

SSL EXPRES

10.02.-14.02.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 10-02-2025 Růst tonáže se v lednu před začátkem lunárního nového roku zmírnil

Celosvětová letecká nákladní doprava zaznamenala v lednu meziroční nárůst tonáže o +2 %, což je výrazně pod průměrným růstem o +11 % v loňském roce, a to kvůli tvrdším srovnávacím údajům, zmírňujícím se objemům elektronického obchodování a dřívějšímu zpomalení než v loňském roce před svátky lunárního Nového roku (LNY) ve východní Asii.

Podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy WorldACD Market Data klesla celková celosvětová tonáž v 5. týdnu (27. ledna až 2. února) mezitýdně (WoW) o -12 % poté, co se v předchozích třech týdnech odrazila od normálního sezónního propadu letecké nákladní dopravy na konci roku. Tento pokles WoW o -12 % byl zcela způsoben poklesem účtovatelné hmotnosti letů z Asie a Tichomoří o -33 % kvůli každoročnímu dvoutýdennímu uzavření většiny továren v Číně a některých dalších východoasijských zemích kvůli LNY. LNY se letos konal 29. ledna, zatímco loni to bylo 10. února, což přidává na složitosti meziročnímu srovnání s lednem 2024. Pokles tonáže WoW z Asie a Tichomoří o -33 % v 5. týdnu byl částečně kompenzován nárůstem tonáže WoW ze Střední a Jižní Ameriky (CSA, +16 %) a Afriky (+11 %) – podpořený vyšším objemem květin před Valentýnem 14. února – a +4% nárůstem ze Severní Ameriky. Nicméně celková celosvětová tonáž v 5. týdnu klesla o -14 % ve srovnání se stejným týdnem loňského roku, a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD. Vedle meziročního poklesu o -29 % v důsledku asijsko-pacifického původu došlo k meziročnímu poklesu také z Evropy (-7 %), Středního východu a jižní Asie (MESA, -5 %) a Severní Ameriky (-1 %).


Na celoměsíční bázi byla tonáž v lednu z asijsko-pacifického původu stále meziročně vyšší o +3 %, a to navzdory tomu, že část velkého poklesu poptávky spojeného s LNY v letošním roce nastala na konci ledna, místo aby klesla v únoru, jako tomu bylo v loňském roce. Celkové průměrné globální sazby za leden ve výši 2,44 USD za kilogram se meziročně zvýšily o +7 %, a to díky meziročnímu nárůstu z trhů původu MESA (+33 %), Asie a Tichomoří (+10 %) a Afriky (+10 %), přičemž průměrné celosvětové spotové sazby 2,67 USD za kilogram jsou o +17 % vyšší než v lednu loňského roku, zatímco smluvní sazby meziročně vzrostly pouze o +2 % meziročně, na 2,39 USD za kilogram.

Na základě celotržního mixu spotových a smluvních sazeb klesly průměrné celosvětové ceny letecké nákladní dopravy v 5. týdnu zpět přibližně o -2 % na 2,42 USD. Ceny z každé z hlavních světových oblastí původu ve skutečnosti vzrostly, přičemž celkový průměrný pokles byl důsledkem velkého poklesu tonáže letecky z Asie a Tichomoří, což snížilo podíl nákladu z těchto trhů původu s vyšším výnosem. Průměrné celosvětové sazby jsou o +5 % vyšší než již tak vysoké úroveň touto dobou v loňském roce, což je způsobeno meziročním nárůstem z MESA (+33 %), Asie a Tichomoří (+11 %) a Afriky (+12 %). Vzorce spotových sazeb jsou podobné, přičemž průměrné celosvětové spotové sazby v 5. týdnu, WoW, zůstaly na 2,65 USD. Navzdory velkému poklesu tonáže z Asie a Tichomoří vzrostly spotové sazby z tohoto regionu, WoW, o +3 % na 3,87 USD za kilogram, což je o +21 % více než ve stejném týdnu loňského roku. Spotové sazby z MESA vzrostly o dalších +4 %, WoW, čímž se dostaly o +58 % nad úroveň touto dobou v loňském roce, kdy začaly růst teprve v relativně raných dnech krize v Rudém moři. Nárůst WoW o +14 % z Afriky

zvedl spotové sazby z tohoto regionu meziročně o +25 %. Jediným regionem původu, kde byly spotové sazby nižší než v loňském 5. týdnu, byla Severní Amerika (-5 % meziročně). Zdá se, že pozastavení přístupu Číny k americkému procesu bezcelního vstupu "de minimis" "podle § 321" bude mít významný dopad na čínsko-americký trh elektronického obchodování. Dopad na leteckou nákladní dopravu pravděpodobně nebude jasně viditelný, pokud jde o data, nejméně do příštího týdne, i když rozsah bude pravděpodobně na několik týdnů maskován účinky LNY. Tonáž z Číny do Evropy v 5. týdnu zaznamenala větší (-28 %) procentuální pokles WoW než objemy z Číny do USA (-21 %). Spotové sazby mezi Čínou a Evropou se však v 5. týdnu držely lépe a klesly pouze o -1 %, zatímco spotové sazby mezi Čínou a USA zaznamenaly hlubší (-8 %) pokles WoW.

!? SSL Express 10-02-2025 Rostoucí nákladní železniční doprava mezi Čínou a Evropou by mohla narazit na limity, pokud skončí krize v Rudém moři

Po dvou letech poklesu se objemy železniční nákladní dopravy mezi Čínou a EU vrátily na příznivou cestu, přičemž západní toky v loňském roce meziročně vzrostly o 130 %, k čemuž částečně přispěla krize v Rudém moři. Objemy z Číny do Evropy překročily 330 700 teu, přičemž opačným směrem směřovalo 49 730 teu, a i když to představovalo nejnižší výsledek od roku 2017 - a pokles o 26.7 % v meziročním srovnání - podle Evropské železniční aliance vzrostly kombinované objemy mezi Čínou a Evropou o 80,2 % oproti roku 2023. Analytická platforma pro dodavatelské řetězce Upplly uvedla, že jedním z faktorů nárůstu objemu přepravy z Číny do Evropy byly poruchy. Uvedla: "V průběhu roku 2024 sazby za přepravu zboží na kontejnerových námořních trasách mezi Asií a Evropou opět vzrostly, a to v důsledku narušení způsobeného útoky jemenských povstalců Húti v Rudém moři. To umožnilo železniční nákladní dopravě znovu získat konkurenceschopnost." Komise však varovala před spoléháním se na stav v oblasti Rudého moře s tím, že pokud příměří na Blízkém východě vydrží a Hútiové upustí od útoků na lodní dopravu, sazby za námořní nákladní dopravu by mohly výrazně klesnout. K tomu dodává: "Prodloužení námořních tras částečně umožnilo absorbovat nadbytečnou kapacitu, která bude v případě normalizace situace obrovská. Čínský vývoz pak bude moci počítat s levnou námořní dopravou a plynulým přístupem ke kapacitě. Železniční nákladní doprava mezi Čínou a EU prozatím zůstává nástrojem, který má z provozního i cenového hlediska co zlepšovat." Celkově se čínský vývoz do Evropy těšil dobrým výsledkům za 12 měsíců, když podle předběžných údajů čínských celních úřadů meziročně vzrostl o 3 %, přičemž celková hodnota dosáhla 516 USD. A vzhledem k tomu, že evropská výroba se potýká s problémy, čínští výrobci vozidel měli obzvláště silný rok, kdy zaznamenali nárůst o 192 % na 31 304 teu, což představuje 9,5 % celkového vývozního toku. Uprostřed všech řečí o clech, které přicházejí z Washingtonu, by se to mohlo ukázat jako zásadní v nadcházejících letech, zejména s ohledem na náznaky, že nepřátelská rétorika prezidenta Trumpa vůči bloku by mohla Evropu přimět k přiblížení se Číně. A pokud si železnice udrží svou pozici, bude z toho těžit Polsko, které odbavilo více než 88 %, tj. 292 950 teu, objemu z Číny. Před čtyřmi lety Polsko vystřídalo Německo na pozici hlavní brány čínské železniční nákladní dopravy do Evropy a loňské údaje ho na této pozici udržely, přičemž tato východoevropská země zaznamenala meziroční nárůst o 149 %. Poté, co v roce 2021 dosáhly toky do Německa 150 000 teu, se propadly, ale v roce 2024 se vrátily k růstu, i když na "historické minimum" pouhých 23 790 teu.

 SSL Express 10-02-2025 Postup flexinoveley zákoníku práce – výpověď bez uvedení důvodu a další navržené změny - zdroj Aegis Law

Pozměňovací návrhy

Níže Vám přinášíme přehled nejzásadnějších pozměňovacích návrhů:

- **Výpověď bez uvedení důvodu** – možnost pouze pokud **nejde o zranitelného zaměstnance** (zaměstnanec, kterému vznikne nárok na starobní důchod za méně než 5 let, poživatele invalidního důchodu nebo o těhotnou zaměstnankyni, zaměstnanec na mateřské, otcovské nebo rodičovské dovolené). Zaměstnanci by náleželo **odstupné ve výši nejméně dvojnásobku odstupného podle § 67 zákoníku práce** (tj. v případě trvání pracovního poměru alespoň 2 roky nejméně 6 průměrných měsíčních výdělků), pokud by mu ze zákona nenáleželo odstupné vyšší; výše odstupného by se uváděla přímo ve výpovědi.
- **Zkušební doba** – zachování současných maximálních délek zkušebních dob, tj. 3 a 6 měsíců, a zachování zákazu dodatečného prodloužení výpovědní doby. Další pozměňovací návrh zamýšlí zachovat současné maximální délky zkušebních dob, ale s umožněním dodatečného prodloužení.
- **Volno v případě překážky v práci týkající se dlouhodobé péče podle § 191a zákoníku práce** – povinnost poskytnout i při existenci vážných provozních důvodů.
- **Zákaz povinnosti mlčenlivosti o mzdě** – výslovné zakotvení zákazu omezovat zaměstnance v nakládání s informacemi o výši a struktuře jeho mzdy, platu nebo odměny z dohody, a to pod **pokutou až 400.000,- Kč**.
- **Podpora v nezaměstnanosti a rekvalifikace** – navýšení procentní sazby podpory v nezaměstnanosti v 1. období ze současných 65 % na 80 %.
- **Výplata mzdy v cizí měně** – možnost sjednání bez dalších podmínek.
- **Zrušení vstupních pracovnělékařských prohlídek** pro práce zařazené v **kategorii 1 bez rizika, dobrovolná** možnost zaměstnavatele vytvářet **tzv. programy podpory zdraví** – navrhuje se s flexinovelou schválit také vybraná ustanovení z projednávané novely zákona o specifických zdravotních službách, neboť tato novela se zřejmě nestihne schválit do konce volebního období.
- **Účinnost** – prvním dnem druhého kalendářního měsíce následujícím po jejím vyhlášení. Aktuálně se očekává, že to nastane **1. dubna 2025**, nebo **1. května 2025**.



SSL Express 10-02-2025 Analýza IW: Americká represivní cla by snížila ekonomickou výkonnost

Původní tarifní plány vlády USA by měly silný dopad na ekonomickou výkonnost postižených zemí. Ekonomové IW spočítali, jak moc by mohl výkon klesnout. Podle ekonomických výzkumníků IW by původně oznámená americká represivní cla na dovoz z Kanady, Mexika a Číny měla negativní dopady i na německou ekonomiku. V případě, že vstoupí v platnost nedávno pozastavená dodatečná cla ve výši 25 procent na dovoz z Mexika a Kanady, Německý ekonomický institut (IW) očekává, že německá ekonomická produkce bude v roce 2026 zhruba o 0,4 procenta nižší. Toto je výsledek simulace IW, která byla předem dána k dispozici německé tiskové agentuře. Modelové výpočty vycházely z dat poradenské firmy Oxford Economics.

Americký prezident Donald Trump nařídil dodatečná cla ve výši 25 procent na dovoz z Mexika a Kanady a 10 procent na dovoz z Číny. Po ústupcích, zejména v oblasti bezpečnosti hranic, odložil obchodní omezení vůči Mexiku a Kanadě nejméně o 30 dní. Taková dohoda s Čínou dosud nenastala. Lidová republika oznámila proticla a opatření proti americkým společnostem. Podle IW by původně plánované tarify nepřímo ovlivnily i Německo. „Němečtí exportéři mohou příležitostně těžit z diverzních efektů, pokud jejich produkty nahradí americký dovoz z Kanady,

Mexika nebo Číny, na které nová cla dopadají," uvádí studie. Lze však očekávat celkově negativní důsledky pro německou ekonomiku. Například německé meziprodukty by byly dále zpracovávány ve třech zemích a prodávány do USA. Celkově na exportu z těchto tří zemí do USA záviselo zhruba 12,5 miliardy eur celkové hrubé přidané hodnoty Německa. Celní konflikt podle IW také pravděpodobně výrazně utlumí růst v některých postižených zemích a tím i jejich poptávku po německých výrobcích. Obchodní konflikt navíc zvyšuje globální ekonomickou nejistotu. Podle propočtů IW by původně plánovaná opatření znamenala pro EU v roce 2026 o 0,3 procenta nižší ekonomický výkon. "Pro svět jako celek je efekt minus 0,4 procenta." V tomto případě by náklady původně plánovaných amerických represivních cel pro německou ekonomiku činily v letech 2025 a 2026 zhruba 25 miliard eur.

P.S. A jak známo, když si Německo kýchne, Česko promptně zalehne s chřipkou



SSL Express 10-02-2025 Informace z GŘC

(5.2.) ... chtěli bychom Vás informovat o událostech v souvislosti s přechodným obdobím pro systém AES, kde dojde k hlasování o prováděcím nařízení IRTA – Prováděcí nařízení o technických opatřeních pro vývoj, údržbu a provoz elektronických systémů pro výměnu a uchování informací v rámci UCC.

Základní informace

Na základě posledních jednání různé členské státy (MS) a obchodní zástupci podpořili žádost Francie o prodloužení konce přechodného období z důvodů kontinuity obchodních činností do prosince 2025. Toto prodloužení bere v úvahu významný dopad nemožnosti komunikace od 11. února 2025 s Francií a dalšími členskými státy, které nemusí být schopny dosáhnout milníku pro plné zavedení AES-P1. Na základě této žádosti se prodloužení konce přechodného období stalo možným prostřednictvím revize právě zmíněného prováděcího nařízení IRTA. Revidované prováděcí nařízení IRTA bylo předloženo na posledním jednání dne 28. ledna 2025 a bude předloženo k formálnímu schválení dne 7. února 2025.

Současná situace

Aktuálně je konec přechodného období AES-P1 stanoven na pondělí 10. 2. 2025 ve 23:59:59 UTC, zatímco nadcházející hlasování o aktualizaci IRTA proběhne v pátek 7. 2. 2025.

I když plně respektujeme rozhodovací proces členských států prostřednictvím jejich hlasování, očekáváme, že budou připraveny na oba možné výsledky:

- (a) Revidované IRTA nebude schváleno, nebo
- (b) Revidované IRTA bude schváleno.

Možné důsledky schválení, pokud dojde ke změně konce přechodného období ECS-P2/AES-P1:

- Hlasování o aktualizaci IRTA proběhne v pátek 7. 2. 2025, přičemž konec přechodného období je aktuálně stanoven na pondělí 10. 2. 2025 ve 23:59:59 UTC.
- DG TAXUD, členské státy a obchodní subjekty budou mít fakticky pouze jeden pracovní den (do pondělí 10. 2. 2025) na přizpůsobení všech systémů nové koncové datum přechodného období, které bude v prosinci 2025; přesné datum bude dohodnuto se všemi členskými státy.
- DG TAXUD naléhavě vyzývá všechny členské státy, aby se na tuto možnou naléhavou změnu připravily, zejména pokud je nutná manuální konfigurace systémů k aktualizaci koncového data přechodného období. Předběžnou přípravou lze zmírnit vysoké riziko desynchronizace mezi členskými státy, což by mohlo způsobit rozsáhlá odmítnutí a potenciálně zablokovat operace.

Pokud nedojde ke schválení, bude systém AES přepnut do aplikace všech funkcionalit (včetně podmínek a pravidel) do stavu po přechodném období s dopadem na komunikaci Francií a dalšími členskými státy, které nestihnou přechod technicky zabezpečit (hovořilo se o Řecku a Maďarsku, ale nepodali oficiální stanovisko).

O případném novém termínu přechodného období Vás budeme informovat. Tvůrci komerčních SW byly o tomto také informovány.

(7.2.) ... v návaznosti na předchozí email a také v kontextu výsledku avizovaného hlasování Evropské komise, Vás chceme informovat, že přechodné období pro vývozní systém AES byl posunut na 14.12.2025 23:59:59.

Oznámení EK:

Komise s potěšením oznamuje, že revidované prováděcí nařízení o technických opatřeních (IRTA), které obsahuje ustanovení umožňující prodloužení přechodného období na Automatizovaný vývozní systém (AES) – Evropská komise do 14. prosince 2025, bylo právě schváleno příslušným výborem.

*V důsledku toho můžete začít podnikat nezbytné kroky a provádět veškeré potřebné konfigurace pro změnu koncového data konce přechodného období na **14.12.2025 23:59:59 UTC**. Na základě naší předchozí e-mailové komunikace zasláné v pondělí 3. února 2025 a webináře, který se konal ve čtvrtek 6. února 2025, by DG TAXUD ráda připomněla členským státům naléhavou potřebu okamžitě provést následující kroky:*

- *Přizpůsobit všechny potřebné systémy co nejdříve novému koncovému datu AES-P1 TP, **14.12.2025 23:59:59 UTC**.*
- *Informovat obchodní komunitu o těchto změnách, aby byli členské státy i obchodníci dobře připraveni na schválené prodloužení (a nadále fungovali v rámci TP).*

*Je důležité zdůraznit, že všechny kroky musí být dokončeny před dříve plánovaným koncovým datem AES-P1 konce přechodného období, **pondělí 10.02.2025 23:59:59 UTC**.*

V kontextu výše zmíněného se tedy až do 14.12.2025 bude i nadále postupovat dle podmínek a pravidel stanovených pro přechodné období, jako tomu bylo po celou dobu našeho implementovaného provozu systému AES.

S pozdravem a přáním příjemného víkendu kpt. Mgr. Jakub Podařil



SSL Express 10-02-2025 Další blank sailings - Dopravci nebudou sedět se založenýma rukama, zatímco sazby se propadají

Přestože si velká část čínské pracovní síly nadále užívala novoroční dovolenou, došlo k částečnému návratu do práce pro jiné části ekonomiky, včetně speditérů v zemi. Ti byli přivítáni dalším týdnem poklesu spotových sazeb ve většině hlavních obchodů.

Šanghajský index kontejnerové přepravy (Shanghai Containerised Freight Index, SCFI), který shromažďuje nabídky na nadcházející týden, zaznamenal tento týden pokles na všech svých obchodních trasách, kromě 10% mezitýdenního nárůstu na trase Čína-Mexiko. Sazby SCFI Čína-Severní Evropa a Čína-Středomoří klesly oproti předchozímu týdnu o 16 %, resp. 5 %, zatímco sazby na západní a východní pobřeží USA klesly oproti předchozímu týdnu o 5 %. Světový kontejnerový index Drewry (WCI) pro úsek Šanghaj-Rotterdam klesl o 5 % a týden zakončil na 3 125 dolarech za 40 stop, což je nyní meziročně o 29 % méně, zatímco úsek Šanghaj-Janov klesl o 4 % na 4 236 dolarů za 40 stop, což je meziročně o 19 % méně. Poklesy na obou trasách přicházejí v

době, kdy zprávy naznačují prohlubující se cenovou válku v obchodech mezi Asií a Evropou. Po čínském Novém roce až do konce února budou z Asie velmi atraktivní spotové sazby - tento trh se řídí čistě nabídkou a poptávkou.

Dlouhodobé sazby se však zatím sjednávají na "poměrně vysokých úrovních", protože odesílatelé nadále upřednostňují přístup ke kapacitě pro velkou část svých zásilek. Rada odesílatelům je mít vždy určité množství nákladu v rámci dlouhodobých smluv, protože jim to dává jistotu; protože hlavní pákou pro dopravce, jak zastavit propad sazeb, je omezování kapacity a hlavní analytik společnosti Xeneta Peter Sand nedávno varoval, že počet prázdných plaveb (blank sailings) se pravděpodobně výrazně zvýší. Podle údajů společnosti Xeneta se počet prázdných plaveb neustále zvyšuje a v týdnu začínajícím 24. února dosáhne 38 900 teu lodní kapacity v obchodě mezi Dálným východem a Středozemním mořem. Na trase Dálný východ - severní Evropa dosáhne počet prázdných plaveb do 24. února přibližně 75 700 teu přepravní kapacity, což představuje nárůst o 449 %.



♀ SSL Express 10-02-2025 Britové zavedli nové dovozní předpisy pro zboží z EU

Od 31. ledna jsou pro přepravu určitého zboží do Spojeného království vyžadovány další přepravní doklady. Britská průmyslová asociace Logistics UK vyzývá londýnskou vládu, aby se postarala o to, jak by mohla výměna zboží přes kanál La Manche fungovat plynuleji.

Aby bylo možné přepravit zboží z EU do Spojeného království, musí být britským pohraničním orgánům předložena prohlášení o bezpečnosti a zabezpečení (SSD). Toto nařízení je v platnosti od 31. ledna, kdy vstoupila v platnost zbývající pravidla britského modelu BTOM (British Border Target Operation Model). Ve skutečnosti měla být bezpečnostní prohlášení požadována již v červenci 2022, ale termín byl několikrát odložen, protože Britové měli potíže s nastavením potřebných kontrolních systémů.

Zavedení národních celních a kontrolních postupů po brexitu bylo všechno, jen ne transparentní a hladké, říká Nichola Mallonová z britské průmyslové asociace Logistics UK. Vláda si z toho musí vzít ponaučení pro svou budoucí obchodní politiku a usilovat o výměnu s dopravním a logistickým průmyslem v praktických otázkách.

EU je nejdůležitějším obchodním partnerem Spojeného království a jeho ekonomika je závislá na hladké výměně zboží. "Vláda naléhavě potřebuje spolupracovat s EU na pravidlech pro celní a hraniční kontroly, aby usnadnila obchod," říká Mallonová. Pragmatická řešení je třeba nalézt mimo jiné v souvislosti s novým systémem vstupu a výstupu (EES) EU, který vyžaduje, aby se státní příslušníci třetích zemí elektronicky registrovali pro všechny vstupy a výstupy. Dohoda o obchodu a spolupráci mezi Spojeným královstvím a EU musí být rovněž revidována. Například organizace Logistics UK doufá, že komplexní dohoda o sanitárních a fytosanitárních normách (SPS) výrazně zjednoduší přepravu zvířat, rostlin a produktů z nich vyrobených. Podobné naděje panují i v Bruselu u členů Komise.



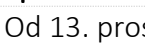
SSL Express 11-02-2025 Spor o poplatky za průplav: Panama je v rozporu s oznámením USA

Ve sporu o Panamský průplav roste mezi USA a Panamou napětí. Oznámení amerického ministerstva zahraničí, že americké námořní lodě již v budoucnu nebudou muset platit tranzitní poplatky, je špatné, řekl prezident středoamerické země José Raúl Mulino. "To je nesnesitelné, prostě nesnesitelné." Jednostranné oznámení ho překvapilo. Americké ministerstvo zahraničí

oznámilo osvobození od poplatků pro americké lodě na platformě X. Panamská vláda tento slib prý dala, což by USA ušetřilo miliony dolarů. Úřad odpovědný za výběr poplatků v Panamě to odmítl: "Neprovedli jsme žádné úpravy poplatků," uvedl v prohlášení na platformě X. Agentura je však připravena zahájit rozhovory s USA o průjezdu amerických vojenských lodí. Bilaterální vztahy se nesmí rozvíjet na základě lží, řekl Mulino na své obvyklé tiskové konferenci. Ani vláda, ani Správa Panamského průplavu nejsou ze zákona oprávněny osvobodit lodě od placení poplatků. Americký prezident Donald Trump opakovaně prohlásil, že s USA se v Panamském průplavu nezachází spravedlivě. Trump také tvrdí, že Čína provozuje důležitou vodní cestu ve Střední Americe. Jak Panama, tak Čína to odmítly. Panama je však pod značným tlakem, aby učinila ústupky. Republikánský prezident nevyločil vojenskou operaci na Panamském průplavu. Americký ministr zahraničí Marco Rubio o minulém víkendu odcestoval do Panamy, aby zdůraznil Trumpovo tvrzení o kontrole Panamského průplavu. Popsal také čínský vliv na globální vodní cestu jako nepřijatelný.

Americký ministr obrany Pete Hegseth minulou středu (místního času) telefonicky hovořil s panamským ministrem bezpečnosti Frankem Ábregem. Hegseth zdůraznil, že ochrana zájmů národní bezpečnosti USA je "nejvyšší prioritou", uvedlo jeho ministerstvo v prohlášení. To zahrnuje zajištění neomezeného přístupu do Panamského průplavu a jeho ochranu před zahraničním vměšováním. Ábrego na X napsal, že Hegseth navštíví Panamu v dubnu, ale jako téma telefonického rozhovoru zmínil pouze společné zájmy obou zemí v otázkách bezpečnosti a migrace.

Hongkongská společnost Hutchison Ports PPC provozuje velké kontejnerové terminály na obou stranách průplavu již od roku 1997. Společnost vlastní bohatá hongkongská rodina. Existují však obavy, že vláda v Pekingu by také mohla rozšířit svůj vliv na přístavy a lodní trasy prostřednictvím soukromých čínských společností.



SSL Express 11-02-20205 Odpovědnost za výrobek se týká i logistických společností

Od 13. prosince platí nové nařízení EU O BEZPEČNOSTI VÝROBKŮ (EU/GPSR REGULATION 2023/988), které přiděluje odpovědnost nejen výrobcům, ale také tzv. poskytovatelům fulfillmentových služeb. Tímto pojmem se označují společnosti, které v rámci své podnikatelské činnosti poskytují svým zákazníkům alespoň dvě služby. To zahrnuje skladování, balení, adresování a přepravu produktů, které nevlastní. To se dotýká oblastí, ve kterých logistické společnosti působí. Zajímavé je, že poštovní a balíkové společnosti jsou osvobozeny. Někdy jsou však za výrobce považovány i logistické společnosti, a to v případě, že v rámci doplňkových logistických služeb provedou významné změny samotných produktů. To platí zejména v případě, že taková změna má dopad na rizika spojená s jejím používáním. Příkladem může být logistika automobilového průmyslu, například když poskytovatelé služeb vyrábějí tankovací systém nebo funkční dveře z jednotlivých dílů během doby skladování. Ty se pak stávají nezbytnou součástí automobilu.

Výrobci podléhají povinnostem, jako je zajištění bezpečnosti výrobků, analýza rizik a příprava technické dokumentace, a to včetně povinnosti stáhnout výrobky z oběhu. Povinnosti poskytovatelů fulfillmentových služeb nejdou tak daleko. Jsou však povinni zkontrolovat předpisy o bezpečnosti výroby, pokud za výrobek není odpovědná žádná jiná společnost v EU. Tak tomu může být i v případě práce pro on-line tržiště mimo EU.

Pro logistické společnosti to znamená okamžité provedení analýzy rizik s ohledem na jejich vlastní služby pro třetí strany. Je třeba ověřit, zda působí jako (částečný) výrobce nebo jako poskytovatel

služeb fulfillmentu. Proto je důležité, aby vás příslušný klient na tato rizika bezplatně navedl, nebo aby se pojistil.



SSL Express 11-02-2025 Tailwind rozšiřuje logistiku ve vnitrozemí

Lodní společnosti Tailwind, WEC Lines a A2B-Online zahájí 3. února nové vnitrozemské vodní spojení mezi nizozemským Moerdijkem a nedávno otevřeným terminálem Duisburg Gateway. Na začátku jsou plánovány dva odjezdy týdně. V budoucnu má být tato frekvence zvýšena. Společnost Tailwind chce svým zákazníkům nabídnout další možnosti dopravy a považuje přepravu plavidly vnitrozemské plavby za dobrou doplňkovou alternativu ke stávajícím odjezdům nákladních automobilů z Moerdijku, jak společnost uvedla (pro DVZ na vyžádání). Do nizozemského přístavu jezdí kyvadlová doprava z Barcelony. Španělské město je první zastávkou pro službu Tailwinds Panda Express (PAX) mezi Asií (Čína, Bangladéš, Srí Lanka) a Evropou. Dalším evropským přístavem pro PAX je Koper ve Slovinsku.

Na novém spojení se kromě přepravní společnosti Lidl podílejí také nizozemské logistické společnosti WEC Lines a A2B-Online Ladung. Poskytovatel logistických služeb A2B-Online se specializuje na námořní dopravu mezi Velkou Británií a Evropou. Společnost WEC Lines chce tuto službu využít k posílení lokality Moerdijk jako intermodálního uzlu. Odtud služby lodní společnosti fungují také ve směru na Pyrenejský poloostrov. Podle odvětvové služby Alphaliner působí WEC Lines jako regionální provozovatel krátkých plaveb pro švýcarské MSC v Evropě. Skupina Danser, která je rovněž nizozemská, provozuje používané vnitrozemské plavidlo "MS Tranquilo". Podle vyjádření společnosti WEC Lines je myslitelné, že by se spolupráce mezi oběma společnostmi mohla v budoucnu dále rozšiřovat.

Pro hamburského dopravce Tailwind znamená tato služba rozšíření jeho aktivit ve vnitrozemí. Téměř před rokem byla založena společnost Tailwind Intermodal GmbH se sídlem v Rakousku, která od září 2024 organizuje svoz a rozvoz do slovinského přístavu Koper. Toto spojení spojuje mimo jiné Rakousko a odtud také Polsko.



SSL Express 11-02-2025 Letecká sdružení navrhují příplatek za udržitelná letecká paliva v Evropě

Letečtí dopravci, kteří jsou podle nařízení EU o palivech (ReFuelEU Aviation) povinni na evropských letištích stále více tankovat udržitelná paliva (SAF – Sustainable Aviation Fuels), by neměli být v mezinárodní konkurenci znevýhodněni. To je to, co chtějí německé a francouzské asociace leteckého průmyslu BDL a FNAM. Nechali britskou poradenskou firmu Steer vypracovat návrhy, jak by se tomu dalo zabránit jednotnými příplatky za SAF, a ve čtvrtek předali tuto studii Evropské komisi. Základní myšlenkou je, že dodatečné náklady na SAF ve srovnání s konvenčním petrolejem – v současné době kolem 2 000 eur za tunu podle generálního ředitele BDL Joachima Langa – budou financovány výhradně z příplatku, který bude vybírán z cen letenek a poplatků za přepravu u všech letů odlétajících z letišť v EU. Peníze pak mají být rozděleny leteckým společnostem, které tankují SAF, prostřednictvím nové evropské instituce, která má být vytvořena. Pokud používání udržitelných leteckých paliv již nebude dražší než používání petroleje, nebudou existovat žádné konkurenční nevýhody, tvrdí asociace. Kromě toho doufají, že cenová kompenzace poskytne pobídku výrobcům paliv, aby vyráběli výrazně více udržitelných paliv, kterých je potřeba mnohem více, než je v současnosti k dispozici. Od 1. ledna EU předepisuje kvótu příměsí ve výši 2 % SAF. To neustále roste a v roce 2035 to bude 20 procent a v roce 2050 nakonec dosáhne 70 procent.

Podle asociace by měly být národní daně z letenek, které podle BDL v současné době vybírá sedm států EU, včetně Německa, zrušeny ve prospěch příplatku SAF.

Zatímco vysoké dodatečné náklady na SAF u přímých letů z uzlů EU, jako je Paříž nebo Frankfurt do Hongkongu nebo Singapuru, vznikají na celé trase, platí to pouze pro první, mnohem kratší let v případě přestupu v uzlu mimo EU, například v Istanbulu, Dauhá nebo Dubaji, podle předpisů ReFuelEU. Ve srovnání s dnešní cenovou hladinou by letenka v ekonomické třídě s leteckou společností z EU, například do Hongkongu, do roku 2050 zdražila až o 70 procent – ale u konkurentů ze třetích zemí jen o méně než 10 procent. Letecké společnosti EU by ztratily zákazníky stejně jako letiště v EU, řekl generální ředitel FNAM Laurent Timsit. "Pokud se na stávajících pravidlech nic nezmění, povede to ke ztrátě podílu na trhu EU ve prospěch třetích zemí, které nede karbonizují leteckou dopravu ve stejné míře jako my," varoval. "Řešení identifikovaná ve studii odrážejí ducha dohody o čistém průmyslu, jejímž cílem je sladit dekarbonizaci a konkurenceschopnost." Společnost Steer navrhuje dva modely příplatků:

- Poplatek za udržitelná letecká paliva pro všechny cestující odlétající z letišť v EU. Poplatek by se vztahoval na celý itinerář cestujícího do cílové destinace bez ohledu na to, zda je či není použit navazující let přes uzel mimo EU.
- Jedná se o vyrovnávací poplatek za udržitelná letecká paliva, který se však účtuje pouze u tras pro cestující, na které se na určitý úsek trasy nevztahují požadavky udržitelných leteckých paliv podle nařízení EU, například u navazujícího letu mimo EU leteckou společností se sídlem mimo EU. Příjem z toho by pak byl mnohem nižší.

Jako další podporu evropského leteckého průmyslu by asociace chtěly prodloužení bezplatného přidělování emisních povolenek při využívání SAF (povolenek SAF) po roce 2030 a zvýšení přidělování bezplatných povolenek do roku 2030. Kromě toho považují za užitečný virtuální systém vypořádání pro nákup SAF (Book and Claim) pro stimulaci trhu s těmito palivy. Takový systém by leteckým společnostem umožnil nakupovat více udržitelných leteckých paliv, než je fyzicky k dispozici na letištích, které obsluhují. Tyto údaje pak mohou nechat započíst proti své bilanci CO₂.

"BDL a FNAM vyzývají Evropskou komisi, aby nyní ukončila narušování hospodářské soutěže způsobené 'ReFuelEU Aviation' a posílila tak ochranu klimatu a evropský průmysl v dlouhodobém horizontu - a nečekala na proces přezkumu plánovaný na rok 2027," zdůraznil Lang.



SSL Express 12-02-2025 Obrat o 180 stupňů v zákazu *de minimis* po "problémech se zpracováním", protože obchodní válka se rozhořívá

Pohyb vyvolaný Bílým domem se znovu změnil se zprávou, že do výkonného příkazu *de minimis* byl přidán malý, ale silný trest, který zákaz pozastavuje. Nyní se uvádí, že zákaz přepravy balíků *de minimis* z Číny vstoupí v platnost pouze "poté, co ministr obchodu oznámí prezidentovi, že jsou zavedeny adekvátní systémy pro úplné a účelné zpracování a výběr příjmu z cel...". Z toho vyplývá, že se vyskytly určité problémy se zpracováním obrovského množství elektronického obchodování přicházejícího do USA – přibližně čtyři miliony balíků denně – což přes noc vytvořilo značné překážky pro výběr tarifů a zpracování toků. Není jasné, jak dlouho to může trvat, ale vzhledem k tomu, co víme o nové americké administrativě, by se situace mohla velmi rychle změnit.

Vzhledem k tomu, že ve jménu efektivity dochází k administrativním škrtům, někteří pozorovatelé poznamenali, že procesy potřebné k vybírání tarifů, kontrole zásilek a řízení toku by mohly nakonec stát více, než kolik vydělává *de minimis*. Mezitím se očekávají další oznámení o clech poté, co americký prezident řekl novinářům na cestě na Super Bowl tento víkend, že uvalí 25% cla

na veškerý dovoz oceli a hliníku. Jelikož však mezitím byla odložena kanadská a mexická cla a odložili ukončení *platnosti tarifů de minimis*, není vůbec nic jisté.

Trump také vystupňoval svou hru v obchodní válce, když řekl, že oznámí nová reciproční cla zaměřená na dovoz z řady zemí, které uvalují cla na dovoz z USA. V pondělí vstoupila v platnost čínská cla a země kontroluje dovoz amerického uhlí, ropy, plynu, zemědělských strojů, automobilů s velkými motory a kovů potřebných pro elektrické a vojenské vybavení.

Prezident řekl, že USA se k těmto clům přizpůsobí: "Bude to skvělé pro všechny, včetně jiných zemí," řekl. Ne všichni s tím ale souhlasí. Mluvčí čínské vlády řekl: "V obchodní válce nebo celní bitvě nejsou žádní vítězové. To, co je poškozeno, jsou zájmy lidí obou zemí."

P.S. Pánbůh s námi a zlé pryč



SSL Express 12-02-2025 Hupac udržuje objem stabilní navzdory problémům s železnicí

Skupina Hupac uvedla, že v roce 2024 přepravila přibližně 949 000 silničních zásilek v kombinované dvoucestné a železniční dopravě, čímž udržela objem dopravy do značné míry stabilní. Na někdy kritickou výkonnost železniční infrastruktury Hupac reagoval různými opatřeními. Jak švýcarský dopravní podnik plánuje na letošní rok? Hupac považuje za velmi důležitou vedoucí úlohu Švýcarska v nově vytvořeném koridoru TEN-T Severní moře-Rýn-Středomoří, stejně jako převzetí společné odpovědnosti Švýcarska a Belgie za koridor. Sloučení dvou švýcarských transalpských koridorů je dalším důležitým krokem k efektivnějšímu řízení mezinárodní železniční nákladní dopravy.

Jak již uvedeno, v loňském roce skupina Hupac přepravila přibližně 949 000 silničních zásilek nebo 1 818 000 TEU v kombinované dvoucestné a železniční dopravě a vodní vnitrozemské dopravě. Podle společnosti to odpovídá poklesu o 2,6 procenta, resp. 26 000 dodaných kusů ve srovnání s předchozím rokem. V hlavní činnosti transalpské dopravy přes Švýcarsko byl Hupac schopen udržet provoz stabilní (-0,2 procenta) navzdory kapacitním omezením v Gotthardském úpatním tunelu. Podle Hupaca však problémy na trase přes Modane a úpravy sítě v severovýchodní Itálii vedly k prudkému poklesu transalpské dopravy přes Francii a Rakousko. Netransalpská přeprava mezi trhy západní, severovýchodní a jihovýchodní Evropy zůstala z velké části stabilní s malým mínusem 1,2 procenta. Kromě cyklického poklesu poptávky po dopravě vidí skupina Hupac problematický stav železniční sítě jako hlavní důvod, proč vývoj dopravy zaostává za očekáváním. Nejistý výkon zastaralé železniční infrastruktury, zejména v Německu, podle provozovatele KD zatěžuje spolehlivost dopravy. Nedávno dokončená renovace dráhy Riedbahn mezi Frankfurtem a Mannheimem ukazuje, že výstavba šetrná k nákladní dopravě je však docela možná. Sám Hupac přijímá řadu opatření ke zvýšení odolnosti a stability své nabídky. "Od začátku roku 2025 provozujeme část našich přeprav mezi Belgií a Itálií přes Francii místo Německa. Tímto způsobem čelíme riziku nesrovnalostí a zvyšujeme spolehlivost naší přepravy," vysvětluje generální ředitel společnosti Hupac Michail Stahlhut. Další diverzifikace pro odklonovou dopravu se připravují. Provozní opatření zahrnují poskytnutí záložních sestav, nasazení záložních strojvedoucích a plánování dodatečné kapacity o víkendech, aby se pokryly nahromaděné vlaky zrušené v průběhu týdne.

I přes současnou složitou ekonomickou situaci se Hupac drží své strategie dalšího rozvoje kombinované dopravy. Důraz je kladen na rozšíření kapacity terminálů společně s partnery.

"Očekáváme, že v letošním roce budou uvedeny do provozu nový terminál Piacenza a terminál v Barceloně, v příštím roce pak terminál Milano Smistamento," uvádí Hans-Jörg Bertschi, předseda představenstva. Hupac vidí velký potenciál také v digitalizaci. Rozhodujícím faktorem pro budoucnost intermodální dopravy v Evropě je však správa přeshraničních koridorů.



SSL Express 12-02-2025 Maersk se chystá na "cut and run", protože přetížení přístavu přináší zpoždění

Společnost Maersk uvedla, že se tento týden možná bude muset uchýlit k taktice "cut and run", aby navázala spojení v překládkových přístavech, protože ve východní Asii a Africe se hromadí přetížení. Společnost Maersk varovala zákazníky, že zaznamenala přetížení keňského přístavu Mombasa kvůli "vyšší než očekávanému využití nábřeží" a "problémům s vybavením". Tyto faktory, vysvětlila, znamenaly zpoždění při kotvení a odplouvání lodí. Podle databáze eeSea má Mombasa v přístavu 11 plavidel a sedm čeká na zakotvení. Nedaleký přístav Dar Es Salaam hlásil devět plavidel v přístavu a 20 čekajících.

Společnost Maersk také informovala, že dochází ke zpoždění při příjezdu z Dálného východu kvůli dlouhým čekacím dobám lodí v Šanghaji, Ningbo a Singapuru. Šanghaj má podle eeSea 59 lodí v přístavu a 19 jich čeká na zakotvení, zatímco Ningbo a Singapur mají 49 v přístavu a 29 a 12 čekajících na zakotvení. Kvůli těmto výzvám dánský dopravce uvedl, že některé podrobnosti o kotvištích, plavbách a uzávěrkách na jeho linkách Mashariki a Mawingu tento týden budou podléhat změnám. Rotace přístavů na lince Mashariki je Šanghaj-Ningbo-Nansha-Singapur-Tanjung Pelepas-Mombasa, zatímco Mawingu Express provozuje rotaci Jawaharlal Nehru-Mundra-Port Qasim-Salalah-Mombasa, než se vrátí zpět do Jawaharlal Nehru přes Salalah a Pipavav.

"Naše lodě na této lince, které měly dorazit ve čtvrtek, nyní kotví později, v pátek, s ETA dále upravenými kvůli čekací době, což může zpozdit vykládku dováženého nákladu," uvádí se ve zprávě. Společnost vysvětlila, že se může uchýlit k "neočekávaným přerušením a odplutím", kdy "není schopna pojmout všechny kontejnery", aby se setkala se spojeními v překládkových přístavech. Požádala zákazníky: "Buďte prosím trpěliví, když se to stane, a my budeme pracovat na upřednostnění zásilek na další dostupné lodi." Ujišťovala, že bude nepřetržitě pracovat na normalizaci provozu.

Hlavní analytik společnosti Xeneta, Peter Sand, vysvětlil: "Jednou z taktik používaných ke zmírnění dopadu delší plavební vzdálenosti [kvůli odklonům Suezského průplavu] bylo zvýšení využívání vnitroregionálních překládkových služeb v Evropě a Asii. Tyto dobré úmysly měly nezamýšlené důsledky, způsobily masivní přetížení přístavů, přičemž Singapur – pravděpodobně nejdůležitější překladiště na světě – byl epicentrem této bouře oceánského dodavatelského řetězce." Poznamenal, že přetížení přístavů v Singapuru "opět směřuje nahoru", což znamená, že dopravci budou i nadále využívat sousední přístav Tanjung Pelepas jako "zřejmou alternativu", stejně jako Port Klang. Tanjung Pelepas je ústředním uzlem sítě nového partnerství Gemini. Sand varoval, že tyto dvě linky, ze Šanghaje do Singapuru a ze Šanghaje do Tanjung Pelepas, "si od 1. července třikrát vyměnily místa, pokud jde o to, který je dražší", a předpověděl, že "volatilní vztah mezi těmito obchody bude pravděpodobně pokračovat. Pokud by odesílatelé chtěli využít strategie dopravce spočívající ve zvýšeném využívání Tanjung Pelepas, museli by za toto privilegium zaplatit prémii, takže sazby se zvýšily."

Stávka dopravců v Bangladéši mezitím znamenala, že Chittagong se také potýká s dopravními zácpami. Databáze eeSea hlásila 11 plavidel v přístavu a 13 čekajících na zakotvení v pondělí ráno. Kolombo, kde se překládá většina nákladu směřujícího do Bangladéše, má v přístavu 10 lodí a 11 čekajících. Stávka skončila v pátek, takže přetížení Chittagongu se pravděpodobně začne zmírňovat, ale zpoždění stále přetrvávají, protože přístavy pracují na odstranění nevyřízených objednávek.

P.S. Ještě že nejsme v Africe nebo v Asii a na linkách do Evropy i v evropských přístavech panuje naprostý pořádek

SSL Express 13-02-2025 Somálští piráti míří zpět na moře

Lodní doprava byla varována, že somálští piráti jsou zpět na lovu cílů. Britská konzultantská společnost pro námořní bezpečnost Ambrey vydala oznámení pro klienty s podrobnostmi o podezřelé pirátské akční skupině, která byla spatřena, jak odplová z Marreya v Eylu na severovýchod Somálska. Obchodním lodím se doporučuje zvýšit ostražitost a zapojit ozbrojenou ostrahu tam, kde je to možné, pokud má plavidlo povolenou volnou palubu.

Námořní síly Evropské unie (EUNAVFOR) v rámci operace Atalanta včera oznámily, že v neděli piráti ukořistili plachetnici plující pod jemenskou vlajkou. Tato dhow bude nyní pravděpodobně používána piráty jako mateřská loď k útokům na obchodní loď.

Piráctví bylo v Somálsku na denním pořádku po dobu čtyř let od roku 2008, ale pak asi na pět let usnulo. Od března loňského roku se somálští piráti opět dostali na titulní stránky novin, unesli řadu lodí a jejich posádek.

SSL Express 13-02-2025 Húsiové vyhrožují návratem k námořní válce kvůli příměří v Gaze na tenkém ledě

Vůdce Houthiů varoval, že jeho bojovníci mají prsty "na spoušti" připravené obnovit svou kampaň proti obchodním lodím proplouvajícím Rudým mořem v případě, že příměří mezi Izraelem a Hamásem selže. Letos nebyla napadena žádná loď, přičemž Húsiové říkají, že ustoupí, pokud skončí válka Izraele s Hamásem – příměří, které se nyní stále více dostává do problémů. Izraelský bezpečnostní kabinet podpořil požadavek prezidenta Donalda Trumpa, aby byli v sobotu vráceni všichni zbývající izraelské rukojmí. Izraelský premiér Benjamin Netanjahu nařídil vojákům, aby se shromáždili uvnitř a kolem Gazy v reakci na oznámení Hamásu, že odkládá propuštění dalších rukojmích až do odvolání. Příměří však bylo pod tlakem již poté, co Trump minulý týden vyzval k vystěhování Gazanů z jejich území a k tomu, aby USA převzaly tuto oblast a přestavely ji na "riviéru Blízkého východu".

V reakci na rostoucí napětí v Gaze a kolem ní, Abdulmalik al-Houthi, vůdce Houthiů, řekl ve včerejším televizním projevu: "Naše ruce jsou na spoušti a jsme připraveni okamžitě eskalovat proti izraelskému nepříteli, pokud se vrátí k eskalaci v Pásmu Gazy." Zatímco od doby, kdy skupina rebelů minulý měsíc oznámila příměří, nedošlo k žádným incidentům, počet plavidel plujících Adenským zálivem zůstává nezměněn, uvádí Společné námořní informační centrum. Hlavní vlastníci lodí, zejména kontejnerové společnosti, zůstali opatrní ohledně návratu do Rudého moře.

Na podporu Hamásu zahájili Húsiové kampaň proti obchodním lodím proplouvajícím Rudým mořem a Adenským zálivem, která se od listopadu 2023 zaměřila na více než 100 lodí, což vedlo k zásadnímu přeměření většiny lodí směřujících mezi Asií a Evropou.

SSL Express 13-02-2025 Odvětví dopravy (opět) nesplnilo klimatické cíle

Emise skleníkových plynů z dopravy se mezi lety 2021 a 2023 zvýšily ze 144,6 milionu tun na 145,1 milionu tun. Kromě toho toto odvětví v letech 2022 a 2023 nedosáhlo svých povolených ročních úrovní emisí. To vypočítala Odborná rada pro otázky klimatu ve své dvouleté zprávě 2024 a představila ji ve středu v Berlíně. Podle zprávy klesly celkové emise CO₂ v období 2021 až 2023 ze 761 milionů tun CO₂ na 672 milionů tun CO₂, tedy o 11,7 procenta. Přispěl k tomu průmysl a zejména energetika. Při zpětném pohledu ukazují čísla odborné komise mírně pozitivní trend. Například emise skleníkových plynů se od roku 2010 do roku 2019 zvýšily o 2 miliony tun ročně, ale od roku 2014 do roku 2023 klesly o 2 miliony tun. Aby však bylo dosaženo meziodvětvového

cíle minus 65 procent ve srovnání s rokem 1990, musela by doprava od roku 2024 do roku 2030 snížit emise o 10 milionů tun ročně, píše odborníci.

Odborná rada je toho názoru, že dosud přijatá opatření ke snížení emisí CO₂ nebudou stačit k dosažení klimatických cílů v dopravě. Kromě toho po přezkoumání údajů z projekcí dospěla k závěru, že emise skleníkových plynů budou podle údajů z projekce pro rok 2024 pro odvětví dopravy pravděpodobně podhodnoceny. V nákladní dopravě se na emisích podílejí těžká užitková vozidla nad 3,5 tuny a tahače návěsů kvůli vysokému přepravnímu zatížení a vzdálenostem. "Podíl této skupiny na emisích nákladní dopravy odpovídá přibližně 80 procentům," říká odborná rada. Podle zprávy se trh s bateriovými elektrickými nákladními vozidly vyvíjel pomalu. Jejich podíl v portfoliu vzrostl z přibližně 0,9 procenta v roce 2021 na 2,3 procenta v červnu 2024. 99 procent z toho tvoří vozidla s užitečným zatížením do 2 tun. V případě tahačů návěsů je tento podíl výrazně nižší, a to 0,3 procenta nebo 641 vozidel.

Odborná rada se zabývala také vybranými opatřeními k dosažení klimatických cílů v jednotlivých sektorech. Evropský systém obchodování s emisemi ETS 1 považuje v tomto ohledu za velmi účinný. Efekt očekává, že ještě větší bude mít ETS 2, do kterého mají být od roku 2027 zahrnuty budovy a doprava.

Expertní rada se také zabývá významem investic pro dosažení klimatických cílů. Mezeru ve financování veřejných investic odhaduje na střední až vysokou dvoucifernou částku miliard ročně. P.S. A jestli se neuekologizovali, tak tady budou žít věčně, milé děti



SSL Express 13-02-2025 Balíky zasílané zákazníkům z EU: Komise navrhuje manipulační poplatek

Podle Evropské komise mnoho zboží, které si spotřebitelé v EU objednávají prostřednictvím internetových tržišť ve třetích zemích, nespĺňuje evropské normy pro výrobky. Představují riziko pro zdraví a bezpečnost, nejsou udržitelné z hlediska životního prostředí a klimatu a znevýhodňují společnosti v EU, které splňují všechny normy. Ve středu Komise ve sdělení členským státům stanovila, co lze udělat pro boj proti těmto nebezpečím v krátkodobém a dlouhodobém horizontu. Podle tiskové zprávy v poslední době prudce vzrostl počet zásilek ze třetích zemí, přičemž v roce 2024 se do EU dostane přibližně 4,6 miliardy zásilek se zbožím nízké hodnoty. Pouze šest států EU bylo zodpovědných za kontrolu 89 procent těchto zásilek, což představuje značnou zátěž pro jejich celní úředníky. Komise navrhuje Radě ministrů EU a Evropskému parlamentu, aby do celních předpisů, jejichž právní text se v současné době reviduje, zahrnuly zavedení "nediskriminačního poplatku za zpracování" pro zboží zakoupené online zasílané přímo zákazníkům v EU. To má pokrýt část rostoucích nákladů na kontrolu těchto zásilek. Komise chce "internalizovat" "externí náklady" nového obchodního modelu, píše. "Proto by takový poplatek za zpracování měl platit dovozce, jako je internetový prodejce nebo zprostředkovatel, a nikoli spotřebitelé při přijímání dovážených balení."

Komise rovněž doporučuje, aby zákonodárci EU "rychle" přijali celní reformu navrženou v květnu 2023. Evropský parlament k tomu vymezil svůj postoj, ale členské státy se dosud nedohodly na společném postoji. Komise chce v rámci celní reformy mimo jiné zrušit limit hodnoty zboží ve výši 150 eur, pod kterým se nemusí platit žádné clo. To má za cíl snížit motivaci k distribuci zásilek do více balíků. Celní reforma má také zvýšit počet online tržišť a prodejců registrovaných v "Import One-Stop-Shop" (IOSS). To jim má poskytnout status "uznaného dovozce" zboží, což znamená, že vybírají splatná cla a DPH a poskytují údaje celním orgánům a platby cel nezůstávají na spotřebitelích. Klíčovým prvkem navrhované celní reformy je zřízení ústřední platformy EU pro celní údaje. Mimo jiné má pomoci celním orgánům lépe identifikovat balíkové zásilky, které by měly být obzvláště pečlivě kontrolovány.

Aby se okamžitě zlepšila analýza rizik, Komise oznamuje, že celní orgány a orgány dozoru nad trhem členských států budou sloučeny za účelem dočasných a koordinovaných kontrol zaměřených na dovážené zboží objednané on-line. Ve druhém čtvrtletí dojde ke společným testovacím nákupům produktů, které jsou nejčastěji objednávané na e-commerce platformách. Cílem je zkontrolovat, zda jsou dodržovány normy EU týkající se výrobků a bezpečnosti a zda jsou poskytovány nezbytné informace, jako jsou kontaktní údaje osoby odpovědné za výrobek v EU. Zjištění cílených inspekcí mají pomoci všem členským státům při jejich budoucí analýze rizik. Orgány ve státech EU mají také získat bezplatný přístup k novému nástroji podporovanému umělou inteligencí od Komise: webovému prohlížeči eSursuite, který vyhledává na internetu nebezpečné nebo nelegální produkty na prodejních platformách. Sdělení Komise rovněž obsahuje:

- Oznámení legislativního návrhu pro "digitální spravedlnost". Cílem je odstranit právní mezery v elektronickém obchodování a zajistit, aby spotřebitelé byli stejně chráněni před podvodnými prodejními praktikami online jako v analogovém maloobchodě.
- V dubnu má být představen akční plán na revizi digitálního produktového pasu (DPP), který se postupně stane povinným pro většinu zboží dováženého do EU. Pas má být "rozšířen o další vrstvy informací", jako je technický výkon, původ, použité materiály, dopady na životní prostředí a doporučení pro opravy, recyklaci a likvidaci.
- Spotřebitelé v EU mají být informováni o rizicích a jejich právech v elektronickém obchodování a zahraniční orgány mají být informovány o předpisech EU v oblasti bezpečnosti výrobků.
- Komise má v úmyslu pokračovat ve shromažďování důkazů o dumpingových praktikách nebo možných nezákonných subvencích.
- Akt EU o digitálních službách (DSA) musí být důsledně prosazován. Mimo jiné obsahuje pravidla pro online tržiště na ochranu spotřebitelů online a omezení dostupnosti nelegálních produktů. Online tržiště také potřebují znát své obchodníky a umožnit uživatelům rychle označit nelegální zboží a obsah, na který narazí. V případě porušení mohou být uděleny pokuty nebo může být částečně omezen přístup k nabídkám. Komise monitoruje platformy určité velikosti, včetně AliExpress, Amazon, Shein a Temu, a již zahájila několik řízení.

Řada poslanců Evropského parlamentu a podnikatelských sdružení uvítala iniciativu učinit více pro ochranu spotřebitelů v EU a zajistit rovné podmínky pro evropské společnosti. Téměř jednomyslně byl také chválen přístup, který se zaměřuje především na prosazování stávajících pravidel EU spíše než na pravidla nová. Návrh na poplatek za zpracování balíků objednaných online je vnímán jako kontroverznější. Evropská sdružení pro elektronický obchod (E-Commerce Europe) a Německo (BEVH) si položila otázku, jak přesně by měla být daň navržena, aby nepenalizovala také maloobchodníky, kteří dodržují pravidla EU. "Inovativní obchodní modely" domácích maloobchodníků, kteří například vyrábějí v zahraničí pouze po zadání objednávky, aby se "vyhnuli plýtvání a přebytkům", mohou být brzděny, vysvětlil BEVH. Objevila se také kritika některých dalších obsahů dokumentu Komise. "Stále více nových legislativních návrhů, jako je rozšíření digitálního pasu výrobků a nový zákon o oběhovém hospodářství, by vedlo k další zátěži pro evropské společnosti," řekl Hahn. Stejná kritika zazněla i od Německé maloobchodní asociace (HDE).

Luca Casseti, generální tajemník E-Commerce Europe, se po analýze sdělení Komise obává, že některé online platformy nebudou klasifikovány jako "domnělí dovozci" ani v budoucnu. Alien Mulyk (BEVH) také zdůrazňuje, že EU musí zajistit, aby všechny platformy byly rovnocenně považovány za dovozce zboží a musí podle toho plnit povinnosti. "Definice Evropské komise zatím

zahrnuje pouze ty, kteří jsou zároveň registrováni v Import One-Stop-Shop. Ti, kteří jsou již registrováni, by proto museli splnit více povinností než ti, kteří registrováni nejsou."

SSL Express 13-02-2025 U.S. Postal Service ruší zastávku pro balíky z Číny

Americká poštovní služba po půl dni zrušila svou zastávku pro zásilky z Číny a Hongkongu. USPS zároveň nepřímo potvrdila, že pozastavení souviselo s odstraněním osvobození od cla pro balíčky s hodnotou nižší než 800 USD. Spolupracuje s celním úřadem na vytvoření účinného mechanismu pro výběr dlužných částek, uvádí se ve stručném prohlášení USPS. Doručování zásilek by mělo být co nejméně rušeno.

Díky této výjimce čínští online prodejci jako Temu a Shein dosud dodávali zboží do USA ve velkém. Když však americký prezident Donald Trump uvalil dodatečná cla ve výši 10 procent na zboží z Číny, zrušil také tzv. nařízení de minimis.

Američtí konkurenti kritizovali, že čínští internetoví prodejci by měli kvůli bezcelnímu režimu nespravedlivou výhodu.

SSL Express 14-02-2025 AI, automatizace a konektivita – 3 pilíře transformace logistiky – Trigent Report

Logistický průmysl se nachází uprostřed seismické změny, která je poháněna rychlým technologickým pokrokem a rostoucími konkurenčními tlaky.

Nová výzkumná zpráva společnosti Trigent Software s názvem **Adaptivní logistika: Technologie, která transformuje nejistotu v příležitost**, poskytuje hloubkovou analýzu trendů, výzev a inovací, které utvářejí budoucnost dopravy a logistiky (T&L). Zpráva identifikuje umělou inteligenci, automatizaci a konektivitu jako tři základní pilíře logistické transformace na základě poznatků od 86 průmyslových CXO napříč dopravci, poskytovateli logistiky třetích stran (3PL), společnostmi FreightTech a odesílateli.

Zpráva zdůrazňuje několik zásadních poznatků o tom, jak se společnosti přizpůsobují digitální disrupci a vyvíjejícím se tržním podmínkám.

1. Umělá inteligence a automatizace = Nová konkurenční výhoda: Umělá inteligence (AI) přináší revoluci v optimalizaci vozového parku a plánování tras, přičemž 88 % dopravců ji uvedlo jako nejvyšší prioritu. Rozhodování řízené umělou inteligencí zefektivňuje operace, snižuje náklady a vylepšuje prediktivní analýzu pro lepší plánování logistiky.

2. Digitální výzvy = Boj se zastaralými systémy: Navzdory tlaku na digitální transformaci 61 % společností přiznává, že jsou stále závislé na zastaralých nebo slepených systémech. Tato nedostatečná modernizace brzdí efektivitu, zvyšuje provozní rizika a omezuje viditelnost dodavatelského řetězce.

3. Vzestup konektivity řízené rozhraním API: S tím, jak se logistické ekosystémy stávají stále více propojenými, 37 % respondentů označilo integraci API za svou investiční prioritu #1.

Bezproblémové připojení API zlepšuje sledování zásilek v reálném čase, komunikaci mezi partnery dodavatelského řetězce a komplexní viditelnost – to vše je zásadní pro splnění rostoucích očekávání zákazníků.

Kromě přijetí technologií zpráva také identifikuje strategické změny, které budou v nadcházejících letech formovat logistické prostředí:

- Vzestup soukromých flotil a 4PL: Vzhledem k tomu, že podniky hledají větší kontrolu nad logistickými operacemi, získávají soukromé flotily a modely 4PL na síle.

- Systémy řízení přepravy na míru (TMS): Společnosti přizpůsobují řešení TMS tak, aby splňovala specializované potřeby odvětví, jako je logistika chladicího řetězce a přeprava nebezpečných materiálů.
- Výzvy v oblasti kybernetické bezpečnosti: S tím, jak se digitální transformace zrychluje, se kybernetická bezpečnost stala kritickým tématem, přičemž 33 % respondentů ji označilo za největší výzvu při implementaci.

"Náš průzkum potvrzuje, že logistický sektor prochází seismickou změnou," řekl Nagendra Rao, prezident prodeje společnosti Trigent Software. "Umělá inteligence, automatizace a konektivita ekosystému již nejsou volitelné – jsou nezbytné pro společnosti, které se chtějí odlišit a prosperovat na konkurenčním trhu."

Závěr: Logistický průmysl se nachází ve zlomovém bodě. Společnosti, které přijmou umělou inteligenci, automatizaci a konektivitu ekosystému, budou těmi, které promění nejistotu v příležitost. Nejnovější výzkum společnosti Trigent zdůrazňuje, že je třeba, aby podniky investovaly do digitální transformace již nyní – nebo riskují, že v éře rychlého technologického vývoje zůstanou pozadu.

O společnosti Trigent Software - Trigent je americká společnost poskytující technologické služby, která pomáhá podnikům modernizovat jejich investice do IT prostřednictvím celopodnikové digitální transformace. S využitím desetiletí zkušeností a hlubokých odborných znalostí v oboru poskytuje společnost Trigent užitečné poznatky a špičková řešení, která podporují logistické inovace, automatizaci a provozní efektivitu.

Celou zprávu lze nalézt na [Driving the Future: Smart Moves in Transportation and Logistics](#)



SSL Express 14-02-2025 Logistika zboží podléhajícího rychlé zkáze: Americká vláda znepokojuje ovocnářský průmysl

Nejistota pro hráče v obchodu se zbožím podléhajícím rychlé zkáze zůstává vysoká. Na jedné straně stále není předvídatelné, kdy se pravidelné spoje v dopravě z východu na západ vrátí na svou starou trasu přes Rudé moře. Na druhou stranu cla na dovoz z USA z Mexika a Kanady, kterými pohrozil americký prezident Donald Trump, by mohla vést k výrazným posunům v obchodu s ovocem a dalšími potravinami daleko za hranice Severní Ameriky.

Mexiko je považováno za největšího producenta avokáda a také za významného dodavatele měkkého ovoce. Velká část zboží putuje do USA chladírenskými vozy. Pokud by se větší objemy musely odklonit na jiné zámořské trhy, "mělo by to vážný dopad na naše segmenty," varuje Victor Esquivel. Evropský šéf maloobchodního prodejce ovoce Dole vystoupil minulý týden na předním průmyslovém veletrhu Fruit Logistica v Berlíně. V Mexiku a USA by najednou mohlo být mnoho volných míst pro nákladní automobily, zatímco kapacity námořní a letecké přepravy by byly zaplaveny nákladem. "To je velké znepokojení, protože by to mohlo potenciálně způsobit velké poruchy," říká Esquivel. Vyhlídky pro multimiliardový avokádový průmysl v Mexiku jsou děsivé, protože zahrnuje tak obrovské množství. V roce 2023 vzrostl vývoz ovoce do USA na více než 1 milion tun. Pokud by výrobek náhle přestal být konkurenceschopný kvůli clům na americkém trhu, muselo by se mnoho tisíc kontejnerů přepravovat na jiné prodejní trhy v Evropě nebo Asii. "Nyní musíme zůstat flexibilní a pečlivě sledovat, jak cla ovlivňují obchodní vzorce," říká Clemens Holz, ředitel Global Reefer Container Management ve společnosti Hapag-Lloyd. Výzvou je co nejrychleji přesunout kontejnerové a lodní kapacity na jiné trasy, pokud dojde k odklonění větších toků zboží, dodává Graham Schrieder, vedoucí segmentu nákladní přepravy ovoce a zeleniny ve společnosti Maersk. "Kontejnery musí být ve správný čas na správném místě." Jedním ze scénářů – pokud budou americká cla skutečně zavedena po vypršení moratoria na začátku března – by byl

zvýšený dovoz avokáda lodí z Peru. Kontejnerové kapacity jsou zde však v poslední době tak napjaté, že bylo nutné najmout více charterových lodí z konvenční chladírenské flotily. Někteří mexičtí vývozci již údajně naplánovali alternativní programy dodávek uprostřed tahanic o americká cla. (V rozhovoru pro DVZ) informuje manažer chladírenských produktů významného evropského speditéra o chystaném přemístění měkkého ovoce, jako jsou jahody, ostružiny a maliny, z Mexika. Země ho vyprodukuje přes 80 000 tun ročně. V reakci na americká cla nyní zákazník hledá leteckou přepravní kapacitu pro více než 1 000 tun zákazníkům v oblasti Perského zálivu. Na oplátku však stejný vývozce pravděpodobně zruší dodávky stejného objemu z Egypta. "V krátkodobém horizontu se objevují známky velkých otřesů. Pro nás jako logistické společnosti je to noční můra," říká speditér, který si nepřál být jmenován.

Změny se objevují také v zahraničním obchodu Kanady, kde se nálada v populaci nyní drasticky obrací proti všem produktům "Made in USA". "Byly napáchány obrovské škody, bez ohledu na to, zda cla nakonec přijdou nebo ne. To se odráží ve vzrůstajícím bojkotu všech amerických produktů v Kanadě," řekl Ron Lemaire, prezident Kanadské asociace pro marketing produktů. Nákupčí v maloobchodním sektoru se již ve velkém měřítku pustili do nahrazování dodávek z USA produkty z jiných zemí. "Už to není o politice, ale o přáních spotřebitelů." Pro vývozce ovoce ze zemí jako je Egypt, Maroko, Jihoafrická republika nebo Peru bude kanadský trh stále důležitější. Podle oficiálních údajů tvořilo ovoce a ovocné výrobky v roce 2023 8 % celkového amerického vývozu do Kanady. Lemaire: "Zde jsou nyní ničeny vzrostlé struktury, které byly budovány po mnoho let." Podobně jako v Mexiku by však celní politika USA mohla přinést změny i v kanadském zahraničním obchodu, které by byly pozitivní přinejmenším pro globální nákladní dopravu: méně přeprav nákladními automobily v rámci pohraniční dopravy USA se sousedními zeměmi, ale více námořní a letecké nákladní dopravy do a ze třetích zemí. To jsou dobré vyhlídky pro speditéry a dopravce, které lze ve společnosti Fruit Logistica nalézt ve velkém počtu.

Kromě toho existují pro toto odvětví pozitivnější fundamenty s ohledem na zrychlující se růst globální ekonomiky a výrazně slabší inflaci, která v předchozích letech zpomalila spotřebu. Velké kontejnerové přístavy Rotterdam a Antverpy vykázaly v loňském roce neúměrný nárůst propustnosti chladírenských kontejnerů o 8 až 9 procent. Poradenská společnost Drewry zaznamenala v roce 2024 nárůst o 2,5 procenta na 139 milionů tun přepravy zboží podléhajícího rychlé zkáze po moři poté, co se trh předtím dva roky zmenšoval. Odborníci předpovídají nárůst přibližně o stejnou částku ročně pro nadcházející roky až do roku 2029. Nadprůměrný růst se očekává především na Blízkém východě a ve státech Perského zálivu.



SSL Express 14-02-2025 HVO100 je v současné době nejlepší alternativou nafty

"Triumfální pochod" e-nákladních vozidel se neodlepjuje od země – a má to svůj důvod. S HVO100 je nyní na více než 200 čerpacích stanicích v Německu dobrá alternativa ke konvenční naftě. Pokud budou hlavní dodavatelé HVO pokračovat ve zvyšování své výroby, mohla by se tato síť rozšiřovat turbo rychlostí. Aby bylo možné nabízet HVO100, je třeba změnit pouze označení čerpadla nafty.

Biopalivo, jehož celosvětová produkce se má do roku 2030 ztrojnásobit na dobrých 33 milionů tun, má pro přepravní společnosti některé výhody: Nemusí se zabývat rozvojem vozového parku elektrických nákladních vozidel a potřebnou infrastrukturou. Kromě toho lze spalovací nákladní vozidla používat mnohem flexibilněji a lze z velké části uspokojit poptávku lodního průmyslu po snížení emisí Scope 3 – za mírné dodatečné náklady.

Koneckonců, HVO100 je osvobozen od poplatku za CO₂. To se vyplatí, až v roce 2027 vstoupí v platnost další fáze obchodování s emisemi. Pak bude cena běžné nafty výrazně vyšší než cena

biopaliva. Pokud je k dispozici v dostatečném množství, je v současné době nejlepší strategií vozového parku zůstat u diesellové technologie.

P.S. Prostě biopalivo je lepší, protože je lepší. Tečka. (že z něj jdou taky emise, už není podstatné)

SSL Express 14-02-2025 Federální vláda SRN se (možná) zavazuje k podpoře vodních cest

Prognóza Spolkového ministerstva dopravy (BMDV) pro nákladní dopravu do roku 2040 vyvolává smíšené reakce zástupců průmyslu z vnitrozemské lodní dopravy a přístavů, a to i téměř čtyři měsíce po zveřejnění. Podle Jense Schwanena, výkonného ředitele Spolkového svazu německé vnitrozemské plavby (BDB), jsou nyní vyhlídky systému vodních cest lepší, než se zdálo, když byly údaje prezentovány v říjnu loňského roku. K tomuto závěru dospěl po konferenci BMDV minulý týden v Bonnu, kde byly podrobně prezentovány výsledky prognózy. I když není překvapením, že předchozí "chleba s máslem" v tomto odvětví – přeprava uhlí, rudy a ropných produktů – v důsledku energetické transformace prudce klesá, nevede to k bezvýznamnosti tohoto druhu dopravy, říká šéf asociace.

Podle údajů ministerstva se očekává, že objem kontejnerů ve vnitrozemské lodní dopravě se bude v roce 2040 zvyšovat o 2 procenta ročně na 3,7 milionu TEU. Ve srovnání se stejným rokem 2019 se jedná o nárůst o 52 procent. Úřad také očekává silnější růst ve skupinách zboží: potraviny, zemědělské a lesnické produkty, chemické výrobky a kámen a zemina. BMDV také vidí potenciál pro posun k vodním cestám v přepravě těžkého a nadrozměrného zboží (GST), jako jsou komponenty pro větrné turbíny nebo transformátory. Na podzim tohoto roku mají být k dispozici výsledky studie zadané ministerstvem, ve které budou zkoumány budoucí nové trhy pro vnitrozemskou plavbu. S ohledem na nový mix zboží by však BDB uvítala přehodnocení kritérií. "Striktní zohlednění hmotnosti nákladu zcela ignoruje faktory, jako je hodnota přepravovaného zboží nebo jeho objem."

Očekávaný růst však nemůže více než kompenzovat ztrátu fosilních paliv. Očekává se, že celkový objem vnitrozemské vodní dopravy bude za 15 let činit 174 milionů tun, což je ve srovnání s rokem 2019 mínus téměř 16 procent. Navzdory předpokládanému poklesu bude dodrženo zákonem stanovených 35 opatření na rozšíření sítě vodních cest, upřesnil zástupce BMDV. Z pohledu úřadu srovnání intenzity provozu "zatím neumožňuje vyvodit žádné závěry o ziskovosti jednotlivých projektů v plánu poptávky". Pro Schwanena,

Ocke Hamann z Průmyslové a obchodní komory Dolního Rýna kritizuje skutečnost, že předpovědi BMDV vedou k nesprávným závěrům a že potenciál vnitrozemské plavby je systematicky podceňován. Proto existuje riziko, že se do vodních cest investuje příliš málo. Bettina Brennenstuhl, generální ředitelka společnosti Dortmund Hafener Hafen AG, pochybuje o politické vůli ke skutečnému posílení vodní cesty. Jejich obavou je, že pokud tento druh dopravy ztratí na významu, podle předpovědi zmizí z politického zájmu. Steffen Bauer, generální ředitel společnosti HGK Shipping, v souvislosti se studií kritizuje: "Současné plánování BMDV neodpovídá skutečným výzvám a příležitostem energetické transformace a vyžaduje metodickou úpravu. Plánování poptávky zaměřené na budoucnost musí na situaci pohlížet komplexně, aby byl systém vodních cest a pravidla vnitrozemské plavby spravedlivé jako udržitelný způsob dopravy budoucnosti."

SSL Express 14-02-2025 Letecká a námořní přeprava jsou stále na vysoké úrovni (ale pocity jsou smíšené)

Výnosy/přepravní služba

Námořní přeprava: Celosvětová propustnost kontejnerů v prosinci klesla na 131,2 bodu, ale zůstává na velmi vysoké úrovni, nad průměrnými hodnotami dosaženými v pandemických letech. Přestože evropské přístavy zaznamenaly na konci roku mírný pokles o 113 bodů, přesto zůstaly po celý rok 2024 výrazně nad úrovní propustnosti zaznamenanou v předchozím roce.

Letecká přeprava: Mezinárodní doprava v prosinci vzrostla o 7 procent; jednalo se o 17. nárůst v řadě ve srovnání se stejným měsícem loňského roku. V průběhu roku vzrostl o 12,2 procenta ve srovnání s rokem 2023. Největší prosincový nárůst zaznamenali dopravci v regionu Latinské Ameriky s růstem o 12 procent, následovaní Severní Amerikou (10,7 procenta). Odchozí evropská doprava vzrostla o 5,2 procenta.

Vývoj cen

Námořní přeprava: Spotové sazby pokračují ve svém sestupném pohybu, který začal na začátku roku 2025 a v současné době jsou na hodnotě 3 125 amerických dolarů/FEU.

Letecká přeprava: Spotové sazby za kilogram v lednu činily 3,23 dolaru, což je zhruba stejná úroveň jako v loňském roce; oproti předchozímu měsíci se obchodují zhruba o třetinu níže.

Očekávání

Námořní přeprava: Globální index nákupních manažerů zůstal v prosinci na poměrně nízké úrovni pro klíčový údaj "nové exportní objednávky", který je rozhodující pro námořní přepravu.

Letecká přeprava: Podle IATA budou operátoři i nadále zaznamenávat rostoucí výnosy. V roce 2024 byl odhadovaný obrat průmyslu o 148 procent vyšší než v roce 2019 před pandemií a podle IATA přinese rok 2025 další růst na úroveň 156 procent oproti roku 2019.



SSL Express 14-02-2025 Studie Relex ukazuje, že 60 % společností přehodnocuje své dodavatelské řetězce

Společnost Relex, poskytovatel jednotné plánovací platformy, ve své druhé výroční zprávě o stavu dodavatelského řetězce odhaluje, že 60 % společností zásadně restrukturalizuje svůj dodavatelský řetězec, aby si udržely náskok před ekonomickou nejistotou. "Dodavatelské řetězce jsou v tlakovém hrnci: mezi cly, změnami poptávky a nepředvídatelnými poruchami není zastaralý a tradiční způsob fungování udržitelný," řekl Dr. Madhav Durbha, viceprezident CPG & manufacturing ve společnosti Relex Solutions.

Studie založená na pozorování 579 profesionálů v oblasti maloobchodu, rychloobrátkového spotřebního zboží a velkoobchodu v sedmi zemích uvádí, že více než polovina respondentů (52 %) uvádí, že největší výzvou je volatilita poptávky, což nutí tyto vedoucí pracovníky přehodnotit své strategie zásob v reálném čase. Protože změny ve spotřebitelských návycích narušují dodavatelské řetězce. 47 % považuje narušení globálního obchodu a rostoucí cla za rostoucí hrozbu, přičemž volatilita tarifů vyvolává obavy z rostoucích nákladů a problémů v dodavatelském řetězci. A konečně, 43 % dotázaných společností se potýká s nedostatkem dat a viditelnosti v reálném čase, což jim brání přizpůsobit se náhlým změnám v poptávce, nedostatku pracovních sil a zpožděním dopravy.

Aby se společnosti vypořádaly s těmito různými výzvami, provádějí provozní změny, které Relex považuje za odvážné. Mnohé z nich rozšiřují své dodavatelské sítě, sbližují své dodavatelské zdroje a urychlují investice do automatizace. Mezi maloobchodníky 62 % řeší nákladové tlaky kombinací zlepšení efektivity a úprav cen, zatímco 50 % aktivně rozšiřuje svou dodavatelskou základnu, aby se zajistilo proti ekonomické a geopolitické nestabilitě. "Společnosti, které se spoléhají na umělou inteligenci, automatizaci a diverzifikaci dodavatelů, tuto volatilitu nejen ustojí, ale vyjdou z ní silnější. Ty, které neriskují, zůstanou pozadu." varuje Dr. Madhav Durbha.



SSL Express 14-02-2025 Indie připravuje domácího giganta v oblasti kontejnerové dopravy

Indická vláda předložila plány na rozvoj zcela nového kontejnerového rejdaře. Nový subjekt, který se bude jmenovat Bharat Container Line, bude mít ve své flotile přibližně 100 lodí, včetně lodí na charter. Podrobnosti o tom, kdy bude podnik spuštěn na vodu, ještě nebyly zveřejněny, přičemž úředníci říkají, že půjde o společný veřejný a soukromý podnik.

Indie nikdy neměla velkou kontejnerovou stopu. Největší mezinárodní hráč v zemi, Shipping Corp of India (SCI), provozuje pouze čtyři kontejnerové lodě.

Vláda Naréndry Módího v současné době hraje velkou hru ve všem, co se týká lodní dopravy, a rozvíjí přístavy a loděnice v masivním měřítku. Indický premiér včera navštívil ústředí francouzské CMA CGM během prohlídky Marseille.