

# SSL EXPRES

10.03.-14.03.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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

## ? SSL Express 10-03-2025 Limity CO<sub>2</sub> pro flotily zůstávají zachovány

Situace automobilového sektoru v Evropě je v současnosti znepokojivá: čísla prodejů elektromobilů zaostávají za očekáváním a hrozí vysoká americká cla. Evropská komise proto minulý týden představila akční plán, který má zlepšit budoucnost evropského automobilového průmyslu. „Chci, aby se náš evropský automobilový průmysl ujal vedení. Budeme podporovat domácí výrobu, abychom se vyhnuli strategickým závislostem, zejména ve výrobě baterií,“ uvedla předsedkyně Komise Ursula von der Leyen. Von der Leyen však zároveň oznámila: „Budeme se držet našich dohodnutých emisních cílů, ale s pragmatickým a flexibilním přístupem. Naším společným cílem je udržitelný, konkurenceschopný a inovativní automobilový průmysl v Evropě, který je přínosem pro naše občany, naši ekonomiku a naše životní prostředí.

Komise rozhodla, že cíl nulových emisí pro nová auta a lehká užitková vozidla v roce 2035 zůstane nezměněn, ale při dosahování tohoto cíle bude větší pružnost. Tento měsíc se mají změnit emisní normy CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a lehká užitková vozidla. Výrobcům automobilů by pak bylo možné dosáhnout svých cílů výpočtem jejich výkonu při snižování emisí během tříletého období (2025–2027). „To by jim umožnilo kompenzovat nedostatky během jednoho nebo dvou let překročením v ostatních letech a zároveň zachovat celkový cíl pro rok 2025,“ uvedla Komise. Komise neposkytla žádné informace o stávajících mezních hodnotách pro těžká užitková vozidla a přívěsy. Komise EU rovněž neuvažovala o posunutí termínů pro přezkum cílů vždy o jeden rok, jak požadovalo odvětví. Mezinárodní dopravní asociace IRU píše o „promarněné příležitosti“ Komise: „Taková revize je nezbytná k tomu, aby ambiciózní cíle pro snižování emisí CO<sub>2</sub> byly v souladu s realitou rámcových podmínek a zahrnovaly technologie čistých paliv.“ Stejně jako jiná průmyslová sdružení i IRU kritizuje, že pouze bateriová elektrická technologie je nabízena jako čisté řešení, zatímco uhlíkově neutrální paliva, obnovitelná paliva, biopaliva a dokonce vodík v plánu EU chybí. P.S. Dohnat a předejnat...

## SSL Express 10-03-2025 Na linkách z Asie do Evropy se zastavil pokles sazeb

Asijsko-evropské zvýšení cen FAK dokázalo zastavit 13týdenní pokles sazeb. Zvýšení sazeb FAK z minulého týdne, které zavedli dopravci na asijsko-evropských obchodech, dokázalo zastavit 13 týdnů po sobě jdoucích poklesů spotových sazeb za přepravu. Všechny hlavní indexy spotových sazeb tento týden vykazaly mírný nárůst obchodů. Úsek Šanghaj-Rotterdam na Drewryho světovém indexu kontejnerů (WCI) se mezitýdně zvýšil o 2 % a skončil na 2 636 USD za 40 stop, zatímco úsek Šanghaj-Janov zůstal beze změny na 3 745 USD za 40 stop. Analýza XSI společnosti Xeneta Dálný východ – severní Evropa vykazala nepatrný mezitýdenní nárůst o necelé 1 % na 2 733 USD za 40 stop, zatímco trasa asijsko-severní Evropa indexu Freightos Baltic vzrostla o 1 % na 2 973 USD za 40 stop a asijsko-středomořská trasa vzrostla o 1 % na 4 177 USD za 40 stop. Ačkoli jsou tyto úrovně výrazně pod sazbou FAK [freight all kinds] kolem 4 100 USD za 40 stop do severní Evropy, kterou dopravci zkoušeli zvýšením od 1. března, linky najdou určitou útěchu ve skutečnosti, že tři měsíce klesajících cen našly určité dno. Jak dlouho to bude trvat, bude záviset

na jejich řízení kapacit v příštích několika měsících, což, jak poznamenalo několik řečníků na konferenci S&P Global TPM25 minulý týden v Long Beach, je obzvláště obtížné, když současně zavádějí nové sítě. "Dopravci se zaměřují na zprovoznění nových sítí, což znamená, že prázdné plavby nejsou tak efektivní jako obvykle, a zatímco to probíhá, snaží se také udržet podíl na trhu," řekl delegátům Lars Jensen z Vespucci Maritime. Nová analýza nadcházejících změn kapacity však naznačuje, že dopravci jsou na pokraji toho, že začnou snižovat kapacitu z Asie do severní Evropy a zároveň ji zvyšovat do lépe placených středomořských destinací.

V severní Evropě klesla očekávaná (neboli proforma) měsíční kapacita MSC z průměrných 432 000 TEU v šesti měsících před otřesy v síti, na 358 000 průměrných měsíčních TEU v květnu a červnu, což je pokles o 17 %. Na středomořské straně se šestiměsíční průměr 268 000 TEU do ledna 2025 zvýší na průměrných 356 000 TEU v květnu a červnu, což představuje 25% nárůst.

Naproti tomu spotové sazby na obchodech mezi Asií a Severní Amerikou zaznamenaly osmý týden poklesu cen v řadě – úsek WCI Šanghaj-Los Angeles klesl mezitýdně o 9 % na 3 166 USD za 40 stop, zatímco úsek Šanghaj-New York klesl o 6 % na 4 320 USD za 40 stop.

Mezitím se sazby transatlantického obchodu po většinu měsíce z velké části nezměnily, podle WCI v rozmezí 2 350 až 2 400 USD za 40 stop, a řada dopravců oznámila nové sazby FAK, které mají být zavedeny na začátku dubna.



### **SSL Express 10-03-2025 CMA CGM hodlá investovat v USA až 10 mld dolarů**

Rodolphe Saadé z CMA CGM byl v úterý v Bílém domě, kde představil plánovanou investici ve výši 20 miliard dolarů do USA. Obrovské investice v příštích čtyřech letech by vytvořily 10 000 pracovních míst, uvedla CMA CGM, a zahrnovaly by rozšíření kontejnerových terminálů, vybudování leteckého nákladního uzlu v Chicagu, nákup pěti nových nákladních letadel Boeing 777 a také ztrojnásobení počtu lodí plujících pod americkou vlajkou, které provozuje dceřiná společnost American President Lines (APL), i když Saadé řekl prezidentu Donaldu Trumpovi, že oznámení o stavbě lodí v USA bude učiněno v nadcházejících týdnech. Vše proto, že nová americká vláda se připravuje na oživení domácích kapacit v oblasti stavby lodí.

Saadé, předseda představenstva a generální ředitel společnosti CMA CGM, uvedl: "Jsem hrdý na to, že mohu navázat na náš dlouhodobý vztah se Spojenými státy prostřednictvím tohoto závazku poskytnout 20 miliard dolarů na námořní budoucnost a logistické kapacity země." "Je to tak důležité, protože je to o lodní dopravě," řekl Trump. "Víte, na mnoho let jsme ztratili cestu. Neudělali jsme nic. Dříve jsme stavěli loď denně."

Prezident dodal, že plánuje příští týden oznámit nový vládní program pro stavbu lodí, což je něco, co pravděpodobně penalizuje tonáž vyrobenou v Číně a způsobí značné bolesti hlavy v dodavatelském řetězci.

"Pokud se návrh USTR posune kupředu, je pravděpodobné, že způsobí významné narušení globálního trhu lodní dopravy, zejména v segmentu tankerů a kontejnerových lodí, tím, že povede k vyšším sazbám za přepravu, což by mohlo podnítit inflaci a zvýšit logistické náklady pro americké podniky," uvedla společnost Xclusiv Shipbrokers v nedávné zprávě a dodala: "Mnoho majitelů lodí se navíc může americkým přístavům úplně vyhnout, aby se vyhnuli dodatečným nákladům, což může vést k nerovnováze v nabídce a poptávce po plavidlech. To by mohlo zatížit globální přepravní kapacitu a vést k vyšším nákladům na americký obchod, což by podkopalo cíle americké vlády zvýšit domácí produkci a posílit export."



## SSL Express 11-03-2025 Zaoceánské obchodní lodě se pohybují pomaleji než dřív.

Podle údajů společnosti Clarksons Research dosahuje průměrná rychlost nákladní flotily v prvním čtvrtletí letošního roku nového minima.

Některá odvětví, která se v úvodních měsících roku obchodně potýkala s problémy, plují po celém světě obzvláště pomalu. Například flotila na zkapalněný zemní plyn (LNG), v sektoru, který letos zažil nejhorší tempo v historii, klesly letos rychlosti o 2% oproti průměru z roku 2024 na 14,6 uzlů, zatímco lodě přepravující volný (bulk) náklad oproti loňsku zpomalily o 1,7%, aby se pohybovaly rychlostí pouhých 10,7 uzlů, zatímco produktové tankery se pohybují o 1,7% pomaleji rychlostí 11,2 uzlů – všechny rekordně pomalé rychlosti.

Kromě toho, že majitelé snižují rychlost, aby nasáli kapacitu v prostředí tvrdých sazeb, zpomalují, aby splnili zelené cíle a dodržovali předpisy, jako je indikátor uhlíkové náročnosti. „Zdaleka neúčinnějším způsobem, jak snížit dopady lodí na klima, je zpomalit lodě. Desetiprocentní snížení rychlosti může snížit emise z jízdy jednotlivých lodí téměř o 20%,“ konstatoval v článku pro Splash minulý měsíc John Maggs z koalice Clean Shipping.

„Rychlost plavidel se dlouhodobě pohybuje na sestupné trajektorii, od roku 2008 se rychlost ve většině odvětví lodní dopravy snížila o přibližně 20-30 %,“ upozornil Clarksons ve své nejnovější týdenní zprávě.



## !!SSL express 11-03-2025 Francouzským přístavům hrozí nepokoje

Ekonomičtí aktéři ve francouzských přístavních oblastech a logistický řetězec (tj. více než 2 000 společností a 180 000 pracovních míst) varují před extrémně znepokojivou situací ve francouzských přístavech: dodavatelský řetězec – a všichni jeho aktéři – čelí sociálním pohybům vzácného rozsahu, a to od podzimu 2023. V globálním ekonomickém kontextu charakterizovaném nízkou spotřebou domácností a podniků a poznamenaném geopolitickým napětím (konflikt v Rudém moři, mezinárodní napětí), tyto pohyby zvýraznily dezorganizaci ve francouzských přístavech a obecněji ve francouzském logistickém řetězci. Vydali tuto výzvu:

Přístavy nejsou jen tranzitními místy – importem či exportem, ale skutečnými ekonomickými ekosystémy. Tato situace proto ohrožuje dynamiku francouzské ekonomiky:

- Průmyslová atraktivita: narušení zpomaluje zakládání nových průmyslových odvětví, u nichž hrozí odklon od Francie ve prospěch jiných zemí.
- Exponenciální náklady: vzniklé dodatečné náklady ohrožují ziskovost přístavních a logistických společností a jejich zákazníků. A francouzské zámořské přístavy jsou postiženy ještě více (logistická závislost, vyšší dodatečné náklady, potíže s přestupem do jiných přístavů).
- Dezorganizace železničních a říčních druhů dopravy: nespolehlivost provozu přístavů vede ke ztrátě aktivity pro hromadné druhy dopravy (železniční a říční), což zpomaluje rozvoj řešení pro převod na jiný druh dopravy.

Bez rychlého zásahu hrozí trvalé ohrožení atraktivity a konkurenceschopnosti francouzských přístavů s nezvratnými důsledky: opětovné dobytí odkloněného provozu může trvat 5 až 10 let, nebo dokonce nikdy nenastane. Je nezbytně nutné zajistit respektování základní zásady volného pohybu zboží a osob, jakož i kontinuitu přístavní činnosti, která je nezbytná pro ekonomickou suverenitu Francie.



## SSL Express 11-03-2025 Lodní doprava v pohotovosti, protože uplyne lhůta daná Houthii pro obnovení pomoci v Gaze

Lodní doprava dnes bedlivě sleduje pohyb v Rudém moři, aby zjistila, zda jemenští povstalci obnoví útoky na obchodní plavidla proplouvající tímto prostorem. Húťové uvedli, že si stojí za dnešním termínem, který Izraeli dali, a zavázali se, že obnoví námořní útoky v Rudém moři a Adenském zálivu, nebude-li blokáda Gazy zrušena. Izrael 2. března zastavil dodávky veškeré pomoci do Gazy a v neděli přerušil dodávky elektřiny do regionu, což vyvolalo ostrou reakci jemenského hnutí Houthi.

Philippe Lazzarini, generální komisař Agentury OSN pro palestinské uprchlíky UNRWA, varoval, že situace v Gaze se „velmi, velmi rychle zhoršuje“, více než týden poté, co Izrael opět zastavil veškeré dodávky ze vstupu do pásma Gazy. „Ať už je záměr jakýkoli, je to jednoznačně eskalace okolo humanitární pomoci do Gazy,“ řekl Lazzarini v pondělí novinářům v kancelářích OSN v Ženevě.

Poté, co bylo od konce roku 2023 a během celého loňského roku napadeno více než 100 lodí, Húťové letos v souladu s předběžnou mírovou dohodou uzavřenou mezi Izraelem a Hamásem přerušili tažení proti obchodní lodní dopravě. Britský specialista na námořní bezpečnost Ambrey radí obchodním lodím, aby prověřily svou příslušnost k cílenému profilu Houthi a přehodnotily riziko pro plavby přes Rudé moře a Adenský záliv.



### **SSL Express 12-03-2025 Námořní přesilovka: Strategické přeskupení nebo největší náhoda v globální lodní dopravě?**

Geopolitika je studie o vlivu takových faktorů, jako je geografie, ekonomika a demografie na politiku a zejména zahraniční politiku států. Geopolitika řídí svět a v geopolitice se vždy děje něco, co v tomto případě podnítl zvědavost - a zvědavost se týká toho, co se děje v dynamickém světě námořní, lodní a nákladní dopravy a samozřejmě tarifů. Zvědavost se týká událostí, které se vyvíjejí způsoby, které se zdají být až příliš náhodné nebo spojené, než aby byly prostě náhodné. V posledních týdnech je globální obchodní ekosystém svědkem přívalu vývoje rychlostí, která ještě nikdy nebyla, což vyvolává jednoduchou, ale zásadní otázku – Je to jen náhoda, nebo jsme svědky dobře zorganizované strategie odehrávající se v reálném čase? Máme na mysli vývoj v tomto odvětví na pozadí několika oznámení a prohlášení učiněných 47. administrativou Spojených států amerických. 47. administrativa USA hlasitě čelila čínskému vlivu ve stavbě lodí a globálních námořních operacích. A téměř okamžitě velké námořní a logistické velmoci jako MSC, CMA CGM a TIL podnikly odvážné investiční kroky, které se zdají dokonale načasované se změnami politiky USA. Reagují pouze na nové příležitosti, nebo dochází k širšímu přeskupení? Trumpova administrativa dala velmi jasně najevo, že chce znovu potvrdit pozici USA v globální lodní dopravě a stavbě lodí. Ve svém posledním projevu v Kongresu prezident Trump nastínil ambiciózní vizi: „Abychom posílili naši obrannou průmyslovou základnu, chystáme se také vzkřít americký loďařský průmysl, včetně stavby komerčních a vojenských lodí. A za tímto účelem dnes večer oznamuji, že vytvoříme v Bílém domě nový Úřad pro stavbu lodí a nabídneme speciální daňové pobídky, abychom toto odvětví přivedli domů do Ameriky, kam patří. Vyráběli jsme tolik lodí. Už je moc nevyrábíme, ale uděláme je velmi rychle, velmi brzy. Bude to mít obrovský dopad.“

Po tomto oznámení okamžitě následovaly jasné a okamžité změny v politice:

- Zřizuje se Úřad pro stavbu lodí v Bílém domě s daňovými pobídkami a politickou podporou, aby se pracovní místa ve stavbě lodí vrátila na americké břehy.

- Navrhuje se poplatek za lodě vyrobené v Číně kotvící v amerických přístavech – krok, který by mohl masivně ovlivnit globální obchod a přimět společnosti, aby přehodnotily, kde staví svá plavidla, nebo by to mohlo být škodlivé pro americkou ekonomiku, pokud se věci ošklivě zvrtnou.
  - Zásah proti cizím jeřábům v amerických přístavech s odkazem na národní bezpečnostní rizika – přímý zásah do dominance Číny ve výrobě přístavního vybavení.
  - Panamský průplav je zpět na radaru Washingtonu a prezident Trump prohlásil: „Čína provozuje Panamský průplav. A nedali jsme to Číně. Dali jsme to Panamě a bereme to zpět.“
- Poselství je jasné.. USA už jen nemluví, aktivně pokládají základy k posunu rovnováhy námořní síly

Během týdnů nebo dnů od oznámení těchto politik a změn politik učinili hlavní hráči v námořním a lodním průmyslu oznámení, která jsou dobře v souladu se zájmy USA. Jsou tato oznámení nezávisle řízená obchodními rozhodnutími nebo známkami vznikajícího strategického souladu?

1) Francouzský lodní gigant a 2. největší kontejnerová přepravní linka na světě CMA CGM minulý týden přislíbila neuvěřitelnou investici 20 miliard USD do námořní infrastruktury USA a slíbila:

- Ztrojnásobit počet plavidel plujících pod vlajkou USA v její flotile
- Vyvinout nové přístavní logistické a letecké uzly pro nákladní dopravu
- Vytvořit 10 000 nových pracovních míst v USA během příštích čtyř let

Nejedná se v žádném případě o malou investici a její sladění se snahou Bílého domu o posílení americké námořní dopravy a její načasování nelze ignorovat.

2) MSC, největší kontejnerová přepravní linka na světě prostřednictvím své terminálové investiční společnosti TiL a ve spolupráci s americkou investiční společností BlackRock uzavřela s Hutchison Ports dohodu ve výši 22,8 miliardy USD, která jim dává kontrolu nad 43 přístavy po celém světě, včetně přístavů Balboa a Cristobal, které se nacházejí u atlantických a pacifických vstupů do Panamského průplavu. To přichází právě ve chvíli, kdy Trumpova administrativa vyjádřila obavy ze zahraničního vlivu (hlavně Číny) v regionu. Ať už jde o čistě oportunistickou investici nebo součást širšího průmyslového posunu, načasování tohoto kroku také nelze ignorovat.

I když někteří mohou namítat, že se jedná o dobře zpracované geopolitické a ekonomické přeskupení, lze najít několik bodů: Bez ohledu na to, že dopravci a investoři mají hotovost, je rychlost těchto investic pozoruhodná, zejména v lodní dopravě, která není známá svou rychlou finalizací miliardových obchodů. Investice CMA CGM hraje přímou roli ve vizi prezidenta Trumpa, zatímco kontrola americké investiční firmy nad strategickými přístavními aktivy na obou koncích Panamského průplavu je děsivě v souladu s prezidentovou rétorikou. Vystává otázka, zda tyto společnosti byly prostě dobře připraveny nebo s posuny počítaly? Zda jde čistě o byznys nebo součást většího geopolitického posunu, se teprve uvidí. Zároveň, pokud se na to podíváme bez unáhlených závěrů, alternativou je, že jde jednoduše o směs nezávislých a individuálních obchodních rozhodnutí, která se náhodou shodují se změnami politiky USA přibližně ve stejnou dobu, kdy byly učiněny. Je třeba uznat, že CMA CGM již roky rozšiřuje svou logistickou stopu akvizicí společností APL (dříve American President Lines), CEVA Logistics, Bolloré Logistics, GEFCO, mimo jiné 48% podílem v operátorovi multiterminálů Santos Brasil. Mohla by tedy tato investice ve výši 20 miliard USD být spíše přirozeným vývojem jejího růstu než kalkulovanou reakcí politiky v USA? Prodej Hutchisonových přístavů byl údajně plánován ještě předtím, než Trumpova administrativa vyjádřila obavy z čínského vlivu na Panamský průplav. Načasování a výběr kupujících a investic však vyvolává otázky, zda klíčoví hráči reagují na americké geopolitické posuny jako strategické postavení nebo čistě nezávislé tržní síly.

Historie ukázala, že velké geopolitické posuny v obchodní politice se často shodují s přeskupením odvětví. Od rozšíření role Suezského průplavu po čínskou iniciativu Belt and Road byla obchodní

rozhodnutí jen zřídka izolována od národních zájmů. Je to tedy příliš velká náhoda, kterou nelze ignorovat, nebo příliš čteme o přirozeném obchodním vývoji? Je jasné, že globální námořní průmysl se posouvá způsobem, který definitivně předefinuje globální obchodní toky, protože USA se snaží prosadit svůj význam na globální scéně. Společnosti, které tyto posuny a tyto trendy rozpoznají brzy, podobně jako možná to, co udělaly BlackRock, CMA CGM a MSC, budou mít nejlepší pozici pro to, co přijde příště.

*Zdroj: Shipping and Freight Resource*



### SSL Express 12-03-2025 Rychlé vyjasnění nehody v Gotthardském tunelu je nevyhnutelné

Švýcarské železnice jsou považovány za příkladné, pokud jde o přesnost vlaků. Z hlediska bezpečnosti se jí málokterá jiná železnice v Evropě může rovnat. Tento pozitivní obraz však stále více praská.

Nejde jen o nehodu v Gotthardském úpatním tunelu v srpnu 2023. V té době byla samotná událost považována Švýcarskými federálními drahami za téměř nemožnou. Přehodnocení této katastrofy jen zvyšuje pochybnosti o bezpečnosti železničního systému. Proč nebyl zveřejněn návrh zprávy, který nyní získala švýcarská televize? Vyhýbali se odpovědní činitelé závěrům, které nyní dospěli odborníci? A sice, že se taková nehoda u nákladního vlaku může zřejmě kdykoli opakovat.

To je však falešná úvaha. Švýcarský bezpečnostní úřad nyní musí co nejrychleji objasnit, jak pravděpodobné se mohou praskliny v kolech vagonů, které jsou příčinou nehody, opakovat. I když lze předpokládat, že vhodná bezpečnostní opatření pro 500 000 nákladních vagonů v Evropě budou stát majlant, čekání na vykolejení dalšího nákladního vlaku není řešením.



### SSL Express 12-03-2025 Dálniční mosty v Severním Porýní-Vestfálsku jsou obzvláště zchátralé

Stav dálničních mostů v Severním Porýní-Vestfálsku je výrazně horší než v jiných spolkových zemích. Vyplývá to z průzkumu Bridge Monitor Průmyslové a obchodní komory Severního Porýní-Vestfálska ve spolupráci s univerzitou RWTH Aachen. Zatímco 30 procent dálničních mostů v Severním Porýní-Vestfálsku spadá do dvou nejhorších kategorií, v Bavorsku je to méně než 10 procent. V Severním Porýní-Vestfálsku by muselo být renovováno o 600 dálničních mostů více než v Bavorsku, Dolním Sasku a Porýní-Falci dohromady. Například v Porýní-Falci potřebuje renovaci pouze 14 procent dálničních mostů a v Bádensku-Württembersku 19 procent. Uzavření zchátralého viaduktu Rahmede způsobilo škodu ve výši 1,8 miliardy eur. Jeden a půl roku schvalování demolice zchátralého mostu je zjevně příliš dlouhá doba. Kvůli uzavření viaduktu Rahmede bylo zničeno 250 kilometrů státních silnic jako objízdné trasy.

2 440 mostů v Severním Porýní-Vestfálsku je v dezolátním stavu. Jedná se o 1 850 federálních dálničních mostů, zbytek jsou mosty státu. Počet společností, které si stěžují na zhoršení hodnoty v důsledku nedostatečné dopravní infrastruktury, neustále roste. Zatímco v roce 2013 to bylo stále 59 procent, nyní je to 79 procent firem. Modernizace mostů má pro ekonomiku Severního Porýní-Vestfálska zásadní význam. Stav federálních mostů je vážnější než stav státních mostů. Tlak na jednání se v příštích deseti letech opět výrazně zvýší. Severní Porýní-Vestfálsko musí rozhodně zlepšit správu mostů. "Když byl Hendrik Wüst ministrem dopravy, projekty se prosazovaly s

větším elánem," řekl Stoffels. Obchodní a průmyslová komora navrhuje vytvoření "překlenovací pracovní skupiny".

Podle ministra dopravy Severního Porýní-Vestfálska Olivera Krischera (Zelení) je třeba dohnat zpoždění v renovaci dálnic a mostů. "Nová federální vláda musí poskytnout řešení, a to i pro dlouhodobé financování infrastrukturních opatření." Poslanecký klub FDP se naopak domnívá, že Krischer je zodpovědný za pomalou realizaci projektů a zdoluhavé plánovací a schvalovací procesy. I když odpovědnost za dálniční mosty v Severním Porýní-Vestfálsku nese Spolkové ministerstvo dopravy, je třeba konstatovat, že i v Severním Porýní-Vestfálsku jsou deficity. Ostatní spolkové země bojují lépe. Kvůli rostoucím nákladům na výstavbu a nevyužitým federálním fondům se skutečný postup výstavby v posledních dvou letech snížil o 20 procent, uvedl mluvčí Průmyslové a obchodní komory pro dopravní politiku Ocke Hamann. V budoucnu by se mosty již neměly vypisovat podle profesí, ale jako kompletní konstrukce. Holanďané a Italové ukazují, že mosty se dají stavět mnohem rychleji než tady. Výstavba nového mostu přes Rýn nyní stojí přibližně 1 miliardu eur.

P.S. Bude zajímavé sledovat, jaké nevratné dopady (především na vodní dopravu) bude mít vleklá demolice Carola Brücke v Drážďanech

### **SSL express 12-03-2025 Lufthansa Cargo a Air France-KLM s odlišným výsledkem podnikání**

Roční čísla ukazují rozdílný obrázek: Zatímco německý dopravce zaznamenává poměrně silný růst a výrazný nárůst zisku, vývoj Air France-KLM je spíše smíšený.

Společnost LufthansaCargo dosáhla ve finančním roce 2024 provozního zisku ve výši 251 milionů eur, což představuje výrazný nárůst oproti 219 milionům eur v předchozím roce. Vývoj byl obzvláště silný v tradičně důležitém čtvrtém čtvrtletí, kdy provozní zisk činil 199 milionů eur, což je obrovský skok ve srovnání s 30 miliony eur ve stejném čtvrtletí předchozího roku. Společnost připisuje pozitivní vývoj normalizaci trhu, řízení nákladů a růstu. Vzkvétající e-commerce zejména z Asie zvýšila výnosy. Díky vlastní flotile nákladních letadel byla Lufthansa Cargo schopna cíleně přesunout kapacity ze severního Atlantiku na asijsko-pacifickou trasu. Logistická divize skupiny Lufthansa, do které Lufthansa Cargo patří, zvýšila tržby o 10 procent na 3,2 miliardy eur. Příjmy z provozu také vzrostly o 10 procent na 3 miliardy eur. Upravený EBIT segmentu vzrostl o 15 procent na 251 milionů eur. Lufthansa Cargo zaznamenala nárůst o 9 procent v počtu tunokilometrů nabízených na trhu, zatímco přepravní výkon v tunokilometrech vzrostl o 14 procent. Faktor vytíženosti se zlepšil o 2,7 procentního bodu na 61,9 procenta. Přestože sazby za přepravu klesly o 3,2 procenta, zůstaly výrazně nad úrovní před krizí.

Naproti tomu rozvoj nákladní dopravy společnosti Air France-KLM byl v roce 2024 slabší. Zatímco čtvrté čtvrtletí bylo silné, celoroční tržby v sektoru nákladní dopravy mírně klesly o 0,9 procenta na přibližně 2 miliardy eur. Tržby na tunokilometr (ATK) klesly o 2,6 procenta na 13,92 eura. V posledním čtvrtletí se však podařilo společnosti výrazně vzrůst: Tržby z nákladní dopravy vzrostly o 21,7 procenta na 620 milionů eur, zatímco tržby na nabízený tunokilometr vzrostly o 20,4 procenta na 17,13 eura. Air France-KLM uvádí jako hlavní příčinu tohoto nárůstu silnou poptávku z Asie. Za celý rok vzrostl objem přepraveného nákladu o 4,2 procenta na přibližně 6,8 miliardy tunokilometrů, zatímco kapacita kapacity se zvýšila o 1,8 procenta na 14,3 miliardy tunokilometrů. Faktor vytíženosti se zlepšil o 1,1 procentního bodu na 47,7 procenta.



## SSL express 13-03-2025 Turečtí dopravci spustili VSA se společnou službou pro objemy v Rudém moři

Zdá se, že turečtí kontejneroví dopravci Turkon Line a Arkas Line shrábli značné indicko-středomořské objemy, které tradičně přepravují zavedení megadoprovci na trasách v Rudém moři. V přístavu Nhava Sheva byla 5. března založena dohoda o sdílení plavidel mezi Turkonem a Arkasem se službou pod značkou TRI (Turkey-Red Sea-India) a IMS (India-Med Service). Služba nabízí možnosti přenosu pro indický náklad pohybující se do Evropy a na východní pobřeží USA, kromě rozsáhlého dosahu do přístavů v Turecku. Podle zdrojů z oboru v Nhava Shevě byli noví účastníci schopni naplnit svou kapacitu na inaugurační plavbě díky "agresivním obchodním strategiím", přičemž klíčovým prodejním nástrojem na trhu, který byl již tak přeplněn, byla taktická cenotvorba

Zdroje u některých hlavních hlavních dopravců také potvrdily, že pozitivní reakce trhu na službu Turkon/Arkas sebere podíl na nákladní dopravě, která je obvykle kontrolována zavedenými sítěmi.

S rotací Ambarli-Evyap-Aliaga-Mersin-Aqaba-Jeddah-Nhava Sheva-Mundra-Jeddah-Aqaba-Alexandria-Ambarli si nová služba nárokuje rychlejší možnost pro přepravce, přičemž hlavní linky pokračují v plavbě kolem mysu Dobré naděje. Turkon a Arkas nasadily do služby po dvou plavidlech a do června plánují rozšířit ji na řetězec pěti lodí, aby mohly nabízet plánovanou týdenní rotaci. Oba dopravci oznámili další plavbu na Nhava Sheva na 18. března, podle aktualizací z přístavu.

Společná smyčka byla nejnovějším přírůstkem do vlny služeb v Rudém moři otevřených regionálními operátory. Turkon má další ambiciózní plány růstu: 50% zvýšení své celkové kapacity se dvěma nově postavenými plavidly o kapacitě 4 000 TEU a různých typů paliva. Společnost Arkas se sídlem v Izmiru, která se může pochlubit flotilou 25 kontejnerových lodí s 33 službami v 72 přístavech, byla také optimistická ohledně obchodního potenciálu Indie.



## SSL Express 13-03-2025 Večírek skončil, ceny za přepravu kontejnerů nadále klesají (zdroj: Shipping and Freight Resources)

Odvětví námořní nákladní dopravy se pohybuje v rozbouřených vodách, protože ceny kontejnerů nadále klesají uprostřed silícího obchodního napětí mezi Spojenými státy a Čínou. Nedávné rozhodnutí prezidenta Donalda Trumpa zvýšit cla na čínský dovoz z 10 % na 20 % znovu zažehlo ostrou výměnu mezi dvěma největšími ekonomikami světa. Čína rychle odpověděla odvážným vzkazem ze svého amerického velvyslanectví, když prohlásila: "*Pokud je válka to, co USA chtějí, at už je to celní válka, obchodní válka nebo jakýkoli jiný typ války, jsme připraveni bojovat až do konce.*" Čína také podpořila svá slova činy. Čína odpověděla dodatečnou 15% daní na klíčový americký vývoz kuřecího, vepřového, sójových a hovězích bobů.

Uprostřed tohoto zvýšeného geopolitického napětí index [Drewry World Container Index](#) (WCI) dále klesl a k 6. březnu 2025 klesl o další 3 % na 2 541 USD za 40stopý kontejner. Tento poslední pokles představuje významný milník, který klesl o 76 % z rekordního pandemického vrcholu 10 377 USD za kontejner v září 2021. I když to odráží výraznou normalizaci oproti dříve nafouknutým sazbám, současné ceny se stále nacházejí výrazně nad předpandemickým průměrem přibližně 1 420 USD za kontejner v roce 2019, což zdůrazňuje pokračující volatilitu na trhu nákladní dopravy. Od začátku roku je průměrný kompozitní index 3 289 USD za 40stopý kontejner, což je o 405 USD více než 10letý průměr 2 883 USD, což ukazuje, že navzdory nedávným poklesům se ceny kontejnerů zcela nevrátily k historickým normám.

Na transatlantické frontě:

1. Sazby z Rotterdamu do Šanghaje se snížily o 4%, ztratily 20 dolarů a dosáhly pouhých 483 dolarů.
2. Sazby mezi Rotterdamem a New Yorkem zaznamenaly mírný pokles o 1 %, o 15 USD na 2 359 USD.

Některé trasy však vykazovaly okrajovou odolnost uprostřed širšího poklesu:

1. Šanghaj do Rotterdamu zaznamenala mírný 2% nárůst a vyšplhala se o 50 USD na 2 636 USD za kontejner.
2. Trasa z New Yorku do Rotterdamu také zaznamenala mírný nárůst o 1 %, přidala 10 USD a dosáhla 845 USD za kontejner.
3. Trasy ze Šanghaje do Janova a z Los Angeles do Šanghaje si udržely stabilitu, což naznačuje selektivní sílu v určitých obchodních trasách.

Odborníci ze společnosti Drewry předpovídají, že sazby za přepravu budou mít v nadcházejících týdnech i nadále klesající tendenci, což bude způsobeno přetrvávající nadměrnou kapacitou na přepravním trhu a utlumenou globální poptávkou. Očekává se, že pokračující nejistota v obchodní válce mezi USA a Čínou dále utlumí náladu na trhu, což by mohlo v roce 2025 tlačit sazby na nová minima. Dopravci, přepravci a poskytovatelé logistiky musí zůstat ostražití a připravit se na pokračující volatilitu. Strategická flexibilita a provozní efektivita budou mít zásadní význam pro zúčastněné strany, jejichž cílem je udržet ziskovost a konkurenceschopnost. Společnosti možná budou muset přehodnotit své strategie dodavatelského řetězce, znovu vyjednat smlouvy a prozkoumat alternativní trasy nebo možnosti přepravy, aby zmírnily dopady kolísajících cen kontejnerů.

Zdá se však, že éra zvýšených sazeb za kontejnery a bohatých zisků se chýlí ke konci. Vzhledem k tomu, že se ceny blíží nejnižším úrovním od začátku roku 2024, musí se zúčastněné strany připravit na pokračující volatilitu na trhu, který je stále více ovlivňován geopolitickými silami, které jsou mimo jejich kontrolu.



## **SSL Express 13-03-2025 Conex otevírá svou platformu pro správu cel Zen do éry AI**

Vydavatel softwaru Conex představil novou verzi Zen, vylepšenou o umělou inteligenci, své řídicí platformy pro dematerializaci celních deklarací. Jeho řešení jde dále tím, že inteligentně analyzuje dokumenty a data a zároveň zvyšuje přesnost a rychlost zpracování informací. „Díky práci našich vývojových týmů a našim investicím do výzkumu a vývoje umožňuje Conex deklarantům čelit aktuálním výzvám souvisejícím se zavedením celních deklarací, jako je složitost, rozmanitost informačních zdrojů, heterogenita formátů dokumentů a tlak naléhavosti,“ vysvětluje Bertrand Gruson, generální ředitel společnosti Conex. Celní operátor tak vstupuje do nové éry, kde se konečně spojí snadnost použití, rychlost a přesnost.

Inteligentní agent Conex Document Understanding využívá algoritmy k přesnému dekódování, klasifikaci, ověřování a analýze různých dokumentů z více zdrojů. „Proměňuje chaos v dokumentech na dokonale strukturovaný tok dat, okamžitě funkční pro celní odbavení,“ shrnuje specialista na dematerializované celní řízení. Uživatel si tak zachovává kontrolu nad svými deklaracemi tím, že mu pomáhají souhrnné indikátory, které okamžitě signalizují nesrovnalosti k nápravě. „První společnosti, které přijaly Zen, včetně hlavních hráčů v dopravě a logistice, již vykazují dramatickou změnu ve svých operacích,“ ujišťuje Conex.



### SSL express 13-03-2025 Hapag-Lloyd vstupuje do Le Havru

Lodní společnost se sídlem v Hamburku prostřednictvím své dceřiné společnosti Hanseatic Global Terminals (HGT) získává 60 procent akcií společnosti CNMP LH, která provozuje Atlantique Container Terminal ve francouzském Le Havre. Prodávajícím je společnost Seafrigo Group, která bude i nadále držet zbývajících 40 procent. Hapag-Lloyd to oznámil v pondělí.

Podle vlastních informací má CNMP 570 zaměstnanců. Manipulační kapacita Atlantique Container Terminal je kolem 600 000 TEU ročně. Zařízení má být modernizováno a manipulace s kontejnery se má v nadcházejících letech zvýšit – podle dohody i v segmentu chlazených kontejnerů. Seafrigo Group se specializuje na logistiku potravin s řízenou teplotou. Strany se dohodly, že nebudou zveřejňovat finanční detaily transakce.

Hapag-Lloyd se nyní prostřednictvím HGT podílí na provozu 21 terminálů ve 12 zemích. Strategii společnosti je do roku 2030 rozšířit portfolio na více než 30 terminálů.

Le Havre se řadí na 10. místo mezi největšími kontejnerovými přístavy v Evropě. Loni tam bylo odbaveno kolem 3 milionů kontejnerových jednotek.

P.S. Zdá se, že v oblíbené hře Monopoly je dobré zvolit figurku "parník"



### SSL express 14-03-2025 Železnice si nárokuje více než třetinu speciálního fondu (zdroj DVZ)

Deutsche Bahn zřejmě potřebuje kolem 150 miliard eur ze speciálního fondu, který měly CDU/CSU a SPD schválit ve čtvrtek s pomocí hlasů Zelených. To je více než třetina infrastrukturního balíčku plánovaného CDU/CSU a SPD. Období je od roku 2025 do roku 2034.

Dalších 140 miliard eur by navíc muselo být financováno z běžného rozpočtu.

Podle dokumentu nazvaného „Special Infrastructure Fund: Needs for Rail“, to bude do deseti let celkem činit přibližně 290 miliard eur. Je datován 6. března, pochází zřejmě od železnice a byl určen pro vyjednávače průzkumných rozhovorů. Na stávající síť je potřeba 170 miliard eur, 84 miliard ze speciálního fondu. Na digitalizaci je vyčleněno celkem 28 miliard, z toho 9 by muselo být financováno ze speciálního fondu. Plán požadavků, tedy nová výstavba a rozšíření, má stát 56 miliard eur, z čehož 31 miliard má být financováno ze speciálního fondu. U dalších položek je uvedeno 22 miliard eur, z toho 9 miliard ze speciálního fondu. Vojenská mobilita je také rozpočtena na 15 miliard. Údajně bude financována výhradně ze speciálního fondu. Podle komentáře však není jasné, zda by měly být použity na infrastrukturu části obranného rozpočtu. Matthias Gastel, železniční expert Strany zelených v Bundestagu, očekává podobná čísla. "Celkově se do roku 2035 očekává investiční požadavek na železnici ve výši 250 miliard eur". Renovace a rozšiřování musí postupovat rychle. Klíčem k tomu je fond, který vytváří finanční jistotu na několik let. Deutsche Bahn a stavební průmysl tak mohou sladit své plánovací a stavební kapacity.

„Prostředky ze speciálního fondu musí být k dispozici nad rámec plánovaného objemu v běžném rozpočtu, aby bylo zajištěno dostatečné financování,“ uvádí dvoustránkový list. Prostředky by měly být poskytnuty prostřednictvím dotací na stavební náklady. Zvýšení vlastního kapitálu by mělo za následek růst cen kolejí v důsledku úrokové sazby. Prostředky ze speciálního fondu by navíc měly být dostupné předvídatelným a spolehlivým způsobem. Podle listu se musí hodit k budování kapacit ve stavebnictví a DB. Plán infrastruktury by měl sloužit jako programový základ. Na konci loňského roku byla předložena průběžná zpráva. Kvůli rozpadu koalice však již nebyl dokument oficiálně představen. Speciální fond nesmí zvyšovat „složitost dohod o financování a rozmanitost programů,“ říká k tématu architekt financování. Aby bylo možné rychle realizovat stavební projekty, měl by být zaveden balíček snížení byrokracie pro železnici.

Gastel není nadšený ze speciálního fondu infrastruktury, který plánují CDU/CSU a SPD. Domnívá se, že v projektu chybí jasná vyjádření, zda budou k dispozici další peníze a jaký typ infrastruktury by z nich měl být podpořen a v jakém rozsahu.



### **SSL Express 14-03-2024 Poslední fáze spouštění ICS2 (silnice a železnice) -informujte své zákazníky!**

V rámci úsilí Evropské unie (EU) o zvýšení bezpečnosti dodavatelského řetězce a hodnocení rizik se od 1. dubna 2025 bude na železniční a silniční dopravu kromě již platných požadavků na leteckou, námořní a vnitrozemskou vodní dopravu vztahovat systém kontroly dovozu EU 2 (ICS2).

Aby hospodářské subjekty, které do tohoto data nebudou připraveny, zůstaly v souladu s předpisy, důrazně se jim doporučuje, aby se obrátily na národní servisní pracoviště členského státu EU (národní celní orgán), kde je registrováno jejich registrační a identifikační číslo hospodářských subjektů (EORI), a požádaly o okno pro nasazení co nejdříve před plánovaným datem spuštění pro jejich druh dopravy. Okno pro nasazení není standardně automaticky použitelné a vyžaduje zvláštní žádost vystavenou hospodářským subjektem. Toto rozšíření vychází ze stávajících požadavků na letecké, námořní a vnitrozemské vodní zásilky a vytváří harmonizovaný celní rámec před příjezdem pro všechny druhy dopravy. 1. září 2025 je dnem, kdy se soulad s ICS2 stane povinným pro všechny železniční a silniční hospodářské subjekty.



### **SSL Express 14-03-2025 POSLEDNÍ 3 STS JEŘÁBY DORAZILY DO BALTIC HUBU**

Dne 12. března 2025 obdržel kontejnerový terminál Baltic Hub v polském Gdaňsku poslední tři ze sedmi nejmodernějších jeřábů Ship-To-Shore (STS) pro svůj projekt výstavby terminálu T3. Po úplném dokončení koncem roku 2025 T3 posílí schopnost Baltic Hub odbavit největší kontejnerové lodě na světě, upevní svou pozici předního kontejnerového uzlu v Baltském moři a přemění tento komplex hlubokomořských terminálů na jeden z největších v Evropě. Nové jeřáby STS pro T3 patří k nejvyšším a nejpokročilejším v Evropě. Jsou vysoké 96 metrů (140 metrů se zvednutým ráhmem), mají manipulační dosah 74 metrů (šířka 26 kontejnerů) a mohou zvednout kontejner o hmotnosti až 65 tun do výšky 55 metrů. Jeřáby byly nejprve kompletně smontovány před zahájením své 29 500 kilometrů dlouhé plavby po moři do Polska v prosinci 2024. První čtyři jeřáby STS byly dodány v říjnu loňského roku a v současné době prochází testováním s feederovými loděmi. Začátkem dubna proběhne první odbavení zaoceánské lodi, tzv. mothervessel.

Kromě jeřábů STS bude terminál T3 společnosti Baltic Hub také vybaven 20 dálkově ovládanými automatizovanými portálovými jeřáby namontovanými na kolejích (arRMG), které optimalizují manipulaci s kontejnery a zlepšují provozní bezpečnost. Tyto jeřáby poskytnou bezpečnější a efektivnější pracovní prostředí, protože jsou ovládány vzdáleně z administrativní budovy. V současné době je již 12 arRMG smontováno na ploše terminálu T3, přičemž čtyři procházejí testováním. Plně elektrické jeřáby navíc přispějí k úsilí Baltic Hub o udržitelnost, protože terminál nakupuje pouze elektřinu vyrobenou z obnovitelných zdrojů.

Projekt rozšíření T3 společnosti Baltic Hub je postaven na umělém poloostrově o rozloze 36 hektarů, který je propojen s jeho současnými terminály. Po úplném dokončení na konci roku 2025 rozšíří kapacitu Baltic Hub o 1,5 milionu TEU na 4,5 milionu TEU ročně, čímž se Baltic Hub stane jedním z největších evropských komplexů kontejnerových terminálů. Kromě toho bude mít

terminál T3 717 metrů dlouhé a 17,5 metrů hluboké nábřeží, které mu umožní manipulovat s největšími kontejnerovými plavidly na světě.