

SSL EXPRES

07.04.-11.04.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 07-04-2025 Globální lodní dopravu "udusí" Trumpova cla

Akcie lodní dopravy zůstávají od minulého týdne pod silným tlakem, protože svět se vyrovnává s nesmírným středečním oznámením amerického prezidenta Donalda Trumpa o clech. Průměrná americká celní sazba byla nyní stanovena na necelých 25 %, což je úroveň, která nebyla zaznamenána od 30. let 20. století a od dob Velké hospodářské krize. Trumpova cla ve čtvrtek vedla k druhému největšímu vymazání hodnoty amerického akciového trhu v historii v dolarovém vyjádření, 3,1 bilionu dolarů, přičemž akciové trhy v Asii a Tichomoří v pátek pokračovaly v poklesu.

Rozsah cel činí srovnání s Trumpovou dřívější celní taktikou před osmi lety irelevantní, nicméně někteří v lodní dopravě upínají své naděje i nadále k Trumpovi, který včera přiznal, že je otevřený snížení cel, pokud jiné země mohou nabídnout něco "fenomenálního", což signalizuje, že Bílý dům je ochoten vyjednávat navzdory naléhání některých vrcholných představitelů. "Opravdu nelze srovnávat Trumpovu obchodní válku v letošním roce s kroky, které podnikl od roku 2017," naznačila analýza kontejnerové rezervační platformy Freightos a dodala: "Tentokrát jsou cla tak široká a tak vysoká, že existuje jen málo bezcelních alternativ."

Většina ekonomů dnes předpovídá pomalejší a mírný růst amerického HDP, zvýšenou pravděpodobnost recese v USA i jinde, a tedy i možnou kontrakci globálního obchodu. "Očekává se, že i globální lodní doprava bude v důsledku širších cel potlačena," uvedla americká investiční banka Jefferies ve včerejší poznámce klientům. Jefferies uvedl, že kontejnerový sektor bude pravděpodobně "nejcitlivější" na cla, což je názor, který sdílí hlavní analytik BIMCO pro lodní dopravu Niels Rasmussen. "Z pohledu lodní dopravy bude nejvíce zasažen kontejnerový sektor. Mnoho ropných produktů a volně ložených komodit bylo dosud ze zvýšení cel vyňato, ale většina zboží přepravovaného v kontejnerech bude čelit zvýšení dovozních cel," řekl Rasmussen.

Ve scénáři, kdy by zvýšení cel vedlo k nulovému růstu dovozu kontejnerů do USA, by to podle odhadů BIMCO snížilo globální růst objemu kontejnerů o 0,5 procentního bodu.

V souvisejících kontejnerových zprávách se překvapivě množí spekulace, že velké investiční plány francouzského rejdaře CMA CGM v USA by mohly být pozastaveny. Předseda představenstva CMA CGM Rodolphe Saadé navštívil 6. března Bílý dům a představil plánovanou investici ve výši 20 miliard dolarů do USA v příštích čtyřech letech. Nyní, v návaznosti na Trumpova 20% cla na země Evropské unie, však Saadého přítel, francouzský prezident Emanuel Macron, naznačil, že by se takové investice měly přehodnotit. "Budoucí investice, investice oznámené v posledních týdnech, by měly být na čas pozastaveny, dokud se nevyjasní situace se Spojenými státy," řekl Macron včera skupině francouzských politiků a podnikatelů.

Středeční cla jsou dalším příkladem kolosální, převratné změny, která přinesla v prvních měsících druhé Trumpovy administrativy, což je něco, co makléřská společnost BRS úhledně shrnula níže. V otázce globální lodní dopravy Trump učiní brzy rozhodnutí o tom, zda bude penalizovat tonáž vyrobenou v Číně v amerických přístavech.



SSL Express 07-04-2025 EU odkládá uplatňování práva dodavatelského řetězce a CSRD

Evropská unie odkládá aplikaci směrnic Supply Chain Due Diligence (CSDDD) a Corporate Sustainability Reporting (CSRD). Evropský parlament minulý čtvrtek hlasoval 531 hlasy pro, 69 proti a 17 se zdrželo hlasování ve zrychleném řízení pro odpovídající návrh Evropské komise. Pro již hlasovali i unijní velvyslanci členských států. Jakmile Rada ministrů toto hlasování potvrdí, bude odklad o jeden až dva roky právně závazný. Komise rovněž navrhla podstatné změny těchto dvou zákonů a pravidel pro poplatky za úpravu uhlíkových cel (CBAM) v samostatných právních aktech. Ve čtvrtek se o tom nehlasovalo. Procházejí běžným legislativním procesem a nejprve se jimi v EP zabývají příslušné odborné výbory.

Rozhodnutí o odložení dávájí členským státům o rok více času na implementaci směrnice o dodavatelském řetězci do vnitrostátního práva – do 26. července 2027. Zároveň společnosti z EU s více než 5 000 zaměstnanci a ročním obratem přes 1,5 miliardy a společnosti ze třetích zemí, které mají v EU více než 1,5 miliardy tržeb, budou muset od 20. července 2028 místo 20. července 2026 plnit povinnosti náležité péče. Lhůty pro rok 2029, do kterých skupiny menších společností musí pravidla uplatňovat, zůstávají nezměněny. Podle pokynů pro podávání zpráv o udržitelnosti musí největší dotčené společnosti letos připravit úvodní zprávy za finanční rok 2024. Oznamovací povinnost pro menší společnosti ve druhé a třetí vlně byla nyní odložena o dva roky. Podle EP to znamená, že společnosti s více než 250 zaměstnanci nebudou muset předkládat výkazy za předchozí finanční rok až do roku 2028 a kotované malé a střední podniky (MSP) až v roce 2029.

Odklad by měl dát firmám „oddech“, vysvětlili předsedové skupiny CDU/CSU v EP Angelika Niebler (CSU) a Daniel Caspary (CDU). "Odložení však může být pouze prvním krokem. V nadcházejících jednáních se budeme nadále zasazovat o podstatné změny. Evropa potřebuje odvahu stát v červených číslech. Všechny požadavky, které jen přidávají byrokracii a žádnou přidanou hodnotu, musí být odstraněny," žádají poslanci CDU/CSU.

Anna Cavazzini (Zelení), předsedkyně Výboru EP pro vnitřní trh, vyjádřila odpor vůči „vykuchání“ CSDDD. „Bez občanskoprávní odpovědnosti je zákon EU o dodavatelském řetězci zničen,“ řekla. A: „Zločinům v oblasti životního prostředí a lidských práv již nelze zabránit, pokud společnosti kontrolují pouze prvního dodavatele.“ Cavazzini uvítala skutečnost, že frakce takzvané von der Leyenové koalice (zejména křesťanství a sociální demokraté a také liberálové) a zelení uzavřeli „jasnou a písemnou dohodu“ o „projednání zákonů v demokratickém centru parlamentu“ a neponechání reformy CSDDD a CSRD „pravicové většině v parlamentu“.



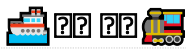
SSL Express 07-04-2025 Elektrické tahače postupně získávají výhody

Elektrický kamion vjíždí do zóny ekonomické efektivity. Pokud jde o provozní náklady, dokáže držet krok se společnostmi, které nakupují nabíjecí výkon za necelých 40 centů. A očekává se, že mýtné bude osvobozeno od složky CO₂ do roku 2030.

I výkupní ceny se blíží úrovni, při které konzervativní kalkulačky uznávají nákladovou paritu s naftou v průběhu provozního cyklu. Pro dopravní společnosti je proto dobré, že EU dává výrobcům nákladních vozidel více času, pokud jde o limity vozového parku, ale neuvolňuje tlak. Motivace nabízet elektrická nákladní vozidla za atraktivních podmínek zůstává vysoká. Každý, kdo si v současné době pořizuje nákladní vozidla, může opět plánovat dlouhodoběji a připravit se na obchodování s emisemi s dodatečnými náklady ve výši 40 centů za litr nafty od roku 2027. Vozidla s elektrickým pohonem na baterie budou mít brzy nákladovou výhodu – jako již ve Švýcarsku: Díky osvobození od daně z těžkých vozidel souvisejících s výkonem ušetří

přepravci u svých elektrických nákladních vozidel přibližně 1 euro za kilometr. Přesné plánování je také klíčem k ekonomické jízdě s elektřinou.

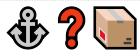
P.S. Tento článek vyšel v DVZ na apríla...



SSL Express 07-04-2025 Maersk přebírá Panamské průplavové dráhy

Podle zprávy v časopise „Spiegel“ koupila dánská lodní a logistická skupina Maersk provozní společnost Panamských průplavů. Železniční společnost hraje důležitou roli: Pokud je hladina vody v Panamském průplavu velmi nízká, lze kontejnery překládat z lodí na železnici, aby se snížil ponor nákladní lodi. Vlaky železniční společnosti jezdí paralelně s kanálem mezi pobřežím Atlantiku a Pacifiku.

Panamské průplavové železnice zatím hrály relativně podřadnou roli, ale s ohledem na nedávná sucha se dopravní cesta stala atraktivnější. V loňském roce Maersk oznámil, že využije železniční trať pro nákladní dopravu do Severní Ameriky a Latinské Ameriky.



SSL Express 08-04-2025 Rozdíl mezi CY a CFS (poučte se!)

Mezi CY a CFS není žádný rozdíl!?! No, alespoň to je mylná představa, kterou má mnoho lidí a která by mohla mnohokrát vést ke ztrátě podnikání a peněz. Odvětví lodní dopravy a nákladní dopravy je plné žargonu, zkratek a terminologií, které znějí podobně, ale mají velmi odlišné významy a rozdíly, a použití těchto termínů na správném místě, správným způsobem a ve správný čas vyžaduje složitou úroveň porozumění. Mnoho lidí vstupuje do dovozu, vývozu, přepravy, nákladní dopravy a obchodování bez řádného výzkumu a pochopení těchto rozdílů a dostává se do celé hromady problémů. Je proto nezbytné, aby tyto terminologie byly jasné pochopeny a pečlivě používány. Na tomto zdroji bylo vzneseno několik otázek týkajících se těchto problémů a v různých článcích již byly vysvětleny rozdíly mezi několika takovými terminologiemi. V tomto článku se podrobně podíváme na rozdíl mezi CY a CFS a na právní konotace.

Co potřebujete vědět o CY

CY = Container Yard označuje oblast v přístavu nebo kontejnerovém terminálu nebo suchém přístavu, kde jsou skladovány kontejnery FCL

1. poté, co jsou vyloženy z lodí v případě dovozu nebo
2. před naložením na loď v případě vývozu

V případě zásilky CY/CY dodá zákazník v době vývozu kontejner do určené části (přístavu) CY v přístavu nakládky na účet přepravní linky a od té doby se má za to, že kontejner je pod kontrolou přepravní linky až do doby, kdy kontejner dorazí do CY v přístavu vykládky. Zákazník si vyzvedne plný kontejner z CY v přístavu vykládky. V zápisu CY/CY první CY označuje CY v přístavu nakládky, kde přepravní linka přebírá odpovědnost za kontejner, a druhý CY označuje CY v přístavu vykládky, kde námořní linka končí svou odpovědnost za kontejner. V závislosti na přepravní smlouvě se zákazníkem a přístavu, kde se operace provádí, mohou některé linky v nákladním listu označovat pole přístavu nakládky a/nebo přístavu vykládky CY, například **Hamburg CY**, což jasně říká, že smluvní závazek přepravní linky začíná a končí v kontejnerovém terminálu uvedeného přístavu.

CFS = Container Freight Station označuje sklad, kde je zboží patřící různým vývozcům nebo dovozcům konsolidováno (seskupeno) nebo dekonsolidováno (rozděleno) před exportem nebo po importu. V závislosti na tom, zda se jedná o LCL zásilku nebo sběrnou zásilku, může CFS provozovat přepravní linka nebo operátor sběrné služby. Zákazníci předají náklad do nominovaného CFS k zabalení v případě exportu nebo vyzvednou cargo z nominovaného CFS po vybalení v případě importu.

V případě LCL zásilek budou vystavené náložné listy označovány jako liniový náložný list (bez Master B/L) a bude v nich uveden termín CFS/CFS. To znamená, že odpovědnost lodní linky začíná u CFS v přístavu nakládky a končí u CFS v přístavu vykládky. V případě sběrných zásilek budou vystavené náložné listy konosamentem konsolidátora a mohou také obsahovat termín CFS/CFS. To znamená, že odpovědnost provozovatele sběrné služby začíná u CFS v přístavu nakládky a končí u CFS v přístavu vykládky.

V případě sběrné zásilky bude Master Bill of Lading přepravní linky pro provozovatele sběrné služby deklarován CY/CY

Některé přepravní linky, které manipulují s LCL nákladem, vydávají doklady nesoucí notaci CY/CFS nebo CFS/CY, což znamená

CY/CFS – Jeden odesílatel FCL = > Více příjemců LCL

CFS/CY – Více odesílatelů LCL = > Jeden příjemce FCL



SSL Express 08-04-2025 Která odvětví budou cly nejvíce postižena?

10% cla Donalda Trumpa ve všech zemích vstoupila v platnost v sobotu, přičemž akciové trhy v Asii včera utrpěly další ránu. Ve středu vstoupí v platnost mnohem vyšší takzvaná reciproční americká cla, přičemž kotované přepravní společnosti budou čelit realitě hrozící globální obchodní války. Akcie lodní dopravy se minulý týden dostaly pod intenzivní tlak, přičemž průměrná akcie krytá americkou investiční bankou Jefferies klesla o 15,5 %. Žádný sektor nebyl ušetřen, protože tankery, kontejnery, suchý sypký náklad, LNG a LPG, všechny byly rozprodány. "Žádný segment lodní dopravy se nevyhne negativním dopadům globální recese. Dokud se akciové trhy budou potýkat s rizikem ekonomického zpomalení, akcie lodní dopravy pravděpodobně zůstanou pod tlakem," uvedla Jefferies v dnešní poznámce pro klienty. Při diskusi o oznámení o clech v Bílém domě minulou středu makléř Braemar naznačil: "Datum 2. dubna 2025 se může zapsat do učebnic dějepisu, protože globalizace bude v nadcházejících měsících čelit jedné z nejtěžších zátěžových zkoušek."

V pátek Čína oznámila odvetné zvýšení cel o 34 % na veškerý dovoz z USA. Ty doplňují cla zavedená v únoru a březnu, která se zaměřují na zboží, jako je obilí, uhlí, LNG a ropa. Údaje společnosti Clarksons Research ukazují, že objemy nově zatížené cly se letos zvýšily na 3,7 % veškerého námořního obchodu, nyní činí 460 milionů tun z celkových 12,6 miliardy tun. "Přímá expozice je v některých segmentech lodní dopravy (např. automobily) stále významnější a nepřímé negativní dopady na světovou ekonomiku nabírají na tempu," poznamenal Clarksons ve své nejnovější týdenní zprávě.

USA představují 5 % veškerého dovozu po moři a 7 % vývozu po moři. Většina analytiků se domnívá, že kontejnerový sektor bude patřit k nejhůře zasaženým obchodním tahům, které Trump rozpoutal. Objemy kontejnerů jsou velmi exponované, jak společnost Clarksons sleduje 11 % celosvětových objemů obchodu s kontejnery, protože je nyní zatížena clem. V obchodní válce mezi USA a Čínou v letech 2018-19 dosáhl obchod s kontejnerovými cly 5 % celosvětových objemů a vedl k 0,5% zpomalení globálního obchodu s kontejnery. "Z hlediska plánování scénářů by si zainteresované strany měly přečíst dopad finanční krize v roce 2009, kdy jsme zaznamenali pokles globálních objemů kontejnerů o -9 % a úplný kolaps sazeb za přepravu. Tváří v tvář takovému scénáři nebude absorpce kapacity v Rudém moři příliš stačit k zastavení takového krachu," uvedla dánská poradenská společnost Sea-Intelligence v oblasti kontejnerové dopravy ve své nové zprávě.

Obchod s automobily, kde je nyní podle údajů společnosti Clarksons 26 % objemu přepravy po moři zatíženo cly, je také velmi exponován. Přibližně 14 % obchodu s LPG a 55 % obchodu s etanem se stalo silně vystavené čínským odvetným opatřením. V ostatních hlavních sektorech se

podle Clarksona zdají být přímé dopady omezenější, protože cla jsou uložena pouze na 2 % obchodu se suchým sypkým nákladem, 1 % na LNG a méně než 1 % na ropu. V roce 2024 byla Čína třetím největším dovozcem amerického vývozu měřeného hodnotou, což představovalo 7 % amerického vývozu. Chemikálie, počítačové a elektronické výrobky, zemědělské produkty, dopravní zařízení a ropa a plyn tvořily 18 %, 14 %, 13 %, 13 % a 9 % hodnoty amerického vývozu do Číny, podle údajů společnosti BIMCO. "Očekáváme, že to bude mít negativní dopad na obchod mezi oběma ekonomikami a poškodí jejich hospodářský růst. Očekává se, že americký zemědělský sektor bude významně ovlivněn, protože do Číny vyvezl zboží v hodnotě 18,2 miliardy dolarů, což odpovídá 23 % amerického vývozu," komentoval hlavní analytik BIMCO pro lodní dopravu Niels Rasmussen.



SSL Express 08-04-2025 1.Q v letecké dopravě

Celosvětová tonáž leteckého nákladu vzrostla v prvních třech měsících roku 2025 meziročně o +3 %, přičemž průměrná celosvětová míra meziročně vzrostla o +4 %, jak vyplývá z předběžných údajů za první čtvrtletí (Q1) společnosti WorldACD Market Data. Tento nízký jednociferný růst v 1. čtvrtletí 2025 se velmi liší od úrovně zaznamenaných v loňském roce – kdy růst činil v průměru +11 % meziročně, přičemž 4. čtvrtletí bylo stále na +8 %. Odráží nejistou přípravu trhu na novou vlnu amerických cel a odstranění amerických výjimek de minimis pro zásilky z Číny a Hongkongu – a výzvy pro některé modely dodavatelských řetězců posledních dvou desetiletí.

Na celoměsíční bázi vzrostla celosvětová tonáž v březnu meziměsíčně o +19 % oproti vyčerpané úrovni v únoru v důsledku obvyklého sezónního uzavření továren v týdnech následujících po lunárním Novém roce. Na základě více než 2 milionů měsíčních transakcí pokrytých daty WorldACD se celosvětová tonáž v březnu meziročně zvýšila o +5 %, přičemž nárůst byl proveden v Asii a Tichomoří (+9 %), Severní Americe (+6 %), Africe (+6 %) a Střední a Jižní Americe (CSA, +4 %), což bylo kompenzováno snížením tonáže ze Středního východu a jižní Asie (MESA, -6 %) a původu v Evropě (0 %). Celosvětová přepravená tonáž se v březnu opět přiblížila své měsíční úrovni ve druhé polovině roku 2024, včetně poptávky z Asie a Tichomoří, která byla vyšší než v měsících hlavní sezóny říjnu a listopadu. Průměrné celosvětové ceny v březnu ve výši 2,38 USD za kilogram byly o +4 % vyšší než v předchozím měsíci a meziročně vzrostly o +2 %.

Na týdenní bázi vzrostly spotové ceny z Asie a Tichomoří v mezitýdenním srovnání o dalších +3 % (WoW) na průměrných 3,80 USD za kilogram ve 13. týdnu (24. až 30. března), což je přibližně o +8 % více než ve stejném týdnu loňského roku, a to navzdory poklesu tonáže z Asie a Tichomoří o -3 %. Spotové sazby z MESA vzrostly o +5 %, WoW na 2,94 USD za kilogram, i když je to -19 % pod nafouknutou úrovní touto dobou v loňském roce. Celosvětové spotové sazby vzrostly o dalších +2 %, WoW na 2,70 USD za kilogram, zatímco celosvětové průměrné celkové sazby, založené na kombinaci spotových a smluvních sazeb, vzrostly o +1 % na 2,45 USD za kilogram. To je meziročně o +1 % více.

Navzdory některým zprávám a očekáváním "předzásobení" nákladu před očekávanými novými cly v USA klesla tonáž přepravených nákladů ve 13. týdnu z Asie a Tichomoří do USA o -3 %, WoW, včetně Číny a Hongkongu (obě země -1 %), ačkoli tonáž z Asie a Tichomoří do USA byla o +7 % vyšší ve srovnání s 13. týdnem loňského roku. Spotové sazby od Asie a Tichomoří po USA ve 13. týdnu pokračovaly v růstu a znovu získaly dalších +6 % na 5,49 USD za kilogram, což je nejvyšší úroveň od 1. týdne, a meziročně vzrostly o +11 %. Tato čísla zahrnovala nárůst WoW z Číny (+6 % na 4,82 USD), Hongkongu (+10 %) a Vietnamu (+12 %). Pro srovnání, tonáž z Asie a Tichomoří do Evropy vzrostla o dalších +2 %, což je jejich sedmý nárůst WoW v řadě, čímž se meziročně zvýšily o +16 %. Průměrné spotové sazby z Asie a Tichomoří do Evropy také znovu vzrostly o dalších +3 %, WoW na 4,02 USD za kilogram, což je meziročně o +13 % více.



SSL Express 08-04-2025 Pro námořní obchody se rýsuje nadměrná kapacita – další blank sailings jsou nevyhnutelné

Bez ohledu na možné dopady amerických cel na globální kontejnerový obchod kontejnerové linky nadále dodávají více kapacity do přepravních služeb, i když se zdá, že poptávka slábne. Podle nové analýzy společnosti Sea-Intelligence vzrostla kapacita z Asie do Evropy od čínského Nového roku o mnohem více, než je pro toto roční období běžné, což může vysvětlovat, proč spotové sazby za přepravu v posledních týdnech tak výrazně klesly. "Sazby za kontejnerovou přepravu mají v období po čínském Novém roce silnou sezónní tendenci oslabovat," řekl generální ředitel Sea-Intelligence Alan Murphy. "V roce 2025 je však pokles spotových sazeb výrazně negativnější, než lze vysvětlit právě sezónností. Mohlo by to být výsledkem agresivní obchodní cenové války mezi lodními linkami, potenciálně v důsledku přechodu na nové aliance, oslabení rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou nebo kombinace obojího," dodal.

Analytik vypočítal, že za osm týdnů od začátku čínského nového roku je průměrná kapacita na asijsko-evropských obchodech u všech dopravců v roce 2025 přibližně o 27 % vyšší než v osmi týdnech následujících po svátku v roce 2024. Mezitím, kromě týdenní přestávky na začátku března, která následovala po zavedení sady GRI (obecného zvýšení sazeb) ze strany dopravců, spotové sazby na trasách Asie-severní Evropa a Asie-Středomoří od přelomu roku neustále klesají. "Zejména pro Asii a Evropu je zřejmé, že velmi významný růst kapacity je klíčovým parametrem pro vysvětlení současného oslabení spotových sazeb," řekl Murphy. "Pokud mají být lodní linky úspěšné s GRI, které již oznámily na duben, budou muset zrušit další plánované plavby."

Nové údaje o objemech z února, které vytvořila společnost Container Trade Statistics, však naznačují, že objemy také začínají oslabovat poté, co zůstaly překvapivě silné po většinu loňského roku, což pravděpodobně způsobí, že pro dopravce bude naléhavější potřeba dalších prázdných plaveb. Údaje CTS ukázaly, že celosvětové objemy přepravených zboží v únoru činily 13,1 milionu TEU, což představuje pokles o 13,6 % oproti lednu a meziroční pokles o 0,7 %. Pokud jde o dovozní provoz, společnost CTS uvedla, že "všechny regiony zaznamenaly během února pokles", přičemž nejprudší pokles dovozu byl zaznamenán v Severní Americe, kde meziměsíčně klesl o 17,4 %. Meziročně však dovoz do Severní Ameriky stále nepatrně vzrostl, a to o 2 %. "Tento prudký pokles je z velké části způsoben předvídatelným poklesem vývozu z Dálného východu, který je dále zhoršen účinky amerických dovozních cel, což nevyhnutelně zpomaluje obchod," poznamenala CTS.

Mezitím v Evropě dovoz meziměsíčně klesl o 18,7 % a meziročně o 4 %. To je hodně ve srovnání s meziměsíčním poklesem o 4,5 % mezi lednem a únorem loňského roku, "což naznačuje, že k většímu poklesu pozorovanému v roce 2025 přispěly i jiné faktory než efekt zlatého týdne".

Vzhledem k tomu, že se nyní očekává, že slabé obchodní podmínky ještě zhorší oznámení o clech, je předběžná prognóza Sea-Intelligence pro letošní rok o růstu globálního objemu ve výši 3,2 % – která odpovídá současným prognózám HDP – jasně ohrožena, a s tím se zvýší potenciál pro rozsáhlou nadměrnou kapacitu.

"V roce 2009, během finanční krize, jsme zaznamenali meziroční pokles globální poptávky o 9 %," uvedla společnost Sea-Intelligence. "Zda se celní válka stane stejně závažnou jako finanční krize, je stále zcela neznámé, ale i kdyby byl dopad poloviční ve srovnání s finanční krizí, vychýlilo by to globální rovnováhu mezi nabídkou a poptávkou ze silného vrcholu začátku roku 2025 a do nadměrné kapacity."



SSL Express 09-04-2025 Generální ředitelka DB Cargo: "Nemohu si dovolit ztrátového producenta"

Ztrátová jednovozová doprava dceřiné společnosti DB Cargo, která se zabývá železniční nákladní dopravou, by mohla být ukončena, pokud nebude dostatek finančních prostředků od federální vlády, uvedla členka představenstva Sigrid Nikutta. "Co mohu říci velmi jasně za DB Cargo: Nemohu si dovolit permanentní ztrátu," řekla Nikutta německé tiskové agentuře. "Buď se nám podaří v Německu finančně zajistit rentabilitu přepravy jednotlivých vozových zásilek – nebo ji v této formě již nebudeme moci provozovat."

Mnoho odborníků však nepovažuje za realizovatelné službu provozovat ekonomicky. Proto německá vláda podporuje jednovozovou přepravu, které v Německu dominuje DB Cargo. DB Cargo však považuje podíl dotace, který čerpá, za příliš malý. Nikutta zdůraznila: "Mám jasné pokyny – z Bruselu, z Německa a z dozorčích rad: DB Cargo se musí stát ziskovým. Známe cíl a také víme, co je třeba udělat a jaká opatření jsou nezbytná." Z tohoto důvodu se v současné době opět diskutuje o dotaci na jeden vůz.

DB Cargo jako celek je v krizi. Do roku 2029 má být zrušeno 5 000 pracovních míst. Podle podmínek stanovených Evropskou komisí musí být společnost do roku 2026 také v černých číslech. V roce 2024 bylo mínus přes 350 milionů eur výrazně vyšší, než se plánovalo. V letošním roce Nikutta cílí na nízku, v lepším případě dvoucifernou milionovou ztrátu, což je však o to těžší, že Deutsche Bahn již po rozhodnutí Evropské komise nesmějí kompenzovat ztráty své dceřiné společnosti. Nikutta nyní řekla agentuře dpa, že jsou tam, kde chtějí být v transformaci. To platí pro implementaci nové organizační struktury směrem k nezávislým odvětvím, dálkové cesty strojvůdců a potřebný počet zaměstnanců.

V případě porušení podmínek by Komise EU mohla nařídit restrukturalizaci společnosti nebo požadovat splátky. Podle Nikutty by však splácení z vlastních zdrojů nebylo v tuto chvíli možné. Jedním z důsledků by mohlo být, že DB Cargo si pak bude muset brát úvěry. Ekonomický propad je pro sektor nákladní dopravy náročný, řekla Nikutta. "Jako společnost jsme na začátku i na konci dodavatelských řetězců – a jasně to cítíme." V lednu a únoru bylo přepraveno o 10 až 15 procent méně než ve stejném období loňského roku. Oznámení amerického prezidenta Donalda Trumpa o clech bude mít dopad na vývoz. "Očekáváme, že to také pocítíme." Ovlivněny jsou například přepravy, které směřují do přístavů a jsou odtud odesílány do zámoří. Otázkou je, do jaké míry bude možné přesunout přepravu i do jiných regionů než do USA a jak se to projeví na celkovém systému.



SSL Express 09-04-2025 Podaří se návrat ke koloběhu financování silnic?

Od novely mýtného z roku 2023 jsou výnosy z mýtného pro nákladní automobily použity také na projekty železnic a vodních cest. V roce 2024 šlo 5,95 miliardy eur na obnovu železnic a 160 milionů eur na federální vodní cesty. Na výstavbu silnic bylo k dispozici 7,78 miliardy eur. Vyplývá to ze "Zprávy o vyhodnocení efektivity současné úpravy mýtného a o možném dalším vývoji mýtné povinnosti", kterou spolková vláda předložila minulý týden. Zástupci logistického a dopravního průmyslu si opakovaně stěžovali, že finanční prostředky na infrastrukturu jsou příliš malé. Řekli to také 14. ledna 2025 v rámci asociačního setkání na Spolkovém ministerstvu pro digitální technologie a dopravu (BMDV). Spolky byly konzultovány v rámci hodnocení novely mýtného, kterou schválil Spolkový sněm dne 20. října 2023.

Koaliční vláda se rozhodla od 1. prosince 2023 zavést na mýtné pro nákladní automobily složku CO₂. To vedlo k téměř zdvojnásobení nákladů. Od července 2024 musí platit mýtné také lehčí

nákladní vozidla s užitečným zatížením 3,5 tuny a více. Takto vytvořené dodatečné příjmy měly být použity především na opatření v oblasti spolkových drah.

V tomto hodnocení spolková vláda tento přístup znovu potvrzuje. "Využití dodatečných výnosů, zejména z mýtné doplňkové sazby nákladů na emise oxidu uhličitého v dopravě, pouze na infrastrukturu silniční dopravy by nereflektovalo adekvátně účel sběru – snížení emisí oxidu uhličitého," uvádí se v návrhu zákona. Odkazuje se na požadavky EU. Současná právní situace odpovídá článku 9 (2) směrnice 1999/62/ES, "že příjmy z poplatků za infrastrukturu a z poplatků za externí náklady nebo finanční ekvivalent těchto příjmů by měly být použity ve prospěch odvětví dopravy a na optimalizaci dopravního systému jako celku".

V současných koaličních jednáních je však tón jiný. Podle koaličního dokumentu Pracovní skupiny 4 Infrastruktura a doprava, výstavba a bydlení si Unie a SPD zřejmě již dokážou představit návrat do cyklu financování silnic. Cílem je "zavést uzavřené finanční cykly a zpřístupnit příjmy příslušnému druhu dopravy," uvádí se v pracovním dokumentu. Jak to lze sladit s požadavky EU, se teprve ukáže.



SSL Express 09-04-2025 DHL a Temu rozšiřují spolupráci v Evropě

DHL Group a e-commerce platforma Temu podepsaly Memorandum o porozumění o rozšíření stávající spolupráce v logistickém sektoru. Cílem je poskytnout malým a středním podnikům lepší přístup na trhy a zefektivnit dodavatelské řetězce.

Jádrem dohody je podpora modelu společnosti Temu "místní-místní" v Evropě. Místní maloobchodníci prodávají své produkty zákazníkům ve stejném obchodě prostřednictvím platformy. DHL se postará o skladování, přepravu a doručení. Temu očekává, že tento model bude v dlouhodobém horizontu tvořit až 80 procent prodejů v Evropě.

Spolupráce má být rozšířena také na nové trhy, jako je východní Evropa, Střední východ a Afrika. DHL k tomu přispívá svými multimodálními přepravními řešeními a mezinárodní infrastrukturou. Kromě toho budou moci evropští maloobchodníci v budoucnu prodávat prostřednictvím Temu také na mezinárodní úrovni.

DHL bude za tímto účelem poskytovat přeshraniční logistické služby. Obě společnosti oznámily, že budou věnovat pozornost dodržování procesů a udržitelným dodavatelským řetězcům.



SSL Express 09-04-2025 Blesková vlna námořní přepravy: Americká celní politika tlumí očekávání

Po oznámení vlády USA o clech a prvních protireakcích důležitých obchodních partnerů, jako je Čína, se nálada v námořní nákladní dopravě znatelně zhoršuje. Logistické společnosti v severozápadní Evropě, pro které hraje důležitou roli export do Severní Ameriky, se nyní připravují na bolestivý pokles objemu obchodů. Speditéři v Brémách očekávají podle průzkumu asociace za celý rok objemové ztráty kolem 15 procent.

Asijská společnost Linerlytica, která se zabývá průzkumem trhu, varuje, že globální kontejnerová doprava by se letos mohla snížit o 1 procento – po téměř 6procentním růstu v loňském roce. Jednalo by se o podobný pokles jako v prvním roce 2020 v době koronaviru, ačkoli rovnováha na trhu byla v té době podpořena masivním zhoršením produktivity flotily v důsledku výluk a karanténních opatření v přístavech. Zatím však vše nasvědčuje tomu, že efektivní kapacity v letošním roce výrazně porostou. Dodávky novostaveb by mohly rozšířit flotilu kontejnerových lodí o téměř 6 procent, pokud nebude sešrotováno více lodí najednou. Tlak na sazby za přepravu by se proto musel prudce zvýšit. Dánská poradenská společnost Sea-Intelligence již zaznamenala zpomalení námořního obchodu v prvních dvou měsících – před zahájením obchodní války USA.

Na základě nejnovějších údajů o zpoplatnění odborníci vypočítali, že poptávka po dopravě na základě počtu TEU-mil celosvětově vzrostla ve srovnání s předchozím rokem jen mírně, a to o 2,6 procenta. Toto zjištění je podnětné k zamyšlení, protože vyšší růst by se dal očekávat v důsledku předběžného naložení nákladu ("předzásobením") za účelem vytvoření zásob v USA před tím, než vstoupila v platnost represivní cla. Máme-li věřit zasvěcencům trhu, hrozí nyní opačný efekt. Jak je slyšet, mnoho přepravců v Evropě zvažuje okamžitý zpětný dovoz svého zboží, které je již "na vodě" směrem do USA, zpět do Evropy, .

Turbulentní časy čekají také dopravce a logistické společnosti v segmentu projektů a OOG. Na tiskové konferenci pracovní skupiny pro velké strojírenství německého průmyslového svazu VDMA varoval předseda Jürgen Nowicki, generální ředitel Linde Engineering, před poklesem amerického podnikání. "Mnoho zákazníků a i my jsme nervózní. Bude to těžká práce dokončit tam projekty." Růst nákladů a nejistota ohledně dalšího vývoje v největší světové ekonomice jsou podle Nowickiho jedem pro investiční klima. Flotily nosičů těžkých nákladních automobilů jsou zatím stále dobře vytížené. To je indikováno horizontálním pohybem průměrných charterových sazeb pro víceúčelové nákladní lodě kolem 12 000 USD za den, podle Toepferova indexu (TMI). Zpomalení ekonomiky má však obvykle vliv pouze na dodání projektů se zpožděním několika měsíců.

V kontejnerové dopravě se linky pravděpodobně dostanou pod ještě větší tlak na racionalizaci kapacity. O to více, že dopravci v prvním čtvrtletí v rámci restrukturalizace aliance nepřistoupili k obvyklým sezónním škrtům. Podle Sea-Intelligence byl týdenní počet slotů na trase Dálný východ - Evropa od konce ledna o 27 procent vyšší než ve stejném období loňského roku. Na trase z Dálného východu na západní pobřeží USA činil podle informací nárůst kapacity 14 procent.



SSL Express 10-04-2025 Zelený metanol může být lodním palivem budoucnosti

Zelený metanol může podle studie hrát ústřední roli na cestě ke klimaticky neutrální lodní dopravě. Podle studie Institutu námořních energetických systémů DLR pro ekologickou organizaci Greenpeace by přechod na toto palivo mohl snížit emise CO₂ o 96 procent během celého životního cyklu lodí. "Zelený metanol může ukázat lodní dopravě cestu ke klimaticky šetrné budoucnosti," řekla mluvčí Greenpeace Clara Thompsonová v přípravě na zasedání Výboru pro životní prostředí (IMO) Mezinárodní námořní organizace, které začíná v pondělí v Londýně. Agentura OSN 176 zemí tam chce rozhodnout, jaká opatření mají být přijata k implementaci strategie skleníkových plynů přijaté v roce 2023, podle níž se má lodní doprava do roku 2050 stát klimaticky neutrální.

Podle studie se s metanolem, na rozdíl například od vodíku nebo amoniaku, snadno manipuluje a je technicky připraven k použití. Průmyslový alkohol lze vyrábět klimaticky neutrálním způsobem s využitím obnovitelné energie a stávající lodní motory lze snadno přestavět.

Mezinárodní lodní doprava, která v současné době funguje téměř výhradně na fosilní paliva, způsobuje asi tři procenta všech skleníkových plynů na celém světě. Kromě toho existuje velké množství škodlivých látek znečišťujících ovzduší, jako jsou oxidy dusíku nebo síry. To by bylo téměř úplně eliminováno, pokud bychom přešli na zelený metanol. Podle studie by emise CO₂ klesly o 9,2 milionu tun CO₂ ve vztahu k lodím plujícím jen v německých vodách, což je více, než je ročně vypuštěno ve městě o velikosti Kolína nad Rýnem. Na druhou stranu je používání metanolu stále drahé, "zejména pro provoz a nákup elektrolyzátorů," uvádí studie. Metanol také potřebuje dvakrát větší nádrže, aby lodě mohly urazit stejnou vzdálenost jako s fosilními palivy. Kromě toho nebyl zelený metanol na trhu s pohonnými hmotami dosud téměř k dispozici. Pro lodě plující v

Severním moři je však zapotřebí až 5,73 milionu tun ročně. Poptávka po naftě je na druhé straně 2,94 milionu tun.

"Aby přechod v lodní dopravě nabral rychlost nyní, měla by IMO rozhodnout o závazných kvótách pro používání alternativních paliv," řekl Thompson. Zapotřebí je také cena CO₂, která bude odrážet klimatickou výhodu zeleného metanolu oproti fosilním palivům. "Firmy se musí mít možnost spolehnout na to, že investice do výroby zeleného metanolu se jim v dlouhodobém horizontu vyplatí."

P.S. Zelený metanol sice nemáme a ještě dlouho mít nebudeme, ale už teď ho budeme vzývat jako nejlepší řešení.



SSL Express 10-04-2025 Balíky zasílané zákazníkům v EU: Komise navrhuje manipulační poplatek

Podle Evropské komise mnoho zboží, které si spotřebitelé v EU objednávají prostřednictvím internetových tržišť ve třetích zemích, nesplňuje 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. Nedávno 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 dostalo 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 postupu. 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 objednávány na e-commerce platformách. Cílem je zkontrolovat, zda jsou dodržovány normy EU týkající se výrobků a bezpečnostní předpisy, 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

P.S. Poplatek uhradí dovozce, a přenesse stejně na zákazníka



SSL Express 10-04-2025 Nákladní vozidla šetrná ke klimatu: Smíšené výsledky financování

Náhlé zastavení programu financování užitkových vozidel šetrných ke klimatu (KsNI) na začátku roku 2024 bylo šokem. V důsledku rozhodnutí Spolkového ústavního soudu z 15. listopadu 2023 o Klimatickém a transformačním fondu (KTF) a z toho vyplývající nutné konsolidaci rozpočtu již nebyly k dispozici peníze na jeho pokračování. Přesto existovaly platné finanční závazky pro 6 607 vozidel a 2 486 dobíjecích stanic, z nichž nejméně 4 443 vozidel a 648 dobíjecích stanic již bylo pořízeno a je v provozu, uvádí hodnotící zpráva spolkové vlády. Vláda píše, že program financování vedl k úlevě pro logistický průmysl, zejména ve třídě vozidel N1 (lehká užitková vozidla do 3,5 tuny). Ve třídách N2 (středně těžká vozidla od 3,5 do 12 tun) a N3 (těžká užitková vozidla nad 12 tun) nedošlo k žádné další zátěži podniků v důsledku přechodu na alternativní systémy pohonu. „Celkově poskytlo financování KsNI průmyslu mírnou úlevu,“ je celkový závěr. Podle spolkové vlády byly cíle směrnice – aktivovat trh s užitkovými vozidly šetrnými ke klimatu a snížit emise skleníkových plynů v silniční nákladní dopravě – dosaženy. „Celkově bylo financování významné jak v množství, tak v rozsahu a představuje maják pro uvedení užitkových vozidel šetrných ke klimatu v Evropě na trh,“ uvádí zpráva. Je však také jasné, že předčasné ukončení programu financování KsNI mělo nepříznivý dopad na trh „a vedlo, zejména na straně poptávky, k postojí vyčkávání a v některých případech ke zvýšené nejistotě ohledně technologií pohonu pro těžká užitková vozidla připravených na budoucnost“. Ale skutečně se zvýšil podíl užitkových vozidel šetrných ke klimatu během období financování? Ano, říká federální vláda. Zejména ve třídě N3 bylo financování rozhodující pro rozběh trhu. „Více než polovina nově registrovaných užitkových vozidel šetrných ke klimatu v celé zemi v období od roku 2021 do roku 2024 získala finanční prostředky KsNI.“ „Významné zvýšení“ nabídky komerčně dostupných těžkých užitkových vozidel šetrných ke klimatu, které vláda zjistila během období financování KsNI, má však jiné

příčiny. Ve zprávě jsou zmíněny evropské cíle vozového parku CO₂ a také silné finanční pobídky v oblasti provozních nákladů, jako je snížení mýtného pro vozidla s nulovými emisemi. Hodnocení programu KsNI se zaměřuje na otázku, zda míra financování 80 procent dodatečných nákladů na vozidla šetrná ke klimatu ve srovnání s vozidly s naftovým motorem byla přiměřená. Konkrétně, zda to ve skutečnosti vedlo k nadměrnému nebo nedostatečnému financování. V případě bateriových elektrických užitkových vozidel třídy N3 se míra dotace ve výši 80 procent zpětně jeví jako vyšší, než je nutná, „ačkoli méně výrazná než u menších tříd vozidel N1 a N2,“ píše vláda. U těžkých nákladních vozidel s palivovými články však byla příliš nízká. K tomu se přidává problém hodnoty při dalším prodeji: Vzhledem k tomu, že prakticky neexistuje trh pro ojetá těžká užitková vozidla šetrná ke klimatu, byly při posuzování úrovně dotace předpokládány zůstatkové hodnoty ve výši 25 procent kupní ceny. Pokud je zůstatková hodnota vozidel nižší, 80procentní dotace na dodatečné pořizovací náklady často nestačí. Zavedení diferenciací CO₂ v mýtném pro nákladní vozidla na konci roku 2023 však pravděpodobně nedosáhlo očekávaného úspěchu. „I při vysokém podílu jízdy po zpoplatněných silnicích nemohou technologické úspory nákladů na mýtném často alespoň plně kompenzovat dodatečné náklady na pořízení po dotacích,“ připouští spolková vláda. P.S. Takže vyhozené peníze. Ostatně jako u většiny dotací

SSL Express 10-04-2025 Proč má Emirates vše, co je potřeba, aby otřásl expresním trhem

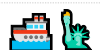
Tato zpráva patří k těm nejzajímavějším v poslední době: Emirates vstupuje do expresního podnikání a uvádí na trh zcela nový produkt. Tímto krokem aerolinka pravděpodobně překvapí své konkurenty a zneklidní zavedené expresní dopravce. Integrátoři DHL Express, UPS a Fedex dosud ovládali velkou část expresního obchodu, který má výrazně vyšší marže než tradiční letecká přeprava. Pokud by Emirates skutečně uspěly v odebrání obchodu těmto hráčům, měly by potenciál trvale změnit stávající strukturu trhu. Není mnoho dopravců, kteří by to dokázali, ale Emirates má flotilu přibližně 250 širokotrupých letadel a obrovskou síť. Zejména posledně jmenovaná by mohla způsobit bolesti hlavy lídrům trhu, pokud se služba Emirates Express rozšíří mimo současných sedm trhů. Rozhodující bude, zda Emirates dokáže nabídnout nejen rychlost, ale také spolehlivost a pokrytí sítě. Pokud se to podaří, bude expresní trh čelit skutečnému otřesu.

!? SSL Express 10-04-2025 Délka propadu po skončení CNY zaskočila try s kontejnerovou přepravou

Dva měsíce po čínském Novém roce a tradiční poprázdninové výkyvy nevykazují žádné známky polevování na trasách mezi Asií a Evropou, přičemž sazby přepravy kontejnerů v moři pokračují v poklesu. Index Drewry World Container Index (WCI) z minulého týdne vykázal mezitýdenní pokles o 3 % na trase Šanghaj-Rotterdam, a zatímco linka Šanghaj-Severní Evropa podle indexu Shanghai Containerised Freight Index stagnovala, oba indexy vykázaly mezitýdenní pokles o 2,5 % až 4 % na trase Šanghaj-Janov. Jimmy Liu ze společnosti Universal Logistics řekl *The Loadstar*: "Téměř dva měsíce po čínském Novém roce ještě trh není silný a objemy kontejnerové přepravy nadále klesají. Je běžné, že po čínském Novém roce je nízká sezóna, ale letos to trvá poměrně dlouho, co se trh velmi rychle zhoršuje. Osobně se domnívám, že trh je ovlivněn mnoha negativními vlivy." Naznačil, že to, co je vidět na současném trhu, jsou důsledky nárůstu sazeb vyvolaného v posledních 12 měsících krizí v Rudém moři.

Zatímco útoky Íránem podporovaných hutijských rebelů mohly udržet sazby za přepravu zvýšené ve prospěch dopravců, pan Liu naznačil, že "sazby téměř stejné jako během Covidu" v konečném důsledku bránily globálnímu ekonomickému oživení po pandemii. "Krise v Rudém moři stále trvá a většina námořních linek se stále odklání přes mys Dobré naděje na službách mezi východní Asií a Evropou," pokračoval. "To však nemá nic společného s každodenními poklesy, které vidíme v sazbách za námořní přepravu. Z toho si myslím, že jsme schopni vycítit, jak slabá je globální ekonomika. Domnívám se, že globální ekonomika je od čtvrtého čtvrtletí roku 2022 v recesi." Údaje, které se v současné době šíří po celém sektoru, jistě podporují přesvědčení pana Liua, že pokračování propadu po čínském Novém roce lidi zaskočilo. Generální ředitel společnosti Sea-Intelligence Consulting Alan Murphy uvedl, že pokles spotových sazeb v letošním roce – Čína a Evropa zaznamenala od 9. ledna vícekrát po sobě jdoucí pokles sazeb – byl "výrazně negativnější, než lze vysvětlit pouze sezónností". Naznačil, že by to mohlo být výsledkem kombinace faktorů, včetně "agresivní obchodní cenové války mezi lodními linkami". A vzhledem k tomu, že kapacita mezi asijskou a severní Evropou zaznamenala během osmi týdnů od čínského nového roku nárůst o 27 %, poznamenal, že dalšími faktory by mohly být "přechod k novým aliancím, oslabení rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou nebo kombinace obojího". Bez ohledu na obchodní válku iniciovanou USA se zdá, že poptávka je na ústupu.

Pokud jde o údaje společnosti Container Trade Statistics (CTS) za únor, expert uvedl: "Celkový globální údaj o poptávce po kontejnerech v únoru meziročně i meziměsíčně výrazně klesl a ceny následovaly, i když s mírnějším poklesem." Navzdory očekávanému poklesu globálních objemů však společnost CTS musela přiznat, že výrazný pokles únorových objemů byl překvapením.



SSL Express 10-04-2025 Rejdaři připravují ve svém arzenálu obranná opatření pro boj s Trumpovou celní válkou

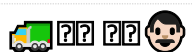
Globální růst kontejnerů má letos směřovat k tvrdému obratu v důsledku celní války zahájené americkým prezidentem Donaldem Trumpem, která již nyní zaznamenává znatelné rušení rezervací nákladu v Asii. V pondělním příspěvku na své platformě sociálních médií Truth Social Trump pohrozil uvalením dodatečného 50% cla na Čínu poté, co Čína minulý pátek zavedla 34% proticlo na americké zboží. Trump uvedl, že pokud nebude poslední čínská odvěta stažena do středy, dodatečné 50% clo vstoupí v platnost zítra, čímž se celková cla zvýší na 104 %. Ve svém příspěvku dodal, že "všechny rozhovory s Čínou týkající se požadovaných schůzek s námi budou ukončeny" a že "jednání s dalšími zeměmi, které také požádaly o setkání, začnou okamžitě probíhat".

Plošná dovozní cla do USA oznámená před šesti dny již vedla k tomu, co kontejneroví analytici společnosti Linerlytica včera popsali jako "významné" zrušení rezervací nákladu v Asii, což zmařilo snahy dopravců zvýšit sazby za transpacifickou přepravu a uvrhlo květnová jednání o smlouvě do spánku. "Stále více je zřejmé, že američtí dovozci zaujímají vyčkávací postoj. Do té míry, do jaké jim jejich dodavatelský řetězec a zásoby umožňují zastavit a odložit dodávky, se to nyní děje," komentoval Lars Jensen, šéf poradenské společnosti Vespucci Maritime.

Dalším krokem, který by mohl nastat, by byly další blank sailings do USA na poslední chvíli od dopravců v případě, že by se pokles rezervací stal příliš závažným, připouští Jensen v příspěvku na LinkedIn, přičemž další odborníci na kontejnerovou přepravu radí, že některé lodě by mohly zamířit do dlouhodobého odstavení. "Efektivní americká celní sazba, vážená objemem kontejnerů, se podstatně zvýší na 36 %, což připraví půdu pro plnohodnotnou obchodní válku, přičemž naše projekce růstu globální poptávky po kontejnerech jsou již v roce 2025 sníženy na -1,1 %," uvedla v úterý společnost Linerlytica, přičemž ještě nezohlednila potenciální dodatečné zvýšení tarifů o 50 %, které Trump namířil na Čínu.

Čína a Vietnam, další země, na kterou se Trumpova administrativa silně zaměřuje, se podle údajů společnosti Linerlytica v roce 2024 společně podílely na celkovém dovozu kontejnerů do USA s 51 %. Obchodně vážená celní sazba je více než 36 % na základě výpočtů společnosti Linerlytica odvozených z podílu každé země na celkovém dovozu kontejnerů do USA. Společnost Linerlytica také varuje před značným rizikem stagflace v USA, pokud budou současná cla zavedena bez výjimek a odložení.

Společnost Clarksons Research zmiňuje 11 % celosvětových objemů kontejnerového obchodu, na které se od minulého pátku vztahují cla. V obchodní válce mezi USA a Čínou v letech 2018-19 dosáhl obchod s kontejnerizovaným zbožím pod cly 5 % celosvětových objemů a vedl k 0,5% zpomalení globálního obchodu s kontejnery, uvádí Clarksons.



SSL Express 11-04-2025 Transporeon spouští burzu nákladů

Platforma pro řízení dopravy Transporeon, která patří do americké skupiny Trimble Group, rozšiřuje svůj trh nákladní dopravy o funkci burzy nákladů. Cílem nabídky je podle společnosti poskytnout speditérům na evropském silničním spotovém trhu přímý přístup k dopravcům s volnou kapacitou vozidel.

Nová funkce navazuje na tržiště nákladní dopravy spuštěné v roce 2023, jehož prostřednictvím se již mohou odesílatelé a poskytovatelé přepravních služeb dohodnout na podmínkách pro vícenásobné opakované přepravy. Přistupuje ke stávající uživatelské základně platformy, podle Transporeonu je pro spediční společnosti zdarma a dopravcům je k dispozici za měsíční poplatek 100 eur, říká.

Ověřovací proces vybavený umělou inteligencí automaticky kontroluje příslušné informace o poskytovatelích nákladních dopravců, jako je totožnost jednajících osob a údaje o pojištění. Přístup k anonymizovanému srovnání cen – Transporeon tomu říká benchmarky – navíc urychluje vyjednávání o ceně.

Podle poskytovatele již deset speditérů využívá burzu jako pilotní zákazníci a speditéři mají přístup okamžitě. Transporeon ve firemní tiskové zprávě uvádí jako referenci rakouského poskytovatele logistických služeb Gartner KG z Lambachu u Lince, dopravní společnost s 2100 tažnými jednotkami a 3300 přívěsy, kterou podle vlastních webových stránek využívá na 23 místech v devíti zemích EU.



SSL Express 11-04-2025 EU schválila prodej Schenker společnosti DSV

Evropská komise ve středu schválila prodej logistické společnosti Schenker jejímu dánskému konkurentovi DSV. DSV tak překonalo zásadní překážku na své cestě stát se největším světovým poskytovatelem logistických služeb z hlediska příjmů. Podle oficiálního prohlášení evropského úřadu transakce nevyvolává žádné obavy z narušení hospodářské soutěže, protože má pouze omezený dopad na hospodářskou soutěž na trzích, na kterých zúčastněné společnosti působí. Podle dřívějších zpráv je uzavření obchodu naplánováno na druhé čtvrtletí roku 2025. Dokončení procesu prodeje ještě závisí na souhlasu amerických úřadů pro hospodářskou soutěž, které transakci zatím neschválily.

V říjnu loňského roku schválila dozorčí rada federálně vlastněných Deutsche Bahn (DB) prodej své logistické dceřiné společnosti DB Schenker jejímu dánskému konkurentovi DSV. Pro obchod v objemu kolem 14,3 miliardy eur hlasovala na mimořádném zasedání většina dozorčí rady.



SSL Express 11-04-2025 USA se stahují ze zasedání IMO o klimatu

Dramatický vývoj nastal v Londýně: Podle odvětvové informační služby „gCaptain“ Trumpova administrativa oznámila odstoupení od zásadních jednání o dekarbonizaci námořní dopravy, která se tento týden konají v Mezinárodní námořní organizaci (IMO).

Zástupci USA se nezúčastnili zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC), ale pouze předložili písemné prohlášení. V tomto důrazně odmítli jakákoli opatření, která by uvalila poplatky na americké lodě na základě emisí skleníkových plynů nebo výběru paliva.

Lloyd's List uvádí, že zastánci přísnějších regulací – v čele s tichomořskými ostrovy – jsou přesvědčeni, že by stažení USA neohrozilo plány IMO. USA totiž staví relativně málo obchodních lodí a nechávají je plout pod svou vlajkou.

IMO obvykle přijímá svá rozhodnutí na základě konsensu všech členských států. Schválení opatření se děje konsensem přítomných účastníků jednání, potvrdila mluvčí IMO.

Na schůzi výboru se budou diskutovat důležité detaily, jako jsou jednotné normy pro lodní paliva a ceny jejich emisí.



SSL Express 11-04-2025 Panama umožňuje americkým vojákům hlídkovat u kanálu

Po dohodě s Panamou mohou USA rozmístit vojáky kolem Panamského průplavu. Ministerstvo zahraničí středoamerické země zveřejnilo odpovídající dokument ve čtvrtek (místního času). To dává americkému prezidentovi Donaldu Trumpovi důležitý ústupek v jeho požadavku na větší vliv USA na důležité vodní cestě. Trump tvrdí, že Čína kontroluje kanál.

Memorandum mezi oběma vládami bylo podepsáno ve středu během nedávné návštěvy amerického ministra obrany Peta Hegsetha v Panamě. Uvádí, že americký vojenský a civilní personál může provádět výcvik a cvičení a skladovat vybavení v zařízeních určených a kontrolovaných Panamou. Smlouva je zpočátku omezena na tři roky a lze ji prodloužit.

Panama a Spojené státy již dříve oznámily, že jednájí o dohodu, která zajistí volný a přednostní průjezd přes Panamský průplav pro americké válečné lodě. Trump opakovaně hrozil, že si kanál vezme zpět, protože se s USA zachází nespravedlivě. Kanál byl postaven na počátku 20. století americkým armádním sborem inženýrů. 31. prosince 1999 Spojené státy převedly správu na Panamský stát.

P.S. Tak a teď už jen Grónsko a je to, pane prezidente

