

# SSL EXPRES

## 03.02.-07.02.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY  
[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

### SSL Express 03-02-2025 Proč EU potřebuje přehodnotit regulaci CO<sub>2</sub> v letectví

Velkým úspěchem pro dekarbonizaci letectví je nařízení ReFuelEU Aviation Regulation, které vstoupilo v platnost začátkem ledna. Paradoxně jde také o obrovský průšvih, protože se stále více ukazuje, že zákon ukládá aerolinkám přijmout opatření, která jsou v současnosti obtížná a v příštích letech se de facto stanou nemožnými. Zákon vyžaduje, aby letecké společnosti létající z letišť v EU pokrývaly 2 procenta své potřeby paliva udržitelnými leteckými palivy (SAF). Očekává se, že tento podíl vzroste ze 6 procent v roce 2030 na 20 procent (2035) a nakonec na 70 procent (2050). I ztrojnásobení podílu na 6 procent zůstává objektivně nemožné. Tento scénář naznačují tři pozorovatelné vývojové trendy.

Za prvé, již několik měsíců dochází k rozsáhlému ústupu průmyslu z výstavby rafinerií SAF v USA a Evropě. Místo toho hráči jako Shell a BP stále více obracejí svou pozornost k průzkumu a výrobě fosilních paliv.

Za druhé, šest velkých amerických bank se stáhlo z takzvaného sektoru ESG (Environmental, Social and Governance) jako potenciální investoři pro výstavbu nových rafinerií SAF. Dokonce i největší světový správce aktiv Blackrock, který je považován za průkopníka na trhu ESG, se nedávno stáhl z financování „zelených“ projektů. Blackrock a jeho zakladatel Larry Fink se již dříve stali terčem republikánských politiků a pravicových aktivistů, kteří společnost a jejího generálního ředitele opakovaně hanobili a podávali na ně žaloby. Obvinění zní tak, že Blackrock sleduje takzvanou „probuzenou agendu“ namísto maximalizace peněz svých zákazníků.

Konečně, za třetí, v první den svého funkčního období americký prezident Trump zmrazil program financování Grand Challenge Roadmap (GCR) svého předchůdce Joea Bidena a také velké části tzv. zákona o snižování inflace, který měl poskytnout přibližně 370 miliard amerických dolarů na počáteční financování přechodu USA na obnovitelné energie. Cílem GCR bylo využít finanční pobídky k vytvoření výrobního prostředí, které by do roku 2030 pokrylo 10 procent poptávky amerických leteckých společností po leteckém palivu se SAF; do roku 2050 by měla být celá poptávka amerických dopravců po palivu pokryta udržitelnými leteckými palivy. Aktuálně to nevypadá, že by tento plán přežil Trumpovy ambice („drill, baby, drill!“).

V době, kdy začal proces navrhování ReFuelEU Aviation, regulační orgány EU nemohly předvídat pandemii, která způsobí, že ochrana klimatu bude na léta mimo pozornost. Skutečnost, že válka zahájená Ruskem by mohla způsobit raketový růst cen energií, a pro ropné společnosti by mohlo být lukrativní znovu otevřít trhy s fosilními palivy, byla stejně tenkrát nepravděpodobná jako obrat v energetické politice v USA. A přesto se to všechno stalo a jeho dopady jsou tak masivní, že se prostředky zvolené regulačními orgány EU k dosažení CO<sub>2</sub>-neutrálního letectví zdají být nevhodné. EU by měla ze všeho tohoto vývoje vyvodit správné závěry a považovat výrobu SAF za veřejný úkol a chystat značné investice do výstavby výrobních zařízení. Protože trh sám to nenapraví.



## SSL Express 03-02-2025 UPS snižuje obsluhu méně ziskových objemů Amazonu

Společnost UPS oznámila, že ve druhé polovině příštího roku sníží objem zásilek, které odbavuje pro Amazon, o 50 %. Tato zpráva byla oznámena v pátek v rámci iniciativy na snížení nákladů provozovatele expresních služeb, který plánuje snížit výdaje o 1 miliardu dolarů s důrazem na snížení nákladů na leteckou dopravu, pracovní sílu a silniční dopravu a také na uzavření řady budov. Během hovoru k výsledkům společnosti uvedla její výkonná ředitelka Carol Tomeová: "Amazon je naším největším zákazníkem, ale ne nejziskovějším", a poukázala na jeho "rozmělnující" dopad na marže UPS.

I tak tvořil gigant e-commerce jen necelých 12 % příjmů společnosti v roce 2024, přičemž tato zpráva urychlila 15% pokles hodnoty, což přidalo další zklamání po obtížných třech letech, kdy UPS ztratila třetinu své hodnoty po náznaku postpandemického skoku. K tomu se přidaly příjmy za 4Q24 ve výši 24,3 miliardy USD, které zaostaly za předpokládanými 25,42 miliardy USD, přičemž UPS očekává, že za celý rok 2025 dosáhne 89 miliard USD.

Poslední zprávy naznačují, že při absenci Amazonu se UPS snaží převzít sektor malých zásilek, který předtím přenechala americké poště, a doufá, že na tom vydělá, protože podepsala smlouvy se společnostmi jako Shein a Temu.



## SSL Express 03-02-2025 Spotové sazby LNG vstupují v Atlantiku do záporného teritoria

Zoufalý začátek roku pro loď na LNG dosáhl nových nízkých referenčních hodnot, přičemž některé typy lodí jsou nyní v atlantské regionu v záporném cenovém teritoriu.

Společnost Spark Commodities, která sleduje ceny LNG, uvádí, že 160 000 m<sup>3</sup> lodí TFDE bylo na konci minulého týdne ohodnoceno na minus 2 250 USD denně, což je záporná sazba za přepravu LNG tam a zpět. Standardnější tonáž 174 000 metrů krychlových byla odhadnuta na 3 500 dolarů denně, což je také rekordně málo.

"V důsledku rekordně nízkých sazeb mnoho účastníků trhu hledá způsoby, jak optimalizovat svůj provoz, nicméně zůstává nejasné, zda tyto optimalizace budou dostatečné k tomu, aby absorbovaly přebytek moderních dvoutaktních plavidel, u kterých se očekává, že zůstanou v Atlantiku otevřena v příštích dvou měsících, zejména proto, že evropská poptávka po plynu nadále přitahuje náklad v Atlantiku." poznamenal Clarksons Research ve své poslední týdenní zprávě.

Dánská společnost MB Shipbrokers naznačila, že spotové sazby nyní dosáhly "úplného dna", zatímco mnoho makléřů uvádí stále větší počet stárnoucích plynových tankerů směřujících k demolici v jižní Asii.

Při pohledu do budoucna makléřská společnost SSY ve výhledu trhu poznamenala, že základy trhu s LNG se zdají být medvědí, a to navzdory nárůstu výroby z rozestavěných projektů, který se očekává v letošním a příštím roce, kdy se očekává dodání více než 150 nových plavidel.

P.S. Lodí je dost, plyn nám USA vnucuje, tak kde je problém vysoké ceny?



## SSL Express 04-02-2025 Nedostatek nákladních letadel znamená nedostatek kapacit a omezený růst letecké nákladní dopravy

Zatímco faktory poptávky po letecké nákladní dopravě bude v "roce nejistoty" těžké předvídat, vyhlídky na kapacitu, zhoršené stárnoucí flotilou a pomalými dodávkami, jsou depresivně jasné, zaznělo od delegátů Světového cargo summitu v Bruggách, který se konal minulý týden. Podle

údajů společnosti McKinsey v roce 2024 "poptávka měsíc od měsíce převyšovala růst nabídky" a nedostatek kapacity dostupné na trhu se stal jednou z největších hrozeb pro růst odvětví v nadcházejících letech. Flotila je již vyčerpaná a 31 % dostupných nákladních letadel jsou "prarodiče" ve věku 30 let a více.

"V průběhu mnoha let jsme byli svědky stárnutí našich nákladních letadel. Ale posledních pět let bylo šílených a masivních," řekl partner společnosti McKinsey & Co Ludwig Hausmann. Dodal, že do roku 2030 bude dalších 17 % všech nákladních letadel ve věku od 26 do 30 let, což znamená, že necelá polovina flotily bude přestárlá. "Obvykle o letadle přemýšlíte jako o investici na 30 let a pak v určitém okamžiku letadlo vyřadíte – není to palivově efektivní, náklady na údržbu explodují," vysvětluje Dr. Hausmann. A dodal, že dodávky nových nákladních letadel nebudou držet krok s tempem letadel opouštějících flotilu.

Marco Bloemen, výkonný ředitel datové společnosti Aevean, poznamenal, že kniha objednávek na nová letadla neodráží skutečný předpokládaný růst flotily. "Nyní jsme ve fázi, kdy objednáváme všechny druhy kapacit, ale tolik se toho nedodává," řekl. "Budoucí kapacita se nebude odvíjet od toho, co objednáváme, ale od toho, kolik toho výrobci dokážou dodat." Pan Bloeman také vysvětluje, že objednávky nákladních letadel byly zastíněny objednávkami na úzkotrupá osobní letadla – "to je to, co právě teď vydělává OEM výrobcům spoustu peněz".

Generální ředitel Air One Aviation Peter Scholten řekl panelu, že Air One nabídne flotilu 11 B747, přičemž dvě nové B777 se připojí někdy v roce 2025. Tato nová letadla měla být dokončena v loňském roce, ale Scholten řekl, že se tak nestalo kvůli zpožděním v Boeingu. Při předvídání toho, co přijde, Dr. Hausmann uzavřel: "Jsem si docela jistý, že nabídka nákladních letadel zůstává pro průmysl omezená."

Ředitel vývoje produktů společnosti WorldACD Rogier Blocq uvedl: "V roce 2021 došlo k obrovskému vrcholu [sazeb], samozřejmě v souvislosti s kapacitou. A pak, s větší kapacitou, sazby v roce 2023 klesly, a to na 33 % pod úroveň roku 2022. "A teď vidíte, že to znovu roste," řekl.



## SSL Express 04-02-2025 Nová spolupráce pro lepší vodíkovou infrastrukturu

Toyota Motor Europe podepsala dohodu se společnostmi Hydrogen Refueling Solutions (HRS) a ENGIE o vývoji nových vodíkových plnicích systémů. Nová technologie dvojitého středního proudění se testuje v rámci projektu RHeaDHy, jehož cílem je urychlit rozšíření vodíkové infrastruktury. Jednou z výzev při rozšiřování dodávek vodíku je potřeba palivových čerpadel, která dokážou v krátké době doplnit palivo do lehkých i těžkých vozidel s palivovými články. Projekt RHeaDHy (Refuelling Heavy Duty with very High flow Hydrogen) financovaný EU má za cíl vyvinout vysoce výkonné vodíkové plnicí stanice pro těžká nákladní vozidla. Projekt je zaměřen na vývoj a testování nových procesů pro tankování vodíkových nákladních vozidel o síle 700 barů 100 kilogramy vodíku během deseti minut. Nová technologie Twin Mid-Flow nabízí řešení tohoto problému pomocí trysky s vyšším průtokem. Tímto způsobem lze těžká nákladní vozidla natankovat za méně než deset minut a lehká užitková vozidla za méně než pět minut na stejné vodíkové pumpě, což eliminuje potřebu různých typů čerpadel na čerpací stanici.

Díky nové technologii lze 40tunové nákladní vozidlo natankovat za pouhých osm minut pro jízdu na vzdálenost 600 kilometrů a dvanáct minut na vzdálenost 900 kilometrů. Pro provozovatele čerpacích stanic znamená nová technologie výrazně nižší náklady na instalaci vodíkových čerpadel. Tím se urychlí dosažení cílů stanovených v nařízení EU o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR). Podle tohoto nařízení mají být do roku 2030 na hlavních trasách transevropské dopravní sítě (TEN-T) zřizovány vodíkové čerpací stanice každých 200 kilometrů.

V rámci nové spolupráce poskytne Toyota testovací stolicí a nákladní vozidlo vybavené novou technologií Twin Mid-Flow. Partneři Hydrogen Refueling Solutions a ENGIE za tímto účelem vyvíjejí kompatibilní vodíkové plnicí stanice, které budou testovány od čtvrtého čtvrtletí roku 2025 v rámci projektu RHeaDHy. "Abychom přispěli k růstu vodíkového ekosystému, spolupracujeme již nyní s celou řadou obchodních partnerů, kteří s pomocí našich vyspělých systémů palivových článků vytvářejí širokou škálu aplikací bez emisí CO2," řekl Thiebault Paquet, vedoucí obchodu s palivovými články společnosti Toyota Motor Europe. "Vývoj technologie dvojitého středního toku je dalším krokem k urychlení růstu vodíkových ekosystémů." "Strategické partnerství se společnostmi Toyota Motor Europe a ENGIE je milníkem pro rozvoj vodíkové infrastruktury," zdůrazňuje Hassen Rachedi, generální ředitel a zakladatel společnosti Hydrogen Refueling Solutions. Společnost je jedním z předních světových dodavatelů velkokapacitních vodíkových plnicích stanic. "Spojením našeho know-how urychlujeme expanzi vodíkových plnicích stanic v Evropě i po celém světě. Zkrátí se doba tankování, čerpací stanice se stanou dostupnějšími a levnějšími. Společně pokládáme základy pro budoucnost, ve které vodík hraje ústřední roli při snižování emisí CO2 v odvětví dopravy," řekl Rachedi. "Jako koordinátor projektu a jako výzkumná instituce s odbornými znalostmi v oblasti simulací a protokolů doplňování paliva posouváme projekt RHeaDHy kupředu společně s Toyota Motor Europe a Hydrogen Refueling Solutions," dodává Quentin Nouvelot, vedoucí výzkumného programu vodíku ve francouzské energetické společnosti ENGIE. Společnost se zavázala k přechodu na uhlíkově neutrální ekonomiku prostřednictvím nižší spotřeby energie a ekologičtějších řešení. "Partnerství posiluje vodíkový ekosystém a urychluje přechod k většímu využívání čisté energie. Společně stanovujeme nové standardy pro udržitelnou mobilitu a podporujeme roli vodíku při dekarbonizaci odvětví dopravy," vysvětluje Nouvelot.



## SSL Express 04-02-2025 Odesílatelé se zavazují používat železnici – ale s omezeními

Potenciál železnice v nákladní dopravě je obrovský. Takový dojem vyjádřili četní zástupci přepravců na 18. fóru železniční nákladní dopravy, které ve dnech 29. a 30. ledna v Berlíně uspořádaly Spolkový svaz pro materiálový management, nákup a logistiku (BME) a Svaz německých dopravních podniků (VDV).

"Rádi bychom všechny naše hotové výrobky uvedli na koleje," řekl Jonas Egerer, Global Planning & Logistics – Transportation Officer společnosti BSH Home Appliances. "Rámcové podmínky a ziskovost to ale nedovolují," vysvětluje specialista logistiky, proč jeho společnost nemůže tento cíl realizovat. Vždyť BSH v roce 2024 přepravila po železnici 5 milionů hotových zařízení. "To odpovídá přibližně 30 000 nákladních vozidel," říká Egerer. Za tímto účelem bylo naloženo 10 000 vagonů a 48 000 kontejnerů. Existují různé argumenty pro BSH pro použití dráhy. Na jedné straně by někteří zákazníci chtěli být zásobováni po železnici. V největších vagónech je pak téměř třikrát více místa než v nákladním automobilu. A BSH má také výrazně více času na nakládku a vykládku v železniční nákladní dopravě: 24 hodin je k dispozici, zatímco nákladní automobily musí platit po čtyřech hodinách odstávky. Pro téměř veškerou dopravu má BSH "koncepti záložního provozu" po silnici. "Chceme zachovat toto rozložení rizika, protože jsme si vyzkoušeli, že vždy existují problémy - s infrastrukturou, s výlukami, se stávkami. Na dlouhé vzdálenosti je železnice obvykle levnější než silnice na BSH. Všimáme si však, že ceny jsou si stále podobnější," upozornil Egerer. Zejména v jednovozové dopravě byl nárůst sazeb za přepravu v loňském roce "extrémní". "Oproti nákladním vozidlům tam nevidíme téměř žádnou výhodu." Kromě toho dochází ke zrušení a zpoždění vlaků a informace o nich nepřicházejí včas. Informoval o vlacích, které měly přijet v noci,

ale teprve brzy ráno přišla zpráva, že vlak nepřijel, zatímco noční směna už byla připravena k vykládce.

Nový impuls pro železnici by mohl vyplynout ze zvýšení cen (emisí) CO<sub>2</sub>. V roce 2024 to bylo 45 eur za tunu a v roce 2025 vzrostla na 55 eur za tunu. V BSH již odpovědní pracovníci vypočítali náklady na emisi pro různé scénáře, při jejichž ceně by mohla nastat situace zvratu v závislosti na vztahu. "S rostoucí cenou CO<sub>2</sub> se může něco změnit. Zatím nedokážu odhadnout, kdy se tak stane," řekl Egerer.

Téma ochrany životního prostředí hraje velkou roli také v úsilí holdingu Haus Cramer o přepravu svých nápojů po železnici. Pivovar Warsteiner patří k této společnosti. "98 procent našich produktů se vyrábí ve Warsteinu a odtud se expeduje do světa. Je pro nás velmi důležité co nejvíce snížit emise," řekl Dimitri Lagun, ředitel dodavatelského řetězce ve společnosti Warsteiner Brauerei Haus Cramer Management. Důležitou výhodu vidí v možnosti přepravit s KD jednotkami větší váhu. V přívěsu na silnici může kvůli vysoké hmotnosti produktu pojmout pouze asi 24 palet (asi 1 tuna na paletu). "Naproti tomu v KD mohou pojmout další čtyři palety," říká specialista na logistiku nápojů. To je spojeno s téměř 20procentním nákladovým zvýhodněním na hektolitr. Společnost vybudovala terminál ve Warsteinu a založila logistickou dceřinou společností Boxx Intermodal Logistics. Obsluhuje také zásilky od externích společností. Spediční společnost Thielemann je zapojena jako partner. Společně se podle něj podařilo pro KD získat zákazníky, jako je textilní společnost Kik a výrobce kuchyňských spotřebičů Severin. To znamená nejen vyšší vytížení terminálu, ale i vlaků ČT.

Výrobce cukrovinek Haribo také hledí na koleje. "Na mezinárodních trasách je nyní přibližně 20 procent našich celozozových přeprav multimodálních," řekla Lilian Maus, manažerka podnikové logistiky společnosti Haribo. Přeprava produktů ve státní prodejně do centrálních skladů obchodních řetězců ze dne A do dne B po železnici však nefunguje. V posledních pěti letech společnost podrobněji analyzovala své nákladní toky na mezinárodních trasách a zjistila, zda existují paralelní železniční koridory, po kterých lze přepravovat jejich zásilky. Paní Maus a její tým oslovili speditéry a požádali je, aby předložili vhodné intermodální nabídky. Tímto způsobem by se mohla přesunout doprava, i když ne vždy. Ale také to dává jasně najevo: "Pro nás přichází v úvahu pouze kombinovaná doprava. Už jen proto, že v mnoha místech odjezdu a doručení není žádné železniční spojení". Maus má však v KD špatné zkušenosti s trasováním přes další překladiště. V loňském roce společnost například testovala přepravní linku z Barcelony do Polska s překládkou v Lucemburku/Duisburgu. Nebylo však možné zaručit, zda by se bloky zastavily na jeden den nebo na čtyři či pět dní. "Takovou nejistotu si však nemůžeme dovolit, a proto je zboží nyní převáženo z Lucemburska nákladními automobily do Polska."

Sven Löffler, obchodní ředitel lucemburského dopravce CFL Multimodal, považuje současnou situaci v německé železniční síti za velký nedostatek v Německu: "To, co tam zažíváme, je skutečné nebezpečí pro železniční nákladní dopravu," řekl Löffler. Například společnost CFL pozastavila provoz na přelomu roku, protože ceny kolejí vzrostly o 20 procent a zároveň bezobslužná stavědla učinila jízdu nepředvídatelnou. Odkazoval na rok 2013, kdy bezobslužné stavědla v Mohuči paralyzovala vlakovou dopravu. Situace se od té dooby nejen nezlepšila, ale zhoršila. CFL provozuje nákladní vlaky i v dalších evropských zemích. "Síť ve Francii je mnohem lépe řízena než síť v Německu," zní jeho nemilosrdné hodnocení. Jako příklad své diplomové práce uvedl intermodální vlak naložený automobilovými díly, který zastavil v sobotu. Protože nikdo v DB InfraGo nemohl o víkendu vydat potřebný certifikát pro pokračování vlaku, zůstal vlak stát až do pondělí. Takovéto jednání se zákazníky "se do dnešního světa prostě nehodí," říká Löffler v narážce na ambiciózní cíle v oblasti transferu.



## SSL Express 05-02-2025 Trend vertikální integrace nemusí být pro multimodální dopravu správný

Dopravci a odesílatelé, kteří mají ambice stát se integrátory, kteří chtějí z dodavatelských řetězců "odstranit speditéra", nemusí být tím správným řešením pro intermodální dopravu, jak se dozvěděli delegáti na Světovém summitu o nákladní dopravě, který se konal minulý týden v Bruggách. Philippe Beaujean, poradce pro rozvoj mezinárodního obchodu v přístavu Antverpy-Bruges, identifikoval to, co označil za "velký problém" v multimodální přepravě - nedostatečnou integraci mezi zúčastněnými stranami v různých druzích dopravy. "To, co nyní vidíme, je spousta vertikální integrace v rámci dodavatelského řetězce a všichni si myslí, že to bude klíčová věc, která bude králem celého dodavatelského řetězce. Když se podívám na naše zákazníky, lodní společnosti, tak dopravce jako MSC odvádí velmi dobrou práci tím, že provozuje vlastní vlaky a vlastní bárky a také má nyní vlastní letadla. Maersk a CMA CGM už mají také letadla," řekl pan Beaujean.

Upozornil však, že snaha dopravců "vyřadit speditéra a nechat vše na dopravci" není nutně správným řešením pro multimodální přepravu. Peter Roberts, ředitel obchodní strategie nákladní dopravy ve společnosti Eurotunnel, upřesnil: "Když všichni sladí svá data, spolupráci a přístup, aby vytvořili hladký tok, je to velmi, velmi jednoduché. Co se stává obtížnějším, je, když se lidé snaží dělat nové věci," nabádá pan Beaujean: "Když chcete dobré multimodální řešení, potřebujete velké proudy zboží, které se spojují. A nyní to [dopravci] omezí pouze na své zboží a nedovolí, aby se na něm podíleli jejich konkurenti."

Ale nejen dopravci podnikají iniciativy vertikální integrace, plány měli i provozovatelé terminálů a zasílatelé, slyšeli delegáti: "DP World kupuje spousta aktiv, DSV dělá přesně totéž. A někteří přepravci jsou tak velcí, že si také myslí, že 'to zvládneme sami'," řekl pan Beaujean. Poukázal na čínského výrobce automobilů BYD, který si u loděnice Guangzhou pevně objednal dvě lodě na přepravu čistě osobních a nákladních automobilů o kapacitě 7 000 jednotek, z nichž každá by měla být dodána letos a stát 90 až 93 milionů dolarů.

Přestože námořní dopravci usilují o větší část trhu, pan Roberts dodal, že "naopak letecké společnosti odvádějí velmi, velmi dobrou práci" při spolupráci mezi různými druhy dopravy. "Spolupracují se svými dopravci na sestavení komplexního řešení, které může například spojit Velkou Británii s Frankfurtem... Zajistí kamion a bezproblémově ho integrují do svého systému... Kamion přijede a je integrován s našimi systémy, takže letecká společnost může sledovat polohu kamionu... předává tyto informace zpět svému dopravci a nakonec odesílateli," vysvětlil. Podle něj však stále existuje mnoho nevyužitých možností, jak zvýšit úspěšnost multimodální přepravy. "Myslím, že vládní orgány a agentury mohou růst multimodální dopravy podpořit. Uvnitř Evropy je železniční infrastruktura nedostatečně využívaná pro nákladní dopravu, uvidíme, zda bude v příštích čtyřech letech vyvinut takový trvalý tlak. "Letecké společnosti odvádějí dobrou práci, myslím, že přístavy odvádějí dobrou práci, a lidé chtějí, aby to fungovalo, ale vyžaduje to spolupráci," uzavřel pan Roberts.



## SSL Express 05-02-2025 Cargobeamer spojuje Stuttgart s Domodossolou

Cargobeamer rozšiřuje svou síť v Evropě o nové spojení mezi Kornwestheimem u Stuttgartu a Domodossolou v severní Itálii. Od 11. února budou na této trase nabízeny tři týdenní zpáteční lety. Odjezdy z Kornwestheimu se konají v pondělí, středu a pátek, zatímco vlaky z Domodossola jezdí v úterý, čtvrtek a sobotu. Spojení se Stuttgartem je druhou linkou společnosti mezi Německem a Itálií: vlaky Cargobeamer již fungují na trase Kaldenkirchen–Domodossola.

Na nové lince jsou přepravní kapacity nabízeny prostřednictvím otevřeného konceptu, který je vhodný pro všechny typy návěsů – jeřábové nebo nejeřábové, kontejnery, výměnné nástavby nebo speciální návěsy, jako jsou chladírenské a cisternové návěsy. Bez dalších investic do vozového parku mohou logistické společnosti těžit z železniční dopravy a podle společnosti Cargobeamer ušetřit přibližně 80 procent emisí CO<sub>2</sub> na přepravovanou jednotku ve srovnání s naftovými nákladními vozy. Trakci zajišťuje SBB Cargo International. Na německé straně je využíván terminál DUSS v Kornwestheimu, zatímco vlaky v Itálii jsou překládány na terminálu Cargobeamer v Domodossolo.

„Oblast Stuttgartu je jedním z ekonomicky nejsilnějších regionů v Evropě. Jejich připojením k naší síti nabízíme našim zákazníkům další možnost, jak zajistit jejich přepravu mezi Německem a Itálií udržitelně a efektivně,“ řekl Boris Timm, COO společnosti Cargobeamer. Nová trať je zároveň dalším stavebním kamenem rozvoje terminálu v Domodossolo. Společnost chce z této lokality vytvořit jeden z nejefektivnějších center pro manipulaci s návěsy v Evropě.

## **SSL Express 05-02-2025 Online tržiště: Zelení EP požadují přísnější pravidla odpovědnosti**

Podle Evropské asociace hraček TIE pouze 5 procent hraček zakoupených na asijské platformě elektronického obchodu Temu vyhovuje bezpečnostním předpisům EU. V roce 2020 dvě třetiny veškerého zboží objednaného na různých online platformách – včetně eBay – neprošly bezpečnostními testy, které provedlo sdružení EU na ochranu spotřebitelů BEUC. Pro Zelené v Evropském parlamentu je rychle rostoucí počet pochybných produktů zasílaných přímo spotřebitelům v EU ze třetích zemí, který je způsoben popularitou Temu a Shein, nejen problémem celních orgánů, ochrany spotřebitele a životního prostředí, je také hrozbou pro konkurenceschopnost evropských výrobců a maloobchodníků. Prostřednictvím zákona o digitálních službách (DSA), nařízení o dozoru nad trhem a obecné bezpečnosti výrobků (GPSR) a také směrnice o odpovědnosti za výrobky již EU vytvořila některá pravidla, ale mezery zůstávají, uvádí list. Zelení mimo jiné požadují, aby osoby jmenované zahraničními online tržišti jako odpovědné zástupce v EU měly stejné právní postavení jako dovozci zboží. To je má učinit právně a finančně odpovědnými za porušení pravidel EU.

Poslanci navrhuje další povinnosti pro platformy v případě, že nebudou splňovat ustanovení DSA. Zákon vyžaduje, aby platformy určité velikosti kontrolovaly, zda nejsou k prodeji nabízeny nelegální nebo nebezpečné produkty. Poslankyně Cavazzini a Geese navrhuje, aby platformy prováděly namátkové kontroly. Mohla by být také vytvořena síť důvěryhodných nahlašovatelů, aby se platformy „nemohly vyhýbat své odpovědnosti pod záminkou nevědomosti“. Zelení také požadují, aby byly celní orgány a orgány dozoru nad trhem lépe vybaveny, aby mohly provádět více testovacích nákupů. V současné době se tento nástroj používá jen zřídka.

Aby celní orgány zdokonalily analýzu rizik a soustředily se tak na pravděpodobně nejnebezpečnější balíky v obrovském objemu příchozích zásilek, Cavazzini a Geese vyzývají členské státy, aby urychlily probíhající reformu celního práva. Komise mimo jiné navrhla vytvoření jednotné platformy EU pro celní údaje, která by umožnila účinnější analýzu rizik. Rovněž se navrhuje, aby online tržiště získalo status „domnělého dovozce“, a tudíž by mělo být odpovědné za výběr cla a DPH z prodeje a jeho zaslání do správné země EU. To má ušetřit kupujícím povinnosti platit skryté clo. Zelení také očekávají příspěvek k lepší analýze rizik. „Platformy, které uvádějí na trh nevyhovující produkty, pak získají horší rizikový profil s více kontrolami, včetně blokování jejich zboží, pokud je jejich úroveň rizika příliš vysoká,“ uvádí list.

Hranice hodnoty zboží ve výši 150 eur, pod kterou se nemusí platit clo, má být zrušena „co nejdříve“. Na jedné straně to ztěžuje analýzu rizik, protože celním orgánům pak chybí určité

informace. Na druhou stranu limit hodnoty zboží vytváří pobídku k rozdělení zásilek, což znamená více balíkových zásilek. Cavazzini a Geese také obhajují přísnější informační a označovací povinnosti, aby si zákazníci na platformách uvědomili dopad online obchodování na životní prostředí. Navrhují také zákon o digitální spravedlnosti, který by omezil manipulativní praktiky propagace prodeje (takzvané temné vzory), jaké jsou pozorovány zejména v Temu a Shein.



### SSL Express 05-02-2025 Trh přeprav v chladírenských zařízeních roste navzdory překážkám

Rok 2024 byl všechno, jen ne normální. Konflikt na Blízkém východě a bezpečnostní krize v Rudém moři vedly k vážnému narušení celosvětové námořní dopravy. Mezi nejvíce postižené patřilo zboží podléhající rychlé zkáze. Delší vzdálenosti a tranzitní časy na trasách z východu na západ kvůli odklonu lodních služeb kolem Mysu Dobré naděje prakticky odřízly některé exportní regiony od jejich tradičních trhů. Výrobcům a výrobčům čerstvých i mražených produktů se ale překvapivě podařilo se novým podmínkám docela dobře přizpůsobit. Předběžné údaje o objemech obchodů ukazují, že trh je po dvou letech poklesu opět na cestě růstu. Britská společnost zabývající se průzkumem trhu Drewry očekává, že objemy nákladu podléhajícího zkáze ve všech segmentech námořní dopravy vzrostou do roku 2024 o 2,2 procenta na téměř 139 milionů tun. V předchozích dvou letech, které byly stále poznamenány covidem a nekontrolovatelnou inflací, došlo podle Drewryho k poklesu obchodu s pobřežním zbožím podléhajícího zkáze o 0,5 a 0,8 procenta.

Zdá se, že především segment ovoce podpořil pozitivní trend. Organizace OSN pro výživu a zemědělství (FAO) očekává nárůst dodávek ananasu o 4 procenta na 3,3 milionu tun. U manga a avokáda jsou odhadované nárůsty 3 a 2 procenta. Nedávné zprávy z obchodu s banány – největšího výrobce objemu v ovocnářském sektoru – zní také pozitivně. Podle sdružení producentů Acorbanec dokázal Ekvádor zvýšit objem exportu o 1,6 procenta na 5,06 milionu krabic, přestože plantáže se musely potýkat s nepříznivými povětrnostními podmínkami. Navzdory obecně špatnému spotřebitelskému klimatu se zdá, že poptávka po čerstvých produktech opět roste, částečně kvůli klesající inflaci. Alespoň tak to vidí ti, kdo zodpovídají za segment v přístavu Rotterdam – nejdůležitějším uzlu pro ovoce a zeleninu v Evropě. Poukazují na neúměrně silný nárůst o 8 procent v manipulaci s chladicími kontejnery v roce 2024. „Po dlouhém období nejistoty vidíme, že poptávka po potravinách a spotřebním zboží opět roste,“ říká Anne Saris, Business Manager Agrofood & Distribuce v přístavu Rotterdam .

V prvních měsících roku 2024 nebyly vůbec žádné známky růstu. Když se rebelové Houthi v Jemenu systematicky zaměřovali na komerční lodní dopravu v Rudém moři a jedna linková linka za druhou byla odkloněna kolem jižního cípu Afriky, vývozci ve východní Africe a Indii se ocitli v problémech. Delší doby přepravy znamenaly, že se časové rezervy pro zásobování evropských zákazníků citlivými produkty, jako jsou hrozny, mango a květiny, zmenšovaly. Až o 20 dní delší přeprava – to mělo skutečně negativní dopad na trvanlivost. Hrozny z Indie prý stále častěji míří do oblasti Perského zálivu a Ruska místo do Evropy.

Jediným slibným segmentem, který se podle účastníků trhu mezitím z velké části zhroutil, jsou námořní nákladní zásilky květin z Keni do Evropy. Někteří z nich se prý přesunuli zpět k letecké nákladní dopravě, zatímco jiní prý hledali nové odbytiště v regionu.



### SSL Express 06-02-2025 DB Cargo dokáže snížit ztráty o 30 procent

V oblasti administrativní a výrobní administrativy jsme v roce 2024 snížili náklady o 60 milionů eur,“ říká Martina Niemann, členka představenstva za oblast financí a controllingu, v rozhovoru

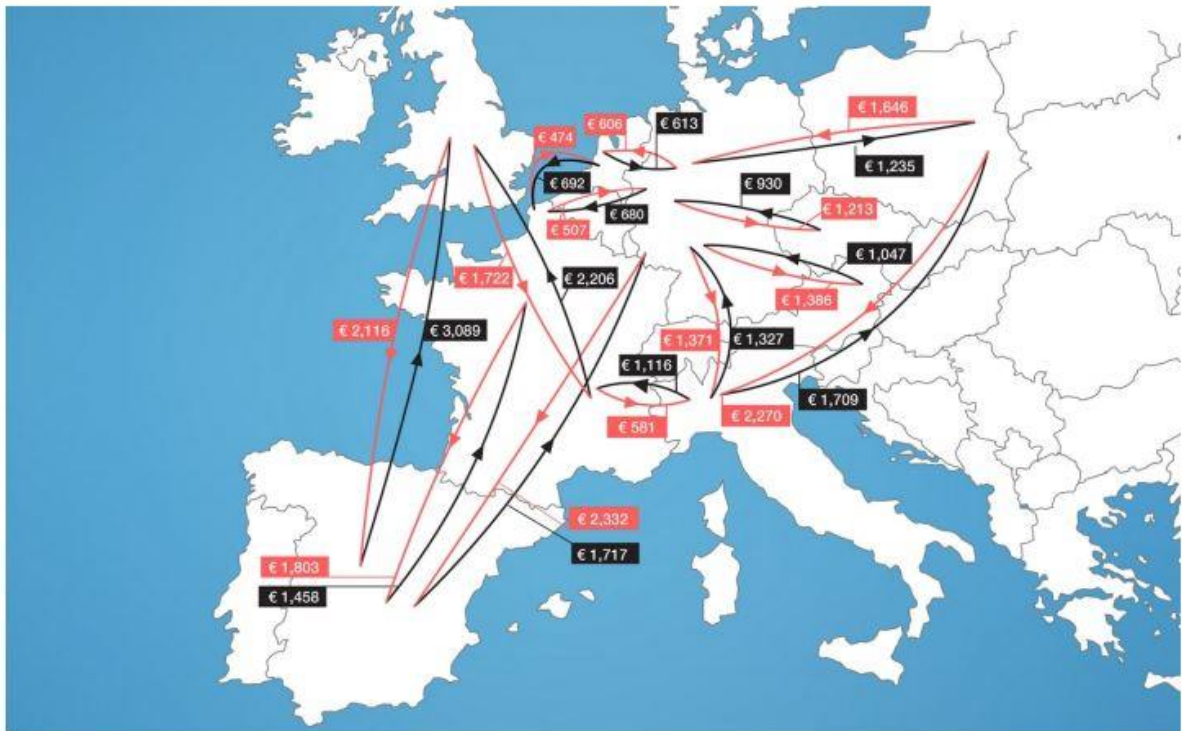


pro DVZ a Rail Business. Společnost ušetřila dalších 100 milionů eur zefektivněním portfolia neekonomických přeprav. "Rozloučili jsme se se ztrátovou přepravou, dosáhli jsme růstu cen ve všech oblastech a byli jsme tak schopni absorbovat ztráty z cyklických poklesů," řekla Niemann. Celkově očekává, že provozní ztráty DB Cargo se v roce 2024 sníží přibližně o 30 procent ve srovnání s předchozím rokem. V roce 2023 společnost vykázala ztrátu (EBIT) ve výši 497 milionů eur. Aby toho nebylo pro dceřinou společnost DB málo, ekonomika oslabuje a ceny za přístup na dráhu za poslední rok výrazně vzrostly. DB Cargo šetří další peníze prodloužením odpisových cyklů lokomotiv a vagonů z 20 na 30 let. Zde se očekává, že tato standardní opatření povedou k úsporám ve výši 163 milionů eur rozložených do let 2025 a 2026. Úpravy portfolia vedly k tomu, že DB Cargo již neprovozuje přepravy se záporným výnosem. To platí pro všechny přepravy, včetně přepravy po jednotlivých vozech. V důsledku toho však klesá výkon nákladní dopravy. Zatímco v roce 2023 společnost ujela celkem 74,5 miliardy tunokilometrů, v loňském roce to bylo pouze 68,5 miliardy tunokilometrů (mínus 8,76 %). V Německu se toto číslo snížilo z 51,2 miliardy tunokilometrů (2023) na 45,7 miliardy tunokilometrů (2024) (minus 10,74 %). Kritici opakovaně upozorňují na to, že DB Cargo na trhu stále více ztrácí na významu. Paní Niemann oponuje: "Podíl na trhu pro nás již není dogmatem." Pokud přeprava přestane být rentabilní, DB Cargo ji již nebude provozovat. V důsledku řízení o státní podpoře je navíc DB Cargo nucena být do konce roku 2026 v černých číslech – a odmítnout tak nerentabilní přepravy. K vysokým ztrátám došlo také proto, že mezi lety 2007 a 2023 klesl počet zaměstnanců společnosti DB Cargo AG o 7,9 procenta, zatímco přepravní výkon klesl o 44 procent. "DB Cargo bylo příliš pod tlakem na to, aby aktiva využívala střídavě," říká Niemann. Kromě toho DB Cargo jako bývalý monopolista nebyla zvyklá odmítat přepravy. Výsledek: Konkurence je z hlediska trakce na trati o 25 procent levnější než my DB Cargo. A právě zde nyní přichází na řadu změna. V příštích pěti letech má být v Německu zrušena pracovní místa. Kromě toho společnost založila projekt s názvem "Flow". "Název vznikl na základě pojmu cash flow a zabývá se otázkou, jak můžeme aktiva využít ekonomičtěji," vysvětluje Niemann. To zahrnuje postup prodeje a zpětného leasingu lokomotiv a vagonů. To má za cíl nejen šetřit náklady. "Musíme se mezi sebou více dělit o aktiva v odvětví," zní jejich výzva, abychom minimalizovali dobu neobsazenosti a tím i náklady.

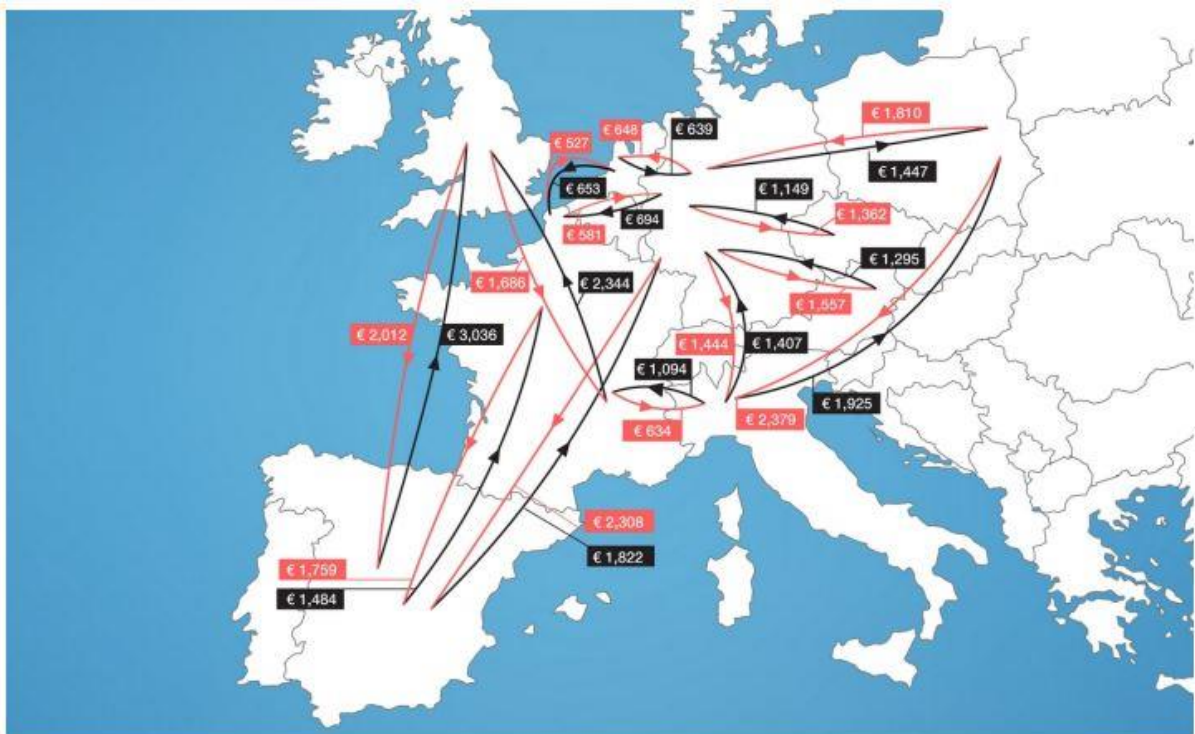


### SSL express 06-02-2025 Mírný nárůst v silniční nákladní dopravě

Jak zjistila britská analytická služba Transport Intelligence, francouzská burza nákladů Upply a Světová asociace dopravních společností IRU, vyšší náklady způsobily zvýšení cen dopravy v evropské silniční nákladní dopravě na konci roku 2024. Index smluvních cen vzrostl ve srovnání s předchozím čtvrtletím o 2,8 bodu a dosáhl úrovně o 1,4 bodu vyšší než na konci roku 2023. Naproti tomu nárůst indexu spotového trhu byl poměrně malý, a to o 0,5 bodu mezičtvrtletně a o 1 bod meziročně. Již sedmé čtvrtletí v řadě je index smluvních sazeb nad indexem spotových cen s rozpětím 5 bodů.



Quelle: Uply



Quelle: Uply

### Smluvní sazby v Evropě

### Spotové sazby v Evropě

Podle evropského statistického úřadu Eurostat se hrubý domácí produkt eurozóny ve čtvrtém čtvrtletí roku 2024 zvýšil o 0,3 procenta. Podle údajů Evropské komise však objem výroby meziročně klesl dokonce o 0,8 procenta. Zatímco počet nově registrovaných nákladních vozidel klesl o 29 procent, podle sdružení výrobců ACEA 5procentní nárůst mzdových nákladů a přibližně 500 000 volných míst řidičů zhoršily tlak na náklady. V souvislosti se systémem obchodování s emisemi ETS2, který bude 1. ledna 2027 spuštěn i pro sektor dopravy, odborníci zdůrazňují, že alternativní palivo HVO100 z něj zůstane vyňato a dosáhne tak nákladové výhody oproti fosilní

naftě. Podle aktuálního cenového průzkumu společnosti DVZ u prodejce pohonných hmot činí příplatek za rostlinné palivo na začátku února 8 centů za litr. S ohledem na limity CO<sub>2</sub> vozového parku pro výrobce nákladních vozidel lze také očekávat, že nákladní vozidla s nízkými emisemi ve střednědobém horizontu zlevní, zatímco cena vozidel se vznětovým motorem pravděpodobně poroste. V první fázi snižování emisí musí být letos prodané nákladní automobily o 15 procent nižší než v referenčním roce 2019/2020.

Mezi jednotlivými vztahy, které analýza zohlednila, vyniká polsko-německá linie: jak od Varšavy po Duisburg s nárůstem o 8,4 procenta, tak v opačném směru s nárůstem o 7,3 procenta, smluvní sazby meziročně prudce vzrostly. Ceny na spotovém trhu vzrostly o 9,4 procenta z Varšavy do Duisburgu a až o 10,1 procenta z Duisburgu do Varšavy.

Trasa Duisburg–Lille dosáhla nejvyšších cen za kilometr ve výši 2,30 eur za kilometr za spotové sazby a smluvní sazby 2,25 eur za kilometr. Nové zakázky ve zpracovatelském průmyslu v obou zemích přitom zůstávají na nízké úrovni; v Německu byly podle Spolkového statistického úřadu o 1,8 procenta pod úroveň předchozího roku a mezi říjnem a listopadem jejich úroveň klesla dokonce o 5,4 procenta.

Vzhledem k růstu mezd o 4 % ve Francii a o 5 % v Německu analytici předpokládají další zvýšení sazeb. Výroba se v krátkodobém až střednědobém horizontu opět zvýší. Pokud v důsledku toho dojde ke zvýšení poptávky po dopravě, okamžitě to povede ke zvýšení cen, uzavírají.



### **SSL express 06-02-2025 Americká vláda ohrožuje podnikání v oblasti elektronického obchodování v odvětví letecké nákladní dopravy**

Americká vláda ruší bezcelní limit pro dovoz z Číny. Toto opatření zdražuje zásilky z Číny v rámci elektronického obchodu a výrazně tlumí očekávání růstu letecké nákladní dopravy v souvislosti s dříve vzkvétající dopravou z Číny. Také v Evropě se dodávky z Číny s nízkou hodnotou zboží dostávají pod stále větší tlak. Právní rámec pro přeshraniční e-commerce provoz v letecké nákladní dopravě z Číny se výrazně zpříšňuje: V rámci uvalení cel na Čínu, která vstoupila v platnost 4. února, Trumpova administrativa zrušila také dlouho kontroverzní tzv. nařízení de minimis. To umožňovalo dovážet zásilky zboží v hodnotě až 800 amerických dolarů bez cla a daně do USA. Nařízení využívali především dominantní e-commerce maloobchodníci Temu a Shein pro zasílání zboží do USA. Zrušení zvyšuje ceny za dovoz z e-commerce do USA a výrazně zhoršuje vyhlídky online prodejců na vývoz z Číny. Společnosti již pociťují dopady: Cena akcií mateřské společnosti Temu, Pinduoduo, klesla od 1. února, kdy byl zveřejněn exekutivní příkaz Donalda Trumpa, o více než 9 procent.

Podle studie amerického Kongresu z roku 2023 tvořily jen tyto dvě platformy Shein a Temu více než 30 procent bezcelních zásilek dovážených do USA. Krátce před vypršením platnosti celního limitu byly podle americké celní služby denně odbaveny asi 4 miliony zásilek elektronického obchodu. Více než polovina těchto zásilek pochází z Číny. Podle údajů Agentury pro cla a ochranu hranic Spojených států byla průměrná hodnota zboží asi 50 dolarů. Zpráva zveřejněná minulý týden Výzkumnou službou Kongresu (CRS) zjistila, že hodnota dovážených čínských zásilek nízké hodnoty vzrostla v roce 2023 na 66 miliard dolarů. V roce 2018 činila hodnota 5,3 miliardy dolarů. V případě letecké nákladní dopravy bude mít odstranění daňové mezery pravděpodobně vážné dopady. Dovoz zásilek s nízkou hodnotou zboží do USA představuje zdaleka největší podíl e-commerce provozu z Číny. Podle aktuálních údajů analytické společnosti Trade and Transport Group (TaTG) vzrostla celosvětová hodnota zásilek elektronického obchodu v roce 2024 ve srovnání s předchozím rokem o více než 32 procent na přibližně 100 miliard dolarů. Podle TaTG se podíl e-commerce na celkovém počtu zboží přepraveného letadlem pohybuje kolem 35 procent. Podle odborníků TaTG se tak tento podíl za pět let zvýšil zhruba o 10 procentních bodů.

Německá vláda chce také přísněji kontrolovat platformy jako Temu a Shein. Za tímto účelem přijal kabinet akční plán pro e-commerce. Obsažená opatření jsou určena k vymáhání stávajících zákonů v internetovém obchodě i vůči poskytovatelům ze třetích zemí. Akční plán stanoví tři ústřední body: posílení dozoru nad trhem a cel, důsledné prosazování zákona o digitálních službách (DSA) a posílení odpovědnosti vůči životnímu prostředí a spotřebitelům, vysvětlila Anne Papke, konzultantka v odboru obchodu a reklamy Spolkového ministerstva hospodářství a klimatu, na konferenci DVZ Future Commerce. Kromě toho podporují zrušení bezcelního limitu ve výši 150 eur. Na evropské úrovni měla Evropská komise včera zveřejnit doporučení, jak mohou členské státy lépe řešit problémy se zbožím zakoupeným prostřednictvím online platforem jako je Temu nebo Shein. Od roku 2023 již mají ministři EU a Evropský parlament na stole návrhy Komise na zrušení limitu hodnoty zboží ve výši 150 eur, pod nímž se nemusí platit dovozní clo, nebo na zavedení jednotné platformy EU pro celní údaje. To má pomoci lépe vybrat subjekty, které budou pečlivě kontrolovány. Oba návrhy jsou součástí návrhu zákona EU o komplexní celní reformě. Rada ministrů a Evropský parlament však o tom dosud nerozhodly.



## SSL express 07-02-2025 Nerovnováha kontejnerů v USA se navzdory clům zhoršuje

Uprostřed eskalujícího napětí v probíhajícím obchodním sporu byl ve středu zrušen očekávaný rozhovor mezi americkým prezidentem Donaldem Trumpem a čínským prezidentem Si Ťin-pchingem, který ještě nebyl přeložen.

Mezi dvěma největšími světovými ekonomikami se rozběhl celní spor, kdy USA uvalily plošné 10% clo na veškerý čínský dovoz a Peking reagoval prohlášením, že od příštího pondělí uvalí 15% clo na LNG a uhlí dovážené z USA, stejně jako 10% clo na ropu, zemědělské stroje a auta s velkým objemem.

V prvním měsíci Trumpovy administrativy prezident pohrozil – a poté zrušil – cla proti Kolumbii, Kanadě a Mexiku. Dopad amerických cel dosud pocítila pouze Čína.

Judah Levine, vedoucí výzkumu v platformě Freightos, řekl, že nedávné "drama" o clech zvyšuje obavy z toho, jak zcela nepředvídatelná a rušivá se tato druhá Trumpova administrativa může ukázat. Bylo zpochybněno, jak vážně cla mění obchodní toky. Cla byla charakteristickým rysem Trumpovy první administrativy i jeho nástupce Joea Bidena, a přesto údaje společnosti Linerlytica ukazují, že dovoz naložených kontejnerů do USA v roce 2024 převýšil vývoz 2,4krát, což je statistika, která podle analytiků společnosti Linerlytica v týdenní zprávě poskytuje "jasný důkaz, že dovozní cla uvalená od roku 2018 byla zcela neúčinná" při snižování obchodní nerovnováhy USA. Celkový dovoz naloženého zboží vzrostl mezi lety 2017 a 2024 o 24 %, ukazují údaje společnosti Linerlytica, zatímco vývoz naloženého zboží se ve stejném období snížil o 8 %, což vedlo k 54% nárůstu počtu prázdných kontejnerů přemístěných z USA. "Trumpova celní zeď může být jevištěm, ale stejně jako zdi, které mají zabránit vstupu migrantů, je obtížné dosáhnout za čtyři roky mnohého," řekl Martin Stopford, nejslavnější světový námořní ekonom, po Trumpově volebním vítězství loni v listopadu.

V rozhovoru pro *Splash* Khalid Hashim, generální ředitel největšího thajského vlastníka sypkých materiálů, společnosti Precious Shipping, řekl, že je ohledně Trumpa a cel optimistický. "Obchodní toky za Trumpa 1.0 a Bidenovo pokračování a zvýšení Trumpovy 1.0 do Bidenovy 1.0 zvýšily, nikoli snížily, obchodní toky do USA," řekl Hashim. "Pokud je minulost nějakým prediktorem obchodních toků, pak, jak jsme viděli, všechna taková narušení mají tendenci mít okamžitý, ale extrémně krátkodobý dopad, než povedou ke zvýšení tunomil a zvýšení obchodu."

Při pohledu na obchody s tankery a sypkými materiály makléř Braemar naznačil, že čínská cla na dovoz ropy a uhlí do USA pravděpodobně nebudou mít vliv na tunokilometry. Podle Braemara

bude trh ztrácet zhruba tři VLCC americké ropy měsíčně ve prospěch Číny, ale tuto mezeru pravděpodobně doplní další dovozci v severovýchodní Asii.

"U volně ložených komodit, jako je uhlí, obilí a železná ruda, neočekáváme velké negativní dopady," řekl Stamatis Tsantanis, předseda a generální ředitel společnosti Seanergy Maritime. "V konečném důsledku jsou cla jen jedním z faktorů; stejně důležitou roli hrají geopolitické události," řekl Tsantanis. "Příštích šest měsíců bude kritických, protože současná vláda se snaží ukončit konflikty a zároveň zavést novou obchodní politiku. Výsledek těchto snah a to, jak cla interagují s globálními událostmi, zůstává nejistý. V příštích třech až šesti měsících se očekává značná volatilita, protože trh se přizpůsobuje vyvíjejícímu se prostředí, což z tohoto období činí klíčové období pro globální obchod a ekonomickou stabilitu."



## SSL Express 07-02-2025 Húsiové budou podle Maersku v letošním roce dělicí čárou mezi ziskem a ztrátou

Loňský rok se ukázal být třetím nejziskovějším rokem v historii kontejnerové dopravy a stejně tak se ukázal být třetím nejlepším rokem ve 121leté historii největšího dánského přepravního koncernu Maersk. Vrcholový management v Kodani dnes vyložil, jak by Houthiové z Jemenu mohli diktovat hranici mezi černým a červeným inkoustem pro nadcházející rok. Společnost Maersk ve čtvrtek vykávala svůj třetí nejlepší finanční rok v historii s EBIT za rok 2024 ve výši 6,5 miliardy USD. Dánský dopravce předpovídá, že celosvětový růst objemu kontejnerů v roce 2025 bude činit přibližně 4 %. Velmi velká dělicí čára mezi ziskem a ztrátou se však podle společnosti Maersk bude v letošním roce soustředit kolem Rudého moře. Houthiové v Jemenu pozastavili svou kampaň proti obchodní lodní dopravě a v roce 2025 zatím nebyly hlášeny žádné útoky, protože Izrael a Hamás podnikají kroky k míru. Situace však zůstává napjatá a jen velmi málo plavidel se vrací na suezskou trasu mezi Asií a Evropou.

Prognóza EBIT společnosti Maersk pro rok 2025 se pohybuje od nuly do 3 miliard dolarů v závislosti na tom, zda se Rudé moře otevře v polovině roku nebo na konci roku. Společnost dodala, že její výhled na rok 2025 podléhá "značným makroekonomickým nejistotám", které mají dopad na růst objemu kontejnerů a sazby za přepravu. Podle údajů investiční banky Jefferies se v loňském roce počet tranzitů Suezským průplavem pro kontejnerový sektor jako celek snížil oproti roku 2023 o 90 %.

Hlavním ekonomickým dopadem potenciálního znovuootevření tras v Rudém moři by byl návrat kapacity do systému kontejnerové dopravy, což odpovídá přibližně 6 % až 8 % stávajících plavidel v důsledku rychlejší plavby, podle údajů společnosti S&P Global. Současně přicházejí nová kontejnerová plavidla, která přidají téměř 24 % nové kapacity a budou spuštěna na vodu v příštích třech letech. Vincent Clerc, generální ředitel společnosti Maersk, však prohlásil, že jeho společnost má "jedinečnou pozici" pro podporu zákazníků v době, kterou popsal jako "geopolitické změny a narušení, které nadále posilují potřebu odolných dodavatelských řetězců". Společnost Maersk, která je bohatá na hotovost, včera oznámila, že zahájila 12měsíční program zpětného odkupu akcií až do výše 14,4 miliardy DKK (2,01 miliardy USD). Účelem programu je v konečném důsledku upravit kapitálovou strukturu společnosti prostřednictvím zrušení zpětně odkoupených akcií, uvedla společnost Maersk ve zprávě. Dánský rejdař se také blíží ke konci svého prvního týdne v nové alianci, která zahajuje spolupráci Gemini se společností Hapag-Lloyd, která pokrývá hlavní obchody mezi východem a západem. Ambicí je dodat flexibilní a propojenou oceánskou síť se špičkovou spolehlivostí letového řádu nad 90 % po úplném zavedení.



## SSL Express 07-02-2025 Móda a luxus: intralogistika ve službách

Textilní sektor, hluboce proměněný elektronickým obchodem, omnichannel a novými spotřebitelskými očekáváními, musí čelit rostoucí konkurenci a stále vyšším nárokům na kvalitu, rychlost a personalizaci. Aby hráči v módním průmyslu zůstali konkurenceschopní, spoléhají na optimalizaci dodavatelského řetězce, aby zefektivnili toky, snížili své provozní náklady a byli šetrnější k životnímu prostředí.

**VÝZVY SEKTORU:** Módní a luxusní sektor čelí bezprecedentním logistickým výzvám, které vyžadují inovativní a přizpůsobená intralogistická řešení:

**Heterogenita produktu :** Množství odkazů na proces, od oblečení po doplňky, spojené s rozmanitostí formátů (složené, zavěšené, jednotlivě balené).

**Přizpůsobení objednávek :** Oblíbený u spotřebitelů, přesto komplikuje logistické operace a vyžaduje flexibilní informační a zpracovatelské systémy.

**Vysoká obrátka zásob :** Tváří v tvář nejistým předpovědím prodeje musí značky neustále upravovat svou výrobu tak, aby uspokojila špičku poptávky a zároveň se vyhnula přeplnění zásob.

**Reverzní logistika :** Jedná se o nákladný a obávaný proces, zejména pro online módu, což je odvětví s vysokou návratností a rostoucím závazkem k oběhovému hospodářství.

**Zvýšené požadavky zákazníků :** Zákazníci nyní hledají bezproblémové, transparentní a personalizované nakupování, které vyžaduje efektivní omnichannel strategii.

Módní průmysl vyžaduje flexibilní a škálovatelná intralogistická řešení. Ekologické a sociální problémy a výkyvy poptávky dále komplikují dodavatelský řetězec. Systémy proto musí být schopny řídit vysoce variabilní objemy, množství referencí a přizpůsobit se různým distribučním kanálům:

**Uskladnění oděvů na ramínkách :** Modularita současných systémů umožňuje uložení široké škály referencí a jejich snadné přestavování podle potřeb, ať už jde o oblečení na ramínkách nebo krabicích. Regály vybavené závěsnými tyčemi lze snadno přeměnit na lepenkové police a kombinovat s podvěsným dopravníkem pro přípravu skladovaných dílů.

**Přeprava oděvů na ramínkách :** Podvěsné dopravníky jsou efektivním řešením pro přepravu oděvů na ramínkách. Ruční systémy umožňují flexibilní zásobování pracovišť a skladových ploch. Automatizované systémy jsou k dispozici v několika formách: ráčna, kolík nebo skříňka. Zvládnou přepravu, akumulaci nebo třídění, to vše vysokou rychlostí a s největším respektem k oděvu.

**Kartonová přeprava :** Válečkové nebo pásové dopravníky nabízejí spolehlivé a efektivní řešení pro řízení špičkové činnosti při současném snížení nákladů. Umožňují příjem a třídění balíků od dodavatelů určených ke skladování, přípravu objednávek pomocí staničních systémů, propojení různých oblastí a systémů skladu a zjednodušení balících a třídících operací dopravcem.

**Krátké dodací lhůty :** Značky jsou pod neustálým tlakem, aby uspokojily naléhavé požadavky zákazníků (doručení 24 hodin nebo tentýž den).

**Environmentální otázky :** Módní sektor si uvědomuje svou ekologickou stopu a musí optimalizovat hospodaření se svými zdroji omezením obalů a přijetím udržitelnějších řešení. Příprava objednávek vyžaduje synergii a koordinaci různých systémů, manuálních i automatických, aby byla zaručena kontinuita logistických procesů, od vychystávání až po expedici. Nejnovější technologie na trhu nabízejí all-in-one řešení kombinující skladování, přepravu a přípravu objednávek. Zaručují maximální produktivitu a drastické snížení provozních nákladů:

**Řešení pomoci při výběru :** Řešení [Pick-to-Light](#) se osvědčilo jako spolehlivé, snadno se nasazuje a je nákladově efektivní. Snižují chyby při vychystávání tím, že usnadňují operátorům lokalizaci, identifikaci a sledování položek. Lze je také použít k třídění hromadných webových objednávek.

**Třídící stroje na zásobníky :** Nabízejí vysokou rychlost zpracování, dosahující několika tisíc položek za hodinu. Jsou ideální v B2B pro třídění podle místa prodeje, ale stále častěji se používají i jako

doplňek pro třídění webových objednávek. Flexibilní přístup, který dokáže splnit omezení B2B i B2C.

**Pocket Sorter** : Je to nejlepší spojenec pro zpracování webových objednávek. Díly z různých zakázek jsou odebírány ve vlnách, poté jsou sekvenovány a tříděny podle objednávky, aby byly odeslány přímo do balicích stanic. Tento systém, který je schopen zpracovat až 8 000 položek za hodinu, je vhodný pro doplňky i balené oblečení nebo boty a lze jej dokonce kombinovat s oblečením na ramínkách.

### **AS/RS (Automated Storage and Retrieval Systems) Systémy „Zboží**

**člověku“** umožňují automatické ukládání a vyzvedávání zboží. Jsou zvláště vhodné pro malé předměty a příslušenství, ale vyžadují specifičtější přizpůsobení pro velké díly a velké objemy. Všechny tyto systémy lze integrovat do jediného globálního řešení a doplnit je robotizací, zejména:

- **AGV a AMR** . Jedná se o automatizovaná řízená vozidla, která zlepšují efektivitu, bezpečnost a plynulost pohybu zboží. Tím, že omezují lidské zásahy, přispívají ke snižování provozních nákladů.

- **Roboty** , jako jsou sběrací ramena nebo paletizační roboti. Lze je využít pro vychystávání, integraci do automatizovaných systémů nebo i automatickou paletizaci zakázek.

Aby módní průmysl čelil výkyvům poptávky, musí digitalizovat svůj dodavatelský řetězec.

Optimální integrace mezi WMS (Warehouse Management System) a WCS (Warehouse Control System) v konečném důsledku umožňuje:

- **Zvýšení produktivity** s výrazným zkrácením přípravných časů díky automatizaci a inteligentnímu stanovení priorit.

- **Optimalizace nákladů** pomocí optimálního využití lidských a materiálních zdrojů.

- **Zvýšená flexibilita** s lepší správou sezónních kolekcí a špiček v aktivitě.

- **Snížení chyb** ve spojení s lepší správou zásob.

- **Lepší spokojenost zákazníků** díky rychlému doručení a efektivnímu zpracování vratek.

Intralogistika je uprostřed přechodu k ekologičtějšímu přístupu. Módní a luxusní značky mohou získat cenné výhody, pokud jde o politiku CSR a image, a také ve střednědobém a dlouhodobém horizontu významně ušetřit. Dodatečné vybavení, například modernizací stávajících zařízení, umožňuje prodloužit jejich životnost a snížit ekologickou stopu. Nové technologie navíc tím, že přizpůsobují provoz poptávce v reálném čase, přispívají k lepšímu využití zdrojů a výraznému snížení emisí CO<sub>2</sub>.



### **SSL Express 07-02-2025 Společnost IG P&I zavedla nový proces schvalování elektronických konosamentů.**

Odvětví lodní dopravy je již dlouho zatíženo - někdy doslova - horami papírování, včetně důležitého přepravního dokladu zvaného náložný list. Podle průzkumu The FIT Alliance 2024 electronic Bills of Lading (eBL) zaznamenává zavádění eBL od roku 2022 trvalý růst. Podíl uživatelů, kteří se rozhodli pro papírové i elektronické konosamenty, celková míra přijetí eBL, zákazníci, kteří plánují přechod na eBL, zákazníci, kteří přejdou na eBL do dvou let, a zákazníci, kteří věří, že eBL urychlí digitální transformaci, se v roce 2024 oproti roku 2022 výrazně zvýšily. Elektronický konosament (eBL) plní stejné právní funkce jako jeho papírový protějšek, ale v digitální podobě - a jeho výhody jsou nepopíratelné:

Rychlost - Už žádné čekání na kurýrní dokumenty; převody jsou okamžité

Bezpečnost - Ochrana proti podvodům a padělání

Efektivita - Snižování administrativní zátěže, chyb a nákladů. eBL vydávají dopravci s využitím různých poskytovatelů služeb eBL schválených Mezinárodní skupinou P&I klubů (IGP&I).

Donedávna byla hlavní překážkou širokého rozšíření nedostatečné právní uznání v mnoha

jurisdikcích. To se však mění. V září 2023 vstoupil v platnost britský zákon o elektronických obchodních dokladech, který dává digitálním obchodním dokladům - včetně eB/L - stejné právní postavení jako papírovým. To je v souladu se vzorovým zákonem UNCITRAL o elektronických převoditelných záznamech (MLETR), který od roku 2018 připravuje půdu pro globální digitální obchod. Uvědomujíc si tento posun, Mezinárodní skupina P&I klubů (IGP&I) - která poskytuje pojištění odpovědnosti pro přibližně 90 % světové námořní tonáže - stála v čele schvalování systémů eB/L. Od roku 2010 schválila dvanáct elektronických obchodních platforem. Nyní, s ohledem na vývoj právního prostředí, zavádí IGP&I nový schvalovací proces, který usnadňuje uznání systémů eB/L, které jsou v souladu s právními předpisy. V oznámení svým členům IGP&I uvedla, že

*Skupina s potěšením oznamuje, že od 20. února 2025 budou bezpapírové obchodní systémy "považovány za schválené", pokud splňují určité požadavky. Požadavky pro "domnělé schválení" jsou:*

*i) systém umožňuje pouze "vyhovující" elektronické konosamenty ("E-konosamenty"), což znamená E-konosamenty, které podléhají rozhodnému právu, které je právně uznává jako rovnocenné papírovým konosamentům; a*

*ii) systém je spolehlivý a je jako takový doložen.*

Od 20. února 2025 budou systémy eB/L splňující určitá kritéria automaticky schvalovány (nebo "považovány za schválené") bez nutnosti zdlouhavého přezkumu. Aby se systém kvalifikoval, musí: Zajistit právní uznání - eB/L musí podléhat jurisdikci, která mu přiznává stejný právní status jako papírové směnec... Prokázat spolehlivost - systém musí splňovat vysoké standardy bezpečnosti, pravosti a provozní efektivity... IGP&I zveřejnila podrobné pokyny pro poskytovatele obchodních systémů, v nichž uvádí, co musí udělat, aby tato kritéria splnili.

Tento posun mění pravidla hry. S tím, jak stále více jurisdikcí přijímá zákony, které uznávají elektronické transakce, a s tím, jak se prosazují standardy v celém odvětví, směřujeme k budoucnosti, kdy bude obchod rychlejší, bezpečnější a skutečně digitální. Přijetí však závisí na spolupráci mezi vládami, přepravními společnostmi, speditéry a poskytovateli technologií. Impuls je tu a nyní jde o realizaci. Grant Hunter z BIMCO na své síti LinkedIn uvedl: *"Děkujeme IGP&I za tuto iniciativu, která pomůže zefektivnit proces schvalování a zprůhlednit jej - je to vývoj, který BIMCO velmi vítá."* BIMCO v roce 2024 oznámilo, že jejich kampaň "25 do 25" již během prvního roku překonala svůj původní cíl, přičemž čtyři z prvních zúčastněných přepravců, BHP, Rio Tinto, Vale a Anglo-American, dosáhli průměrné míry přijetí eBL 25.1 % v jejich obchodech s železnou rudou. Jedná se o významný milník a vítězství snah o digitalizaci obchodu a pokračující úsilí o zefektivnění procesů dodavatelského řetězce a urychlení digitální transformace obchodu v sektoru hromadných zásilek. Tento nový schvalovací proces pro systémy elektronických konosamentů ze strany IGP&I usnadní zákazníkům přijetí eBL.

P.S. A Česko stále přešlapuje na místě...



