



ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

11/2025

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Prokletí a požehnání pro e-commerce

Úvod	str. 2
Nebezpečná propojení	str. 2
Velkou nadějí skýtá e-commerce	str. 3
Informace o Temu a Shein	str. 3
Brutální konkurence	str. 4
Riskantní sázka	str. 4
Pozice nákladní dopravy je (proto) křehká	str. 6
Závěr	str. 6

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspdice.cz

TÉMA: Luftfracht by neměl mít hlavu v luftu

1. Úvod

Nekonečná záplava zásilek od asijských online prodejců pohání leteckou přepravu už zhruba rok – boom ale není bez rizik.

2. Nebezpečná propojení

Letecká nákladní doprava by neměla být zaslepena svým současným rozmachem. Od začátku roku 2024 zaznamenalo toto odvětví 13procentní nárůst tonáže v běžném nákladu ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Jediným důvodem, proč byla letecká nákladní doprava v této době chráněna před krizí, je však to, že její dva hlavní přepravci Temu a Shein, kteří v roce 2023 náhle překvapovali všechny pozorovatele trhu, vážou přibližně pětinu celosvětové přepravní kapacity. Obchodní modely obou hráčů v oblasti elektronického obchodování jsou však velmi křehké. Jsou v podstatě založeny na využívání bezcelních limitů a podkopávání západních standardů k dosažení nejnižších cen, které v dlouhodobém horizontu ničí hospodářskou soutěž. Ani jedno není přijatelné, takže je jen otázkou času, kdy regulátoři tuto činnost ukončí. Letecká nákladní doprava by se proto neměla stát příliš závislou na těchto agresivních společnostech a měla by se vymezit v širším měřítku. Přeshraniční elektronický obchod může být schopen zakrýt současné problémy v tomto odvětví – ale nevyřeší je. Průmysl to musí udělat sám.

Rok 2025 se nachýlí ke konci a pro leteckou nákladní dopravu skončil lépe, než většina účastníků trhu na začátku roku očekávala. Na první pohled je totiž důvod k radosti: Pokud se budeme řídit prognózou zastřešující asociace leteckých společností IATA, budou objemy letecké přepravy, měřené v tunokilometrech, do konce roku 2024 mírně nad úrovní před koronavirem. Při bližším pohledu však není důvod k euforii, protože při pohledu na tato léta je nárůst objemu minimální: růst v období mezi lety 2005 a 2021 činil pouhých 2,5 procenta ročně. Pro srovnání, kontejnerová přeprava, měřená v tonáži, se ve stejném období zvyšovala o 4,6 procenta ročně. Především pohled na situaci v oblasti zisků v oboru je chmurný. Podle údajů IATA pokryl zisk (EBIT) odvětví před zdaněním pouze kapitálové náklady v roce 2023,

zatímco dopravci ve všech ostatních letech v průměru prodělali. Vzhledem ke slabé situaci v oblasti zisků chybí zdroje na investice do převratných inovací.

Ale místo toho, aby zúčastnění hledali spásu ve strategické spolupráci, obvykle bojují sami. Míra, do jaké v tomto odvětví chybí strategická spolupráce, je nejvíce patrná v rámci IATA. Předchůdce CargoIQ byl zahájen téměř před 30 lety a stále nebyl plně implementován. Vzhledem k tomu, že členské společnosti získávaly své zisky především z tranzitu a přeprava v nejlepším případě přispívala na pokrytí nákladů, bylo to příliš dlouho zanedbáváno.

3. Velkou nadějí skýtá e-commerce

Odvětví zjevně postrádá společný recept na udržitelný růst v obou smyslech slova. Americký výrobce letadel Boeing to naopak vidí jinak: Ve své optimistické prognóze očekává společnost se sídlem v Seattlu průměrný roční růst o 4,1 procenta do roku 2041. Výrobce letadel uznal internetový obchod z Asie za klíčový hnací motor. Pro mnoho lidí v oboru, leteckých společnostech, letištích a výrobcích letadel je mezinárodní e-commerce velkou nadějí. Podle Evropské komise dorazily do Evropy v roce 2023 již více než 2 miliardy balíků ze třetích zemí. Dva nejznámější čínští maloobchodníci jsou Shein a Temu, kteří zatím tvoří většinu obchodu. Podle Boeingu se očekává, že jen oni sami přepraví až 10 000 tun leteckého nákladu – denně. To by odpovídalo kapacitě více než 100 B777F. Čísla mohou být zpochybněna tím, že přepravovaný objem je příliš velký, ale není to pravda. Pro letecké společnosti je to nová situace. Doposud 90 procent a více prodejů kapacit realizovali letečtí speditéři, kteří byli skutečnými hlavními zákazníky. Tito dva internetoví giganti na druhou stranu nepotřebují agenty k zajištění vzdušného prostoru, mluví přímo s dopravci nebo makléři.

Poradenská společnost McKinsey očekává, že podíl e-commerce na celosvětové letecké nákladní dopravě bude v roce 2027 činit 25 až 30 procent. V roce 2017 se tento podíl v distribučním centru elektronického obchodování v Šanghaji pohyboval stále kolem 10 procent, což obsluhovali pracovníci třídící balíčky určené k expedici. Vzestup hráčů, jako jsou Temu, Shein a spol., vede k objemu letecké přepravy miliard balíků v přeshraničním obchodu. Shein.com červenci 2024 zaznamenala 200 milionů návštěv (zdroj: boeing.com)

4. Informace o společnosti

10 000 tun leteckého nákladu denně pochází ze společností Shein a Temu. Čímž v současné době toto číslo představuje pravděpodobně 20 procent celkového trhu. Pokud pak člověk věří předpovědím, budoucí osud letecké nákladní dopravy závisí do značné míry na globálním internetovém obchodu. Závislost je ale vzájemná, protože tato forma e-commerce je silně závislá na letecké přepravě, aby se zboží dostalo ke koncovému zákazníkovi v krátkém čase. Proto stojí za to podívat se blíže na vzájemnou závislost. Obchodní modely společností Temu a Shein jsou v některých ohledech vysoce inovativní, ale také křehké: Produktová řada je primárně zaměřena na tzv. Gen-Z, tedy mladé lidi narozené v letech 1995 až 2010. Cílová skupina je oslovována prostřednictvím vyhledávačů, sociálních médií, jako je Instagram, TikTok a YouTube, a stále častěji prostřednictvím vlastní aplikace. Čínský průmysl, který byl zasažen stagnující domácí poptávkou, má nové odbytové trhy, aby udržel své nadbytečné kapacity zaneprázdněné.

5. Brutální konkurence

Podle odhadů jen společnost Temu investuje v roce 2024 do marketingu přibližně 3 miliardy amerických dolarů. S malými předměty, velmi nízkými cenami a mnoha slevami jsou kupující, většinou do 25 let, povzbuzováni ke spontánním nákupům. V červenci to byl Shein.com jako nejnavštěvovanější webová stránka v módním segmentu s více než 200 miliony návštěv – daleko před Nike a Zorou. Nízké ceny jsou možné, protože výrobci jsou vybíráni po brutálním aukčním procesu, pouze poskytovatel s nejnižší cenou dostane šanci. Producenti jsou zaměnitelní a intenzivně si konkurují. Odhaduje se, že polovina všech textilních společností v Guangdongu vyrábí pro Shein. Společnost jako celek platí, protože se plýtvá zdroji a rostou hory odpadu. Kvalita produktů, zejména Temu, není příliš udržitelná. Mnoho produktů lze použít pouze několikrát, než skončí v koši. Škodlivé látky byly zjištěny ve velkém množství textilií, například obsah olova v dětské bundě v Kanadě překročil 20krát vyšší limit, v kabelce pětkrát. Elektrické výrobky při několika příležitostech nesplňovaly západní bezpečnostní normy.

6. Riskantní sázka

Přibližně jednu pětinu celosvětového nákladu letecké nákladní dopravy nyní tvoří zásilky z elektronického obchodu. Jen dvě asijské platformy Shein a Temu vážou kapacitu přibližně 100

širokotrupých nákladních letadel denně. Konjunktura sice v současné době zajišťuje plné nákladní stroje – ale to není důvod k radosti.

Obvyklá logika vyžaduje, aby se letadlem přepravovalo zejména zboží takové, které je buď obzvláště naléhavě potřebné, jako jsou náhradní díly, nebo pokud je zboží obzvláště cenné. Zásilky společností Temu a Shein však mají nízkou průměrnou hodnotu zboží. Poměrné náklady na leteckou přepravu košile s cenou nižší než 1 euro jsou kompenzovány úsporami díky zastaralému skladování a jemné distribuci v Evropě nebo Severní Americe. To, že se přeprava z Asie letadlem vyplatí, je dána dvěma věcmi: pronájmem celých letadel a tím, že malé zásilky optimálně vyplňují nákladový prostor. Čínský maloobchodník ví, co a kdy odesílá, a může naplnit palety nebo letecké nákladní kontejnery mnohem lépe než speditér nebo dopravce, který často vidí zboží poprvé u brány. Na druhou stranu letecké palivo bylo vždy osvobozeno od daně, takže škody na životním prostředí způsobené létáním nejsou kompenzovány finančně. V závislosti na zdroji se emise CO₂ na tunokilometr odhadují na 3 gramy u plavidla o kapacitě 18 000 TEU – proti 435 gramů u B747, který je v odvětví nákladní dopravy stále oblíbený. S nadsázkou by se dalo říct: Důchodkyně platí daň z CO₂ za vytápění svého bytu v zimě, ale její vnučka neplatí motivační daň, pokud si nechá přivést tričko z Číny a po jediném použití ho vyhodí. Čisté nuly lze tímto způsobem dosáhnout jen stěží.

Další nákladovou výhodou je, že zásilky de minimis v hodnotě do 150 eur jsou v současné době osvobozeny od cla; v Česku se platí pouze dovozní DPH ve výši 21 procent. Evropská ministerstva financí se snaží tuto mezeru v Evropské unii do roku 2028 zaplnit, aby ochránila místní obchod. Jiné země jsou již dále napřed: například Jihoafrická republika zrušila předpisy de minimis pro dovoz textilu – navzdory značnému odporu mnoha zákazníků a doručovatelů – a uvalila clo ve výši 25 procent na všechny odpovídající zásilky. Turecko následovalo v srpnu, kdy prezident Erdogan dekretem snížil limit de minimis ze 150 na 30 eur.

Obzvláště důležitým trhem pro Shein a Temu jsou USA. Zde byly limity pro osvobození zvýšeny z pouhých 200 na 800 dolarů v roce 2016. Mezitím se liberální postoj změnil: V červnu úřady stáhly účast několika zprostředkovatelů, včetně společnosti Seko Logistics, v bezcelním programu pro zásilky de minimis na 90 dní. Další problémy hrozí, pokud USA budou více využívat zákon o prevenci nucené práce Ujgurů (UFLPA) z roku 2021. Ten zakazuje dovoz produktů z autonomní oblasti Sin-ťiang, pokud dovozce nemůže vyvrátit předpoklad, že byly vyrobeny za účasti nuceně nasazených. Izotopové analýzy dovážených textilií v minulosti naznačovaly, že byla zpracována bavlna ze Sin-ťiangu – což není překvapivé, když si uvědomíte,

že asi 80 procent čínské bavlny je ujgurského původu. Pro USA hrají kromě ochrany lidských práv roli také hmatatelné ekonomické aspekty: země je čtvrtým největším producentem bavlny na světě; průmysl má důležitou lobby. Lze si představit, že americké celní orgány budou v budoucnu podrobněji kontrolovat dovážené zboží, zejména pokud se vztahy s Čínou dále zhorší.

7. Pozice letecké nákladní dopravy je křehká

Stručně řečeno, optimistický výhled těch, kteří od počátku předpokládají, že stálý růst přeshraničního elektronického obchodování je daný, musí být překvapivý. Spíše jde o riskantní sázku těch, kdo iniciují dlouhodobé investiční projekty v očekávání trvalého boomu. Čínští maloobchodníci mohou čelit jednotlivým aspektům, jako je pochybná kvalita, nedostatečná udržitelnost a vytváření dovozních omezení, ale v součtu to může také vést ke změně stávajícího obchodního modelu. Společnost Shein si již pronajala první sklad v polské Vratislavi o rozloze 40 000 metrů čtverečních; Temu provozuje několik skladů v Severní Americe. Je možné, že se společnosti přiblíží zavedenému modelu Amazon a Zalando se skladováním, které je blíže prodejním trhům. Letecká přeprava by tehdy mohla být stále potřebná, ale v mnohem menší míře než dnes. Rostoucí skepsi lze pozorovat i na finančních trzích. Akcie mateřské společnosti Pinduoduo ztratily 25 procent hodnoty po varování před ziskem na konci června a poté v polovině září klesly o dalších 36 procent.

8. Závěr

Co však zůstane pro leteckou nákladní dopravu, pokud e-commerce, která je hnacím motorem růstu, nesplní očekávání? Co když se náklady na leteckou přepravu v průběhu času zvýší v důsledku povinného míchání udržitelných leteckých paliv (SAF) a více produktů přejde na jiné druhy dopravy? Co když se inovace v konstrukci letadel, ve které IATA doufá, nezrealizují? Pokud by se z rovnice vyloučil mezikontinentální internetový obchod, trh letecké nákladní dopravy se zmenšuje již dnes.

Mezitím neexistují žádné známky skutečných produktových inovací, které by mohly ospravedlnit očekávání obratu trendu.

Na zmenšujícím se trhu není z dlouhodobého hlediska příliš udržitelné spoléhat se především na zvláštní příjmy v důsledku válek, pandemií nebo přírodních událostí.

Odvětví letecké nákladní dopravy je ohroženo rostoucí ztrátou důležitosti ve srovnání s jinými druhy dopravy. To je docela realistický scénář, na který se všem zúčastněným stranám vyplatí připravit, stejně jako na jakékoli nové cesty růstu. Zde jsou asociace, a IATA zvláště, vyzývány k tomu, aby spojily požadavky různých zájmových skupin, místo aby je stavěly proti sobě.

Konec II. čísla

Příjemné pokračování předjaří vám přeje Redakce SZ SSL