předpoklad. Nové postupy přidělování tohoto cíle nedosáhnou. Používají se pro distribuci stávajících kapacit připojení k síti. Podle Lahmanna však tyto faktory přispívají k větší transparentnosti. V budoucnu budou provozovatelé sítě zveřejňovat dostupné kapacity připojení k síti, aktualizovat je měsíčně a digitalizovat procesy žádostí o připojení k síti. Navíc má být komunikace v procesu připojení do sítě pro provozovatele distribučních systémů možná zcela prostřednictvím digitálních portálů nejpozději do roku 2028 – od žádosti až po uvedení do provozu. To může plánování usnadnit. Prozatím nevytváří dodatečnou kapacitu sítě. Pallasch vyzývá k tomu, abychom šli dál než jen k udělování zakázek a plánovali rozšiřování sítě s předvídavostí. Jsou zde data o umístěních, počtu elektrických nákladních vozů a o požadovaných kapacitách připojení k síti na příštích 10 až 20 let. "Ale s těmito znalostmi nepracujeme," říká mluvčí NLL a vyzývá k proaktivnímu přístupu k rozšiřování sítí. Pro něj další nárůst výroby elektrických nákladních vozů závisí především na tom, zda bude transformace nabíjecí infrastruktury úspěšná. Čína je silným konkurentem a vyrábí více a levnější nákladní vozy. "V minulosti mělo Německo ambici stát se vedoucím trhem a předním poskytovatelem elektromobility. To se v určitém okamžiku ztratilo," říká Pallasch. Proto je tak důležité mluvit o rozšiřování sítě.
Kim Kohlmeyer, vedoucí berlínské pobočky MAN Truck & Bus, popisuje, co znamená nedostatek kontaktů pro firmy. Jejich zákazníci hlásili, že museli čekat tři až sedm let na připojení. "Naléhavě potřebujeme pomoc BMWE při rozšiřování sítí," požaduje na konferenci o nabíjecí infrastruktuře. Proto volá po tom, aby logistika měla přednost. "Je to krevní oběh naší ekonomiky," řekl Kohlmeyer. Pro mnoho firem je však obtížné rozvíjet nový obor s e-mobilitou. "Naši zákazníci chtějí přepravovat zboží. Zpočátku nepřemýšlejí o tom, jak lze solární systém spojit s nabíjecí infrastrukturou," poznamenává Kohlmeyer. Existuje několik iniciativ, které umožní začít. Pamsun, dceřiná společnost TST Logistics, například zřídila síť pro nabíjení depa. Je určen k tomu, aby pomohl malým a středním podnikům vstoupit do elektromobility s e-truckem, aniž by museli sami budovat nabíjecí infrastrukturu. Milence, společný podnik Daimler Truck, skupiny Traton a Volvo Group, buduje veřejně přístupné nabíjecí parky pro vozidla v těžké dopravě. Takové nabídky doplňují účtování přímo v depu společnosti.
P.S. Sítě jsou ještě jen začátek, ale zdroje energie po celý den, z toho se Němci ještě okotí (a my v rámci evropské sítě+ taky)

🚂🏗️❌ SSL express 13-10-2026 Z 21 na 13: Renovace koridorů budou do roku 2031 výrazně omezeny

Federální ministerstvo dopravy ruší renovace koridoru. Místo 21 bude v období od roku 2027 do roku 2031 obnoveno pouze 13 linek, aby se dosáhla větší spolehlivosti. Podle opozice však existuje jiný důvod pro odklad stavebních opatření.
Program renovace koridorů bude pozměněn do roku 2031. Původně chtělo Spolkové ministerstvo dopravy (BMV) a DB InfraGo mezi lety 2027 a 2031 revidovat 21 linek a zcela je uzavřít na nejméně šest měsíců. Po ostré kritice, včetně uživatelů a železnic v železniční nákladní dopravě, ministerstvo a správce infrastruktury nyní zareagovali a oznámili: Do roku 2031 má být renovováno pouze 13 tratí:

2027

- Lehrte – Berlín (ve výstavbě od 26. 10.)
- Rosenheim – Salzburg
- Fulda – Hanau

2028

- Kolín nad Rýnem – Koblenz
- Mnichov – Rosenheim (1. etapa)
- Hagen – Unna – Hamm
- Lübeck – Hamburk

2029

- Hamburk – Hannover
- Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen
- Cáchy – Kolín nad Rýnem

2030

- Stendal – Magdeburg
- Uelzen – Stendal

2031

- Lehrte – Groß Gleidingen
- Mnichov – Rosenheim (2. etapa)

Nicméně na koridorech postižených odložením je nutné investovat do náhrady a případně i zlepšení. Pořadí zbývajících rekonstrukcí od roku 2032 dále má být sestaveno příští rok.
Původně chtěly BMV a DB InfraGo dokončit obnovu vysokovýkonné sítě se všemi 42 koridory do roku 2036. Ale nyní je pravděpodobně nevyhnutelné prodloužení po roce 2036. Snížení počtu rekonstrukcí je jádrem pětibodového plánu, který byl nyní předložen. Cílem je spolehlivěji dokončit obrovské objemy výstavby a zároveň dodržet jak včas, tak i rozpočet. Současně má snížení stavebních prací zohlednit omezené dopravní kapacity na celé německé železniční síti a zdroje stavebního průmyslu. "Cílem je zvýšit spolehlivost na kolejích, jak v dopravě, tak při nezbytných stavebních pracích," společně oznamují BMV a DB InfraGo. Oba také doufají, že změna povede k realističtějšímu plánování výstavby a jízdy a stabilnějším objížďkovým trasám. Postupné uvedení do provozu po dokončení stavebních prací je dalším možným stavebním prvkem, který by měl učinit obnovení dopravy spolehlivějším.
Bylo také dohodnuto, že ETCS by měl být vždy připraven a instalován pro renovace tras. BMV a DB InfraGO chtějí společně s odvětvím a spolkovými zeměmi diskutovat a formovat implementaci opatření na jednotlivých koridorech. Byly zahájeny odpovídající dialogové formáty, které budou nyní pokračovat. "Myšlenka renovace tras je správná. V minulosti však

implementace příliš často nepřinášela požadované výsledky. Proto nyní vyvozujeme důsledky z těchto zkušeností a zlepšujeme strategii," řekl spolkový ministr dopravy Steffen Bilger. V budoucnu chce společnost zaměřit na méně koridorů, stanovit jasnější specifikace digitalizace a požadovat lepší plánování stavebních projektů i odklonovou dopravu pro osobní a nákladní dopravu od DB InfraGo. Evelyn Palla zdůraznila, že DB chce renovace realizovat efektivněji a především udržet zátěž pro zákazníky během stavebních prací co nejnižší. "Protože renovace sítě je nezbytná – ale rozhodující je i způsob, jakým budeme stavět," řekla železniční šéfka. Reakce na odložení je rozdělená. "Je dobře, že federální vláda a DB InfraGO konečně čerpají důsledky z chyb dosavadních rekonstrukcí koridorů," řekl Neele Wesseln, generální ředitel sdružení "Die Güterbahnen". Kritizoval však skutečnost, že jednání mezi federální vládou a DB InfraGo o pětileté dohodě o výkonnosti, která reguluje zásadní finanční otázky, probíhají zjevně téměř paralelně. "Pokud jsou ústřední rozhodnutí učiněna dříve, než jsou zohledněny požadavky železničních společností, opakuje se zásadní chyba minulosti. Účast průmyslu nesmí být alibi," požadoval Wesseln. Matthias Gastel, předseda pro železniční politiku Zelených v Bundestagu, označil za "v zásadě dobré" rozumně organizovat rekonstrukční práce a dosáhnout větší předvídatelnosti jízdních řádů a nákladů. Z jeho pohledu je však hlavní důvod odkladu nezbytných rekonstrukcí jiný: "Koalice chce investovat do železnic méně, než je naléhavě potřeba. S rozpočtem na rok 2027 a dále se plánují i škrty," kritizoval Gastel. Kritizoval také skutečnost, že digitální technologie ETCS, která má umožnit vyšší kapacity v síti, bude zatím implementována jen s váháním. Bohužel nový koncept není o nic vhodnější než úleva federálnímu rozpočtu.

🚢📦🔁 SSL Express 13-10-20206 Jižní Korea: Nákladní loď dokončuje zkušební cestu na arktické trase

Jižní Korea poprvé uskutečnila komerční cestu do Evropy zpět a zpět alternativní lodní trasou přes Arktidu s nákladní lodí. "PanStar Acro" znovu zakotvila v přístavu Busan na jihovýchodě země po 50denní testovací misi, jak informovala jihokorejská média s odkazem na Ministerstvo oceánů a rybolovu. To znamenalo, že loď trvala o něco déle než plánovaných 45 dní. Nákladní loď vyplula z Busanu 22. srpna s výrazně menším počtem kontejnerů, než bylo možné pro zkušební jízdu přes tzv. Severovýchodní průchod. Později loď zastavovala ve Felixstowe (Velká Británie), Rotterdamu (Nizozemsko) a Gdaňsku (Polsko) s chemickými produkty a ojetými automobily na palubě, mimo jiné. Jihokorejská vláda využívá testovací jízdu k ověření proveditelnosti arktické trasy pro komerční přepravu. Soul chce dlouhodobě vytvořit Arktickou cestu jako novou obchodní trasu a rozvinout přístavní město Busan v mezinárodní logistické centrum.
Je pravda, že mořská cesta přes Arktidu je každý rok dlouho pod ledem. V průběhu klimatických změn se však mořský led stahuje, což v posledních letech učinilo tuto trasu stále více atraktivní. Již nějakou dobu se proto Rusko a Čína zajímají o obchodní trasu, která umožňuje lodím dorazit do evropských přístavů mnohem rychleji než klasickou cestou přes Indický oceán, Rudé moře a Suezský průplav. Hledání nových obchodních tras zesílila konfliktní situace na Blízkém východě a související omezení lodní dopravy.
Environmentalisté varují před environmentálními důsledky kvůli rostoucí komerční lodní dopravě v Arktidě. Podle pozorovatelů budou spolehlivé jízdní řády a objemy nákladů rozhodující pro rozhodování v logistickém průmyslu, aby se trasa stala atraktivní.

✈️🗓️📊 SSL Express 13-10-2026 Týden #40 - Asie a Severní Amerika v září pohánějí +9% meziroční růst tonáže

Celosvětové letecké nákladní náklady se v září po srpnovém útlumu výrazně zotavily, přičemž objemy vzrostly o +3 % oproti předchozímu měsíci a o +9 % meziročně (YoY), podle nejnovějších údajů WorldACD Market Data. Silný výkon září se odrážel ve všech hlavních světových regionech pro letecký náklad, včetně +10 % meziročního růstu z oblastí Asie a Pacifiku a Severní Ameriky, +9 % z Blízkého východu a Jižní Asie (MESA), +8 % meziročního růstu z Evropy a Afriky a +5 % meziročního růstu ze Střední a Jižní Ameriky (CSA). Staví na loňském zářijovém růstu +4 % meziročně a přichází navzdory poklesu e-commerce objemů do Evropy – zejména z Hongkongu a jižní Číny – od 1. července po zrušení výjimek EU pro "de minimis" u dovozu nižší hodnoty. Ukazuje na silný a odolný trh s leteckou nákladní dopravou reagující na různé mezinárodní geopolitické a ekonomické změny, zejména silnou poptávku ze strany sektoru high-tech, a na klíčovou roli leteckého nákladu jako doručovatele pro vysoce hodnotné a časově citlivé produkty a při zvládání narušení a nerovnováhy v dodavatelských řetězcích.
Po poklesu v červnu a červenci a stabilizaci v srpnu se průměrné celosvětové celotržní sazby v září mírně zvýšily oproti úrovni předchozího měsíce (+1 %), včetně meziměsíčních (MoM) růstů z afrických oblastí (+4 %) a nárůstů o +2 % z Asie a Pacifiku a Evropy, zatímco sazby v MESA zůstaly stabilní a sazby v Severní Americe klesly o -3 %. MoM. Ve srovnání s loňským rokem byly průměrné sazby v září +25 % vyšší, což je podobné meziročnímu růstu o +24 % zaznamenanému v srpnu a červenci, protože trhy a kapacity zůstávají narušené a ceny pohonných hmot jsou nafouknuty konfliktem mezi USA a Íránem. Průměrné sazby z původu MESA (+52 %, meziročně) zůstávají nejvíce nafouknuté v procentuálním vyjádření, následované velkými dvoucifernými procentuálními nárůsty z Afriky (+27 %, meziročně), Evropy (+24 %), Asie a Pacifiku (+23 %) a Severní Ameriky (+18 %), přičemž ceny z původu CSA vzrostly o mírnějších +8 % meziročně.
Kapacita byla mezitím po září celosvětově více méně stabilní, navzdory některým výkyvům spojeným s prázdninovými obdobími a obnovenou volatilitou na Blízkém východě v důsledku konfliktu mezi USA a Íránem. Ke konci září vzrostla celosvětová nákladní kapacita letecké nákladní dopravy ve 40. týdnu (28. září až 4. října) přibližně o +4 %, což vedlo k +7% nárůstu kapacity nákladních letadel a +2% nárůstu kapacity pro přepravu cestujících. Ve srovnání s úrovní na konci února (7. týden), před začátkem konfliktu mezi USA a Íránem, je globální kapacita zvýšena přibližně o +2 %, ačkoli kapacita do a z MESA klesla přibližně o -10 %, přičemž kapacita do a z oblasti Perského zálivu klesla přibližně o -17 %, zatímco kapacita z Jižní Asie je téměř stabilní (-1 %).
Analýza poptávky a cen v 40. týdnu ukazuje, že celosvětové tonáže klesly již druhý týden po sobě o -2 %, hlavně kvůli -2% poklesu oproti původnímu stavu v Asijsko-pacifickém regionu, především spojenému se začátkem státních svátků v Číně a dalších částech východní Asie v prvním říjnovém týdnu. Průměrné celosvětové spotové sazby a globální průměrné sazby však opět mírně vzrostly (+1 %, WoW) již druhý týden po sobě, což je běžné na konci třetího čtvrtletí (Q3) a začátku tradičně rušného čtvrtého čtvrtletí letecké nákladní dopravy, což je posunulo na +32 % (spot) a +26 % (celotržní průměr) meziročně.
Pohled na třetí čtvrtletí jako celek ukazuje, že došlo k dalšímu nárůstu celosvětových tonáží o +3 % ve srovnání s předchozím čtvrtletím (Q2) a +6% nárůstu oproti třetímu čtvrtletí loňského roku, což je poháněno růstem ze všech hlavních regionů letecké nákladní dopravy. Průměrné celosvětové míry mezitím klesly o -7 % ve srovnání s jejich výrazně zvýšenými úrovněmi ve

druhém čtvrtletí, kdy byly trhy vážně narušeny důsledky konfliktu mezi USA a Íránem. Ale meziročně, průměrné ceny na plném trhu ve třetím čtvrtletí vzrostly o +24 %. Mezitím trh letecké nákladní dopravy zaznamenal silný meziroční růst tonáží o +5 % od začátku roku (leden až září 2026), přičemž průměrné ceny na celém trhu vzrostly o +22 % meziročně. Jedním z trhů, který se ve třetím čtvrtletí výrazně změnil, je Čína do Evropy, kde tonáže a sazby výrazně klesly po zrušení od 1. července výjimek EU "de minimis" na dovoz nižší hodnoty, což zvláště ovlivnilo objemy e-commerce do Evropy z Hongkongu a jižní Číny. Kombinované tonáže z pevninské Číny a Hongkongu do Evropy meziročně klesly v září o -10 %, ačkoli tento pokles se zmírnil z meziročního poklesu -14 % v červenci a -15 % v srpnu. V rámci tohoto poklesu o -10 % v září klesly tonáže z Hongkongu do Evropy o -24 %, ale z pevninské Číny meziročně jen o -2 %, oproti -5 % v srpnu a -9 % v červenci. Ve skutečnosti se tonáže pevninské Číny do Evropy v září také zotavily blízko úrovně z června. Naopak tonáže z Číny do USA nadále velmi silně rostou, včetně meziročního růstu +17 % v září. A rozdíl mezi průměrnými cezmi letecké nákladní dopravy Čína-USA a Čína-Evropa na celém trhu se také prohloubil od 1. července, přičemž sazby z Číny do Evropy klesly v srpnu z 5,22 USD za kilo na 4,26 USD za kilo v červnu, i když v září se mírně zotavily a zvýšily na 4,53 USD za kilo. To je meziroční nárůst o +9 %, oproti +30 % v červnu. Mezitím průměrné spotové sazby z Číny do USA v září činily 6,05 USD za kilo, což představuje +30% nárůst oproti úrovni loňského září.