

SSL EXPRES

24.03.-28.03.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 24-03-2025 Švýcarská národní rada ruší cíl relokační

Švýcarská národní rada minulého pondělí schválila revizi zákona o přepravě zboží. Byl vypuštěn zásadní odstavec = pasáž o tom, že cílem zákona je „zvýšit podíl nákladní dopravy po železnici, vodě a lanovkách na veškeré nákladní dopravě“. Toto ustanovení bylo vykládáno jako „relokační mandát“ – a nyní bylo většinou v Národní radě zamítnuto. Jak Rada států, tak Národní rada řekly „ne“ změně mandátu pro vnitrostátní nákladní dopravu. "Donucovací úsilí Pro Alps (dříve: Alpine Initiative), které požadovalo zvýšení podílu železniční dopravy v zemi, se setkalo s velmi jasným odmítnutím," uvedla švýcarská asociace uživatelských vozidel ASTAG v prohlášení.

Během revize byla přijata různá opatření týkající se železniční nákladní dopravy a SBB Cargo. Například přeprava jednotlivých vozů (EWLV) má být finančně podporována po omezenou dobu osmi let, aby byla ve střednědobém horizontu soběstačná. Na první čtyři roky je vyčleněno 260 milionů švýcarských franků. Kromě toho má federální vláda v úmyslu poskytnout jednorázovou podporu na zavedení digitální automatické spojky (DAK) částkou 180 milionů CHF za účelem modernizace přepravy jednotlivých vozů. Na dobu neurčitou jsou plánovány příspěvky na překládku a nakládku a kompenzace nekrytých nákladů na objednanou nákladní přepravu ve výši 60 milionů CHF ročně. To má být financováno z části příjmů z daně z těžkých nákladních vozidel souvisejících s výkonem (LSVA).

ASTAG rozhodnutí Národní rady uvítal. Je to známka větší ekonomické životaschopnosti, konkurence a podnikatelských ambicí ze strany SBB Cargo. Vnitrostátní nákladní železniční doprava je tedy v zásadě povinná být soběstačná, to znamená, že služby musí být finančně soběstačné. V přepravě jednotlivých vagónů (EWLV) jsou však po omezenou dobu možné federální dotace s cílem podpořit poskytovatele služeb, dokud nebudou schopni zvýšit produktivitu díky DAK a poté budou v plusu. "Stejně jako odvětví silniční dopravy musí i železniční nákladní doprava fungovat na bázi samofinancování," řekl ústřední prezident ASTAG Thierry Burkart: "Proto jednoznačně podporujeme zákon v jeho současné podobě." SBB Cargo, jako nejdůležitější nákladní železnice v zemi, dostalo jasný mandát, aby se stavělo podle obchodních úvah. Ekonomické cíle založené na politických směrnicích, jako je udržování všech servisních míst po celé zemi, proto podle názoru ASTAG již rozhodně nejsou problémem.

Ekologické sdružení Pro Alps rozhodnutí Národní rady kritizovalo: Přechod zpět od železnice k silnici je politicky akceptován. To znamená, že k obrátu trendu směrem k větší železniční nákladní dopravě požadované obyvateli nedochází, uvedlo sdružení v prohlášení. "Většina v parlamentu zjevně nechce zabránit dalším a dalším kamionům v ucpávání našich silnic. To je chyba – pro bezpečnost dodávek, odolnou logistiku a ochranu životního prostředí ve Švýcarsku," kritizoval Django Betschart, výkonný ředitel Pro Alps. Zákon však obsahuje některé důležité změny.

Sdružení jako důvod uvedlo zavedení nakládacího bonusu, dočasnou finanční podporu EWLK a propagaci DAK. Přinejmenším nebude okamžitě přerušena EWLK. Společnost Pro Alps ale kritizuje skutečnost, že navzdory vyhlídce na finanční podporu od federální vlády SBB Cargo omezuje servisní místa, výrazně zvyšuje ceny a plánuje do roku 2030 propustit pětinu své pracovní síly s odkazem na svou vlastní ekonomickou životaschopnost.

Odborový svaz SEV považuje rozhodnutí Národní rady za „dobré rozhodnutí“, protože zajistí finanční zabezpečení EWLTV na dalších osm let. "Tímto rozhodnutím Parlament nastavil kurz pro rostoucí železniční nákladní dopravu," řekl tajemník odborů Philipp Hadorn. SBB Cargo má nyní povinnost převzít svou odpovědnost jako poskytovatel EWLTV, nabídnout zákazníkům atraktivní službu za férové ceny a poskytnout pro tento účel dostatečné zdroje, uvedl Hadorn. „Vedení by se mělo zdržet jakéhokoli omezování provozních míst a personálu a konfrontovat neúměrně rostoucí nákladní dopravu na silnici vysoce výkonnou a inovativní službou,“ zněl požadavek na SBB Cargo. Hadorn však litoval, že Parlament ani nezformuloval mandát k přemístění vnitrostátní nákladní dopravy, ani neupustil od „nesplnitelného požadavku na sebeekonomickou životaschopnost“ pro EWLTV, jak uvádí SEV.

P.S. ...zlo prohrává a dobro žije. Ale další už závisí jen na vás, a hlavně tady vlevo (J.C., Záskok)



SSL Express 24-03-2025 Podíl majitelů lodí z EU na celosvětové tonáži se snížil

Evropská obchodní flotila je stále jednou z nejdůležitějších na světě, ale globální konkurence roste rychleji. To je závěr studie, kterou v úterý představilo sdružení majitelů lodí EU ECSA u příležitosti evropského summitu o námořní dopravě, který se koná v Bruselu 19. a 20. března. Podle zprávy bude v roce 2024 přepravovat celkem 35 procent objemu celosvětové námořní přepravy lodními společnostmi z EU. Evropský podíl tonáže činil 43 procent u lodí s přepravou kontejnerů, 33 procent na tankery. Generální tajemník ECSA Sotiris Raptis hovořil o „příběhu úspěchu“ a poukázal na to, že 35procentní podíl majitelů lodí z EU na celosvětové tonáži je výrazně vyšší než příspěvek EU ke globální přidané hodnotě. To představuje 15 procent celosvětového hrubého domácího produktu (HDP). Evropští rejdaři však ještě v roce 2017 stále přepravovali 40 procent veškeré námořní přepravy. "Evropská flotila a naše tonáž neustále rostly, ale ostatní rostly rychleji," řekl Raptis. "Aby si námořní doprava zachovala svou geopolitickou hodnotu pro Evropu, musíme zachovat její mezinárodní konkurenceschopnost a investovat do energetické transformace."

ECSA a autoři studie považují zachování současné politiky pomoci EU za klíčový prvek strategie vyhlášené Komisí EU na podporu námořního průmyslu. Pokyny pro námořní pomoc z roku 2004, včetně pravidel o zdanění tonáže, rozhodujícím způsobem přispívají ke globální konkurenceschopnosti tohoto odvětví a měly by být zachovány beze změny, uvádí studie. Vyšší environmentální a bezpečnostní normy, než jaké jsou běžné v jiných zemích, by však mohly představovat větší provozní a finanční zátěž pro majitele lodí v EU než pro jejich konkurenty a oslabit jejich konkurenceschopnost. Studie v této souvislosti zmiňuje požadavky EU na ochranu klimatu, ale také regulace finančního trhu, jako je Basel III, směrnice EU o podávání zpráv o udržitelnosti podniků (CSRD) a směrnice EU o dodavatelském řetězci (CSDDD). Studie znovu opakuje výzvu majitelů lodí, aby EU využila svou politickou váhu k prosazení globálních norem udržitelnosti na úrovni mezinárodních pracovních a námořních organizací (ILO a IMO), spíše než se zaměřovala na regionální předpisy, jako je obchodování s emisemi nebo specifikace pro lodní paliva.

Dalším požadavkem je, aby EU a její členské státy využily výnosy z obchodování s emisemi v námořní dopravě na podporu průmyslu při jeho přechodu na pohonné systémy a paliva šetrnější ke klimatu. Studie odhaduje náklady na transformaci na 40 miliard eur ročně. Autoři také volají po další podpoře, například lepšími podmínkami pro námořní průmysl na finančních trzích, a po snížení byrokratické zátěže.

P.S. Je na čase, aby EK zavedla poplatky za užití evropských vod neevropskými plavidly. MEGA!



SSL Express 24-03-2025 CMA CGM chce přebrat nákladní dopravu společnosti Air Belgium

Francouzský liniový gigant CMA CGM podal nabídku na převzetí nákladních operací Air Belgium. Krok dopravce se sídlem v Marseille následuje po rozhodnutí obchodního soudu ve Valonském Brabantsku z počátku tohoto měsíce, který zrušil převzetí Air Belgium společností Air One Belgium. Air One Belgium, konsorcium složené z PESO Aviation Management a Air One Holding International, se proti tomuto rozhodnutí odvolalo a slyšení je naplánováno na 3. dubna. Návrh CMA CGM, který bude soud přezkoumávat koncem tohoto měsíce, zahrnuje akvizici nákladních operací společnosti, přičemž si ponechá značku Air Belgium spolu se čtyřmi letadly. Skupina vedená Rodolphem Saadéem zahájila svou činnost v oblasti letecké nákladní dopravy v březnu 2021. V současné době provozuje čtyři nákladní letadla, přičemž další dvě se k flotile připojí v letošním roce. Od roku 2026 posílí CMA CGM Air Cargo svou kapacitu osmi nákladními letadly nové generace A350.



SSL Express 24-03-2025 Interoperabilita elektronických konosamentů je (konečně) tady

Globální lodní a dopravní průmysl byl pomalý s přijímáním elektronické obchodní dokumentace, jejíž klíčovou součástí jsou elektronické náložné listy. Přestože operátoři, poskytovatelé řešení a v některých případech i zákon jsou připraveni, adopce, která je zásadním krokem k digitální transformaci a efektivitě v tomto odvětví, je pomalá. Jedním z důvodů nebo překážek, které často uvádějí některé zúčastněné strany pro přijetí, je "interoperabilita" – schopnost elektronických obchodních dokumentů, které mají být vydávány nebo spravovány na jedné platformě, aby mohly být bezproblémově převedeny na jinou a zároveň si zachovaly své právní a provozní charakteristiky. Zdá se, že tento problém byl překonán na základě dvou hlavních milníků dosažených v této oblasti díky tomu, že klíčoví hráči prokázali, že interoperabilita je nyní realitou. Tento vývoj stručně odpovídá na otázku "Je interoperabilita v elektronických konosamentů pro kontejnerovou přepravu konečně tady...??"

V prvním milníku společnost OOCL (součást skupiny Cosco) úspěšně realizovala svůj první eBL pomocí multiplatformy. V této první transakci svého druhu v kontejnerové dopravě použila společnost OOCL jako dopravce IQAX a standardy DCSA jako základ pro vydání eBL, který se řídí anglickým právem, velké ropné a plynárenské společnosti. Tento eBL byl převeden na odesílatele, kterým byl na ICE CargoDocs, a ten ho následně převedl na svého zákazníka Deqing Sunny Plastics, aby se vzdal zpět společnosti OOCL s převodem zajištěným GSBN.

Podle společnosti ICE Digital Trade tato transakce přinesla všechny 4 klíčové komponenty interoperability eBL:

1. **Technické:** o 3 poskytovatelé řešení navrhli bezpečné řešení, které zajišťuje, že existuje pouze 1 originální eBL, u kterého zákonný držitel neustále kontroluje předání eBL mezi ICE CargoDocs a IQAX eBL prostřednictvím GSBN, aby byla zaručena neměnnost a bezpečnost přenosu eBL napříč platformami. GSBN slouží jako registr pro sledování kontroly, který udržuje kompletní auditní stopu stavu přenosu platformy interoperabilních eBL na svém blockchainu.
2. **Právní informace:** Původní obchodovatelné eBL OOCL se řídilo právem Spojeného království, které přiznalo eBL stejná práva a povinnosti jako papírovému BL podle britského zákona o elektronických obchodních dokumentech z roku 2000.
3. **Odpovědnost:** o ICE Digital Trade a IQAX stvrdily robustní dohodu o odpovědnosti mezi platformami, která identifikuje povinnosti každé platformy a zajišťuje, že správná

platforma je odpovědná za ztráty a může platit GSBN, protože registr sledování kontroly se zavázal bezpečně zaznamenávat všechny převody mezi platformami a fungovat na základě veřejných služeb

4. **Schválení IG P&I:** přístup byl schválen generálním inspektorem, což zajistilo, že OOCL zůstala v rámci podmínek krytí P&I Club

Ve druhém případě byla původní obchodovatelná eBL řízená singapurským právem vydána společností PIL na ICE CargoDocs. Tento eBL zůstal na ICE CargoDocs a zákazník Mitsui přistupuje k eBL prostřednictvím platformy CrimsonLogic s využitím partnerských rozhraní API ICE. Tento přístup zajistil bezproblémovou integraci a přístup napříč různými systémy.

Schopnost bezpečně přenášet eBL mezi různými platformami je významným krokem vpřed při odstraňování překážek, které historicky bránily širokému přijetí eBL v kontejnerovém obchodu. Hromadná přeprava v této oblasti již významně pronikla do této oblasti, přičemž kampaň BIMCO 25x25 již dosáhla svého cíle v roce 2024 = velké těžební společnosti jako BHP, Rio Tinto, Vale a Anglo-American přesunuly 25,1 % svého ročního objemu obchodu se železnou rudou do Číny pomocí eBL. Úspěch této multiplatformní výměny eBL znamená velký skok směrem k dosažení cíle průmyslu 100% přijetí eBL do roku 2030. S tím, jak digitální řešení nabírají na síle, je jasné, že toto odvětví směřuje k efektivnější, bezpečnější a efektivnější budoucnosti nákladních transakcí. Bezproblémová interakce mezi platformami je nezbytnou součástí digitální transformace v námořním průmyslu. Jak se tato řešení neustále vyvíjejí, lodní průmysl zaznamená výrazné zlepšení v efektivitě, nákladové efektivitě a bezpečnosti. Interoperabilita eBL nejen zjednodušuje procesy, ale také zmírňuje rizika spojená s papírovými systémy, čímž podporuje větší důvěru a transparentnost v globálním obchodu. Díky úspěchu této multiplatformní transakce eBL je nyní cesta pro více přepravních linek a zúčastněných stran volná k přijetí eBL do svých operací. Spolupráce mezi různými zúčastněnými stranami představuje klíčový okamžik na cestě k digitalizaci globálního obchodu. S tím, jak tuto inovaci přijme stále více společností, můžeme očekávat plynulejší, rychlejší a bezpečnější transakce, které budou přínosem pro všechny hráče v dodavatelském řetězci.

Zdroj: Shipping and Freight Resources



SSL express 24-03-2025 Logistický sektor se v roce 2025 reálně zmenší o 0,1 procenta

26 expertů v expertní skupině se domnívá, že klesající trend v logistice mohl skončit. „Celková situace je náročná, a proto se oživení jako u HDP v roce 2025 zatím neočekává,“ uvádí výroční zpráva Rady pro logistiku. Výroční zpráva „Logistics Wise“ dospěla k závěru, že prognóza vývoje odvětví logistiky v roce 2025 je -0,1 procenta v reálném vyjádření a 1,3 procenta v nominálním vyjádření. Každý z 26 expertů v expertní skupině předpokládá faktor nejistoty +/- jedno procento. Odborníci na logistiku rozeslali výroční zprávu 13. března. Odborníci z různých společností jako Audi, DB Cargo, KPMG a Otto Group se naopak domnívají, že klesající trend by mohl skončit. Už loni byla prognóza expertů výrazně pod tehdejšími aktuálními očekáváními HDP v roce 2024. Vzhledem k tomu, že měření z roku 2024 má být zveřejněno až na podzim 2025, stále se čeká na ověření hodnoty -3,0 procenta, která je považována za extrapolaci. I zde se předpokládá koridor nejistoty +/- jeden procentní bod. Vzhledem ke globální politické situaci a zejména ekonomické situaci v Německu lze ale předpokládat, že logistika se bude nadále vyvíjet hůře než HDP, píše experti. Jakmile se Německo dostane z recese, zkušenosti ukazují, že logistika se bude reálně vyvíjet opět lépe než HDP. Ve své výroční zprávě odborníci na logistiku docházejí k závěru, že po dvou letech recese mělo být dosaženo dna. Hráči v logistice uznali, že navzdory současné situaci jsou investice do digitalizace a automatizace nejen nezbytné, ale vedou také ke konkurenční

výhodě. Logistika tak posiluje svou pozici, i když se to pro logistický průmysl v roce 2025 nezlepší. Strukturální změna ale nebude mít podle logistických expertů v krátkodobém horizontu pozitivní dopad na německou ekonomiku, a tedy ani na logistiku. Je to proto, že ztracené objemy z průmyslu nelze rychle kompenzovat službami s vyšší hodnotou. Z toho důvodu se podle odborníků bude německá ekonomika nadále vyvíjet slabě, jak ukazuje prognóza. Odborníci na logistiku předpovídají, že významní obchodní partneři, jako jsou USA a Čína, budou nadále ztrácet na významu a že evropská a světová ekonomika se bude v budoucnu lépe vyvíjet, což dává naději na oživení nejpozději do roku 2026. Logistický sektor podle výroční zprávy zásadně nepředstavuje vedoucí roli na cestě ke klimatické neutralitě. Zásahu na tom má především nákladní doprava. Naproti tomu nově vybudované logistické lokality jsou již vysoce udržitelné. To, že logistický sektor zaostává ve snižování emisí CO₂, je podle logistických expertů způsobeno především zpomaleným přechodem na alternativní pohonné systémy kvůli obecným podmínkám: došlo ke snížení dotací. Výrobci ale také nejsou schopni nabídnout dostatečně vhodná vozidla. Celkově by se však obecné podmínky měly ve střednědobém horizontu zlepšovat.



SSL Express 24-03-2025 Analýza vývoje cen v letecké nákladní dopravě podle ACD

Globální sazby za leteckou nákladní dopravu a poptávka se ve druhém celém březnovém týdnu mírně zvýšily, přičemž Střední východ a jižní Asie (MESA) byly jediným významným regionem původu, který zaznamenal pokles tonáže, podle nejnovějších týdenních údajů z WorldACD Market Data.

Celosvětová tonáž v 11. týdnu (10. až 16. března) vzrostla o dalších +1 % ve srovnání s předchozím týdnem, čímž se meziročně zvýšila o +3 %. Malý globální mezitýdenní nárůst (WoW) byl způsoben nárůsty ze Střední a Jižní Ameriky (+4 %) a Asie a Tichomoří (+3 %), protože asijsko-pacifické trhy se nadále vzpamatovávají z lunárního Nového roku (LNY). Došlo však k poklesu WoW o 4 % v leteckém toku z MESA origins, což částečně souviselo s uzavřením podniků během hinduistického jarního festivalu Hólí v Indii (13.-14. března). V průměru za poslední dva týdny byla tonáž letecky přepravená z míst původu MESA v týdnech 10 a 11 srovnatelná s jejich úrovní v týdnech s 8 a 9 kombinací, s poklesem do Evropy (-3 %), ale nárůstem do Asie a Tichomoří (+9 %). Na straně cen byly průměrné spotové sazby z Asie a Tichomoří do Evropy ve výši 3,92 USD za kilogram podobné jako v předchozím týdnu, přičemž nedošlo k žádným velkým výkyvům WoW na žádném z hlavních asijsko-pacifických trhů původu. Sazby mezi Čínou a Evropou klesly o dalších -2 % na 3,87 USD za kilogram, což je jejich pátý pokles ve WoW. Ve srovnání s loňským rokem však byly spotové sazby z Asie a Tichomoří do Evropy v 11. týdnu o +16 % vyšší, včetně meziročního nárůstu z Číny (+8 %), Hongkongu (+16 %) a Japonska (+18 %).

Z Asie a Tichomoří do USA byly průměrné spotové sazby 4,91 USD za kilogram v 11. týdnu téměř stejné, WoW (-1 %) a výrazně nad ekvivalentní úrovní v loňském roce (+11 %). Na úrovni země původu však existují některé velké rozdíly ve WoW, přičemž spotové sazby z Číny a Jižní Koreje do USA výrazně vzrostly (+15 %), WoW, zatímco z Japonska (-8 %) a Vietnamu (-11 %) spotové sazby výrazně klesly. Průměrné celosvětové ceny 2,37 USD za kilogram, založené na kombinaci spotových cen a smluvních sazeb, vzrostly v 11. týdnu o +3 %, což je o +2 % více než jejich ekvivalentní úroveň v loňském roce.



SSL Express 24-03-2025 ACL se obává dopadů Ch. 301 USTR

Transatlantický dopravce Atlantic Container Line (ACL) varoval, že bude muset opustit tato spojení, pokud americký obchodní zástupce (USTR) prosadí navrhované pravidlo 301 pro lodě postavené v Číně. Společnost, vlastněná italskou skupinou Grimaldi Group, která ale má provozní sídlo v New Jersey a je vedena americkým občanem, prezidentem a generálním ředitelem Andrewem Abbottem, provozuje jediný transatlantický řetězec mezi severní Evropou a Severní Amerikou, nezávislý na hlavních lodních aliancích. ACL A service obsluhuje pět 3,800 teu con-ro lodí, schopných přepravovat jak kontejnery tak ro-ro náklady a všechny byly postaveny v Číně mezi lety 2015-16. Tyto lodi rotují na smyčkách New York-Baltimore-Norfolk-New York-Halifax-Liverpool-Antwerp-Hamburg. V Evropě obsluhuje také Göteborg, Belfast a Dublin na základě dohod s provozovateli feederů třetích stran.

Ve svém podání pro USTR, který v současné době přijímá připomínky k plánu 301, pan Abbott napsal, že existence dopravce jako nezávislého provozovatele na transatlantickém obchodu by pravděpodobně skončila, pokud by byly zavedeny navrhované přístavní poplatky ve výši až 1 milion dolarů za zastávku plavidla.

"ACL by byla nucena ukončit své služby v USA, zavřít své americké kanceláře, propustit svůj americký personál a přemístit své lodě na neamerické obchody," napsal, "protože navrhovaná akce by nás učinila zcela nekonkurenceschopnými vůči ostatním dopravcům v amerických obchodech."

Pan Abbott vysvětlil, že před 13 lety, když společnost vybírala loděnice pro stavbu svých lodí nejnovější generace, japonské loděnice odmítly dokonce i nabídku na objednávku pěti lodí, korejské loděnice uvedly, že z nich nemohou získat úspory z rozsahu kvůli jedinečnému designu plavidel a americké loděnice neměly k dispozici žádné sloty po dobu minimálně sedmi let. protože americké námořnictvo si rezervovalo kapacitu. Řekl, že pokud by byly poplatky 301 zavedeny tak, jak je navrženo, sazba 500 USD za 40 stop přepravy ze Severní Ameriky do severní Evropy by se přes noc zvýšila o 500 % a sazba 2 500 USD za 40 stop z Evropy do Severní Ameriky by narostla minimálně o 80%.

"Společnost jako ACL by byla nucena opustit americký obchod kvůli této navrhované akci, zatímco naši konkurenti (včetně čínských dopravců) by se zmocnili našeho kontejnerového nákladu a američtí výrobci nadrozměrného nákladu by přišli o svého hlavního dopravce," napsal. Jako nezávislého dopravce se vztah ACL se svými zákazníky se výrazně lišil od plně mobilních přepravních linek.



SSL Express 25-03-2025 Spolehlivost jízdního řádu Gemini poprvé klesla pod cíl 90 %

Aliance Gemini poprvé od svého uvedení na trh klesla pod svých cílových 90 % spolehlivosti a podle analytiků z databáze parníků eeSea má "klesající tendenci". Údaje z posledních dvou týdnů platformy, které nyní zahrnují první příjezdy společnosti Gemini do Severní Ameriky, ukazují, že zatímco spolehlivost zůstává vysoká, "klesající trend bohužel pokračuje".

Ukázalo se, že včasnost aliance (OTP) od jejího spuštění 1. února poprvé klesla pod 90 %. Během dvou týdnů od 3. března vykázaly příjezdy Gemini příslušné OTP 87 %, 84 % a 83 % – přičemž eeSea poznamenala, že "jsme pouze tři dny v aktuálním týdnu, takže 83 % se změní". Nicméně během nedávné konference TPM25 v Long Beach generální ředitel Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen naznačil, že jakmile se nová síť usadí, objeví se počáteční problémy. Dobrou zprávou pro americké dovozce však je, že u 18 transpacifických head-haulů Gemini, které dosud dorazily do Severní Ameriky z Dálného východu, je celkové OTP 94 %.

Uvidíme, zda se evropští dovozci budou těšit stejné spolehlivosti jako jejich americké protějšky – dnes přijedou do Evropy první čtyři Gemini z Dálného východu. *Porto Germeno*, na SE2/AE11 do

Tangier Med, *Emma Maersk*, na NE3/AE3 do Algeciras, a *Marseille Maersk*, na NE4/AE5 do London Gateway, jsou podle eeSea připraveny dorazit včas – "včas" klasifikované do 24 hodin od plánovaného příjezdu. Poslední z nich je první "skutečnou" zastávkou v Evropě, protože Algeciras a Tangier Med jsou oba překládkové přístavy.

Ale *Adams*, na lince NE1/AE2 do Tanger Med, "nebude schopen získat kotviště po příjezdu do Tanger Med, a proto bude mimo plán", varovala eeSea.

Pokud společnosti Gemini, Hapag-Lloyd a Maersk skutečně dokážou zajistit slibovanou 90% spolehlivost podle plánu, jakmile bude síť plně zavedena, bude to vítaný oddechový čas pro přepravce, kteří se marně snaží řídit dodavatelské řetězce v důsledku spolehlivosti, která se pohybuje kolem 50 %.



SSL Express 25-03-2025 3,5 milionu dolarů: Tolik může být lodi COSCO účtováno při zastávce v americkém přístavu

Veřejné komentáře nadále přicházejí do amerického obchodního zástupce (USTR) před pondělním slyšením o kontroverzních plánech na zdanění tonáže vyrobené v Číně v amerických přístavech. Ve více než 150 zaslaných podáních jich značný počet poukázal na nespravedlivou a paušální povahu sankcí zejména pro kontejnerovou dopravu. Obchodní úřad doporučil potenciální poplatky až 1,5 milionu dolarů za návštěvu přístavu pro plavidla postavená v Číně, 1 milion dolarů za návštěvu přístavu pro provozovatele lodí postavených v Číně a povinné požadavky na přepravu pod vlajkou USA.

Většina operátorů na světě má ve své flotile jednu nebo více lodí čínského původu, což znamená, že při vjezdu do přístavu v USA by podléhali přístavnímu poplatku. Kapitán Melwyn Noronha, generální ředitel lobbistické skupiny Shipping Australia, poukázal na to, že plošné poplatky budou penalizovat menší kontejnerové lodě mnohem více, což naznačuje spíše poplatek za teu než současné plány na poplatek za loď. Loď o kapacitě 15 000 TEU plující do USA by mohla očekávat, že podle současných plánů navržených USTR zaplatí 200 dolarů za TEU, napsal Noronha ve svém podání, zatímco loď o kapacitě 1 000 TEU by mohla být nucena zaplatit někde v oblasti 3 000 USD za TEU. John McCown, veterán kontejnerové dopravy, který nyní provozuje společnost Blue Alpha Capital se sídlem v New Yorku, ve svém podání nastínil, jaké by byly poplatky za čínskou loď COSCO v transpacifické službě. Týdenní linka z Asie na západní pobřeží může být uskutečněna s pěti loděmi na 35 denní plavbě. McCownův příklad použil 10 000 TEU lodí, protože COSCO má mnoho lodí v tomto rozsahu velikostí a to je podobné průměrné velikosti lodí v typické transpacifické službě. Taková služba by obvykle zastavovala ve třech různých přístavech na západním pobřeží.

"První bod ve výši 1 milionu dolarů by jasně platil. Vzhledem k tomu, že většina lodí COSCO byla postavena v Číně, obecně by se uplatňoval i druhý hrot na nejvyšší úrovni 1,5 milionu dolarů. Podobně s velkou většinou objednávek COSCO s čínskými loděnicemi by se třetí bod uplatňoval s nejvyšší úrovní poplatku 1 milion dolarů," napsal McCown. Celkem by této lodi COSCO bylo účtováno 3,5 milionu dolarů za zastávku v přístavu nebo 10,5 milionu dolarů za každou plavbu zahrnující tři přístavy na západním pobřeží. Při deseti 35denních plavbách ročně by to znamenalo 105 milionů dolarů na ročních poplatcích jen pro toto jedno plavidlo COSCO. Pokud by toto plavidlo mělo fungovat se 100% využitím při příchozích plavbách, což není obecně možné kvůli sezónnosti, přesunulo by 100 000 TEU, což odpovídá 1 050 USD za TEU. To odpovídá 2 100 USD za typický 40' kontejner pohybující se v tomto směru. Abychom tento poplatek uvedli do perspektivy, rovná se 72 % nejnovější spotové sazby Drewry na obchodní trase Šanghaj – Los Angeles ve výši 2 906 USD za feu.

Situace s poplatky za lodě jiných dopravců nemusí být diametrálně odlišná, i když jsou okolnosti odlišné, varoval McCown. Například společnost CMA CGM, která působí v Ocean Alliance s COSCO, by mohla být zatížena poplatky ve výši 2,75 milionu dolarů za naplutí a 8,25 milionu dolarů za plavbu v transpacifických linkách, která jsou pro USA nejdůležitější.

Nejnovější dostupné údaje z Bureau of Transportation Statistics ukazují, že v USA se každoročně uskuteční 39 296 zastávek kontejnerových lodí v přístavech. Na základě navrhovaných opatření je McCownova analýza taková, že průměrný poplatek za naplutí by byl nejméně 1,5 milionu dolarů. Pokud by se počet příjezdů nezměnil, znamenalo by to 58,9 miliardy dolarů na celkových poplatcích ročně souvisejících s kontejnerovými loděmi.

Různá další podání předložená USTR poukázala na to, že sankční poplatky ve své současné podobě by potenciálně způsobily, že by linky racionalizovaly množství zastávek na úkor menších přístavů a podobně by přiměly více lodí k zastávkám v Kanadě a Mexiku.

--



SSL express 25-03-2025 Navzdory Trumpově politice vykazuje světový obchod trendy k růstu

Růst světového obchodu se ukázal být překvapivě robustní navzdory různým krizím. A to pravděpodobně zůstane platit i v případě, že USA zvýší cla. Vyplývá to z komplexní analýzy Stern School of Business na Newyorské univerzitě pro projekt "Trade Atlas 2025", který logistická skupina DHL představila ve středu v Mexico City. Zpráva poskytuje poznatky založené na datech a pokrývá téměř 200 zemí a regionů. Podle současných prognóz poroste obchod se zbožím v letech 2024 až 2029 průměrným ročním tempem 3,1 procenta. To zhruba odpovídá růstu globálního hrubého domácího produktu. Oproti minulým deseti letům by tak došlo k určitému zrychlení růstu obchodu. I když nová americká vláda zavede všechna oznámená zvýšení cel a ostatní země přijmou odvetná opatření, očekává se, že světový obchod bude v příštích pěti letech nadále růst – ale pak mnohem pomalejším tempem, uvádí DHL. A i když vezmeme v úvahu Trumpův kurz v posledních několika týdnech a také nejnovější údaje, stále lze očekávat průměrné roční tempo růstu 2,5 až 3 procenta, říká hlavní autor profesor Steven A.

Trade Atlas vysvětluje, proč existuje důvod k optimismu navzdory restriktivnější obchodní politice USA. Většina zemí nadále považovala obchod za důležitou hnací sílu hospodářského pokroku. Kromě toho by nové obchodní bariéry USA mohly posílit vztahy mezi jinými zeměmi, říká se. K tomu by řada tarifů, kterými Trump vyhrožuje, mohla dopadnout jinak, než bylo původně oznámeno, aby se zabránilo nárůstu inflace na domácím trhu. Zpráva v současné době odhaduje podíl USA na celosvětovém dovozu na 13 procent a na vývozu na 9 procent. "To znamená, že americká obchodní politika má významný dopad na ostatní země, ale sama o sobě neurčuje budoucnost globálního obchodu," pokračuje. "Musíme brát hrozby pro globální obchodní systém vážně. Globální obchod se zároveň ukázal jako velmi odolný, protože přináší velké výhody ekonomik a společností," říká Altman, ředitel DHL Initiative on Globalization v Centru pro budoucnost managementu na NYU Stern. "USA by se mohly stáhnout z obchodu – za značnou cenu. Je však nepravděpodobné, že by jejich příkladu následovaly další země. Protože menší země by mohly ztratit ještě více, kdyby se odvrátily od světového obchodu."

Výsledky jsou nesporně povzbudivé, říká John Pearson, generální ředitel DHL Express. "Na rozvinutých i rozvíjejících se trzích je stále značný potenciál pro růst obchodu. Je působivé, jak mezinárodní obchod nadále vzdoruje všem myslitelným výzvám – od finanční krize v roce 2008 a pandemie koronaviru až po cla a geopolitické konflikty. Podle analýzy se nejsilnější růst obchodu očekává pro Indii, Vietnam, Indonésii a Filipíny. Předpokládá se, že tyto čtyři země budou v letech 2024 až 2029 v top 30 jak v tempu, tak v absolutní velikosti růstu obchodu", dodává. Indie je také

zemí s třetím nejvyšším předpokládaným růstem obchodu (6 procent) – za Čínou (12 procent) a USA (10 procent). Země, u kterých se očekává nejvyšší absolutní růst obchodu, jsou v Asii, Evropě a Severní Americe. Mezi země s nejrychlejším předpokládaným růstem obchodu patří několik afrických a latinskoamerických zemí.

Pokud jde o hlavní světové regiony, očekává se, že objem obchodu poroste v letech 2024 až 2029 nejrychleji v jižní a střední Asii, subsaharské Africe a zemích ASEAN – s průměrným ročn



SSL Express 25-03-20205 Alpská doprava: Železnice výrazně ztrácí, silnice vítězí

Rok 2024 nebyl pro železniční nákladní dopravu ve švýcarské alpské dopravě úspěšným rokem. Objemy se snížily, zatímco více zboží bylo přepravováno po silnici. Vyplývá to z nejnovější zprávy o transalpské nákladní dopravě, kterou zveřejnil Spolkový úřad pro dopravu (FOT) dne 20. března 2025. V roce 2024 bylo po železnici přepraveno 25,7 milionu tun přes dva švýcarské alpské přechody Gotthard a Simplon. To představuje pokles o 3,7 procenta, tedy o 976 000 tun méně ve srovnání s úrovní předchozího roku. Pokračoval tak trend poklesu železniční nákladní dopravy, který je pozorovatelný od roku 2022. V roce 2022 bylo po železnici přepraveno ještě 28,4 milionu tun, což je o 10,5 procenta více než v roce 2024. Současně se zrychluje růst na silnici. Počet jízd těžkými nákladními vozidly přes švýcarské Alpy činil v roce 2024 960 000. To bylo asi o 44 000 jízd, tedy o 4,8 procenta více než v předchozím roce. Ve druhém pololetí činil nárůst dokonce 6,1 procenta. Cíl 650 000 jízd, který je zakotven v článku 3 federálního zákona o přesunu zaalpské těžké nákladní dopravy ze silnice na železnici, však stále zjevně není splněn. Pokud jde o tonáže, přeprava nákladními automobily se ve srovnání s předchozím rokem zvýšila o 4,8 procenta. Odpovídajícím způsobem se změnilo i rozdělení dopravy: Deutsche Bahn stále drží 70,3 procenta, ale ve srovnání s rokem 2023 ztrácí 1,7 procentního bodu (72 %). Tento negativní trend trvá od roku 2021. V té době měly železnice stále modální rozdělení 74,9 procenta. "Stále jsme na vysoké úrovni," interpretuje čísla Dirk Stahl, generální ředitel švýcarské železniční společnosti BLS Cargo. Klesající čísla ho však znepokojují: "Přemístění není předem rozhodnuté," říká. Jako hlavní příčinu uvádí intenzitu staveb = to vede ke zrušení mnoha vlaků.

Kromě těchto přímých dopadů však mají staveniště i další důsledky: "Vidíme, že v měsících po stavební činnosti je počet vlaků stále nižší než v předchozím roce," říká Stahl s odkazem na odpovídající průzkumy FOT. Zejména v ekonomicky obtížných dobách, jako je tato, by pak nákladní automobily zůstaly preferovaným prostředkem. "Vysoká intenzita rekonstrukcí se v příštích letech nesníží. To zvyšuje zátěž železničních společností," varuje Stahl. To je spojeno s finančními ztrátami. "Provozovatelé infrastruktury se navíc příliš nestarají o to, co se stane s železničními společnostmi," kritizuje Stahl a popisuje důsledky na příkladu své vlastní společnosti: "Před čtyřmi lety nejezdilo sedm až osm procent vlaků v našem výrobním programu. Nyní se toto číslo zvýšilo na 15 až 20 procent." To je spojeno se ztrátou příjmů. Protože však vyšší absence kolísají, nemůže BLS Cargo snižovat kapacity pro lokomotivy ani strojvedoucí. "Potřebujeme tedy téměř stejné kapacity pro sníženou nabídku," říká Stahl. Pro železniční společnost je proto stále obtížnější být v černých číslech. "Musíme zcela přehodnotit produkci," říká Stahl. Proto se zasazuje o poskytnutí více vleček a tím i nárazníků. Kvůli výlukám trátí se znovu a znovu stává, že vlaky z terminálu vůbec neodjíždějí, protože na cestě nejsou žádné vlečky. "Musíme do systému dostat více vzduchu, abychom absorbovali zpoždění," říká Stahl. Za tímto účelem by musely být stávající koleje znovu využity, některé koleje by musely být prodlouženy a na jiných místech by musely být vybudovány zcela nové.

Kromě toho stále vidí potenciál pro zlepšení v koordinaci operátorů sítí při správě stavenišť.

Například nákladní železnice by musely příliš často zasahovat a upozorňovat provozovatele sítě,

že některé koridory nesmí být uzavřeny současně. Storno poplatky, které požadují provozovatelé sítě, zejména DB InfraGo, označil za "absurdní": "Vycházejí z představy stabilního systému a předpokládají, že nákladní železnice počítaly špatně. Vlaky ale rušíme, protože jsou problémy v síti," říká Stahl. A požaduje, aby ceny za přístup k infrastruktuře byly stabilní po delší časové období, nejlépe po dobu pěti let, aby podle toho mohly nákladní železnice počítat.



SSL Express 26-03-2025 Tvrdé přistání: Jak by škrty DOGE mohly ovlivnit leteckou přepravu v USA

Od té doby, co bylo Trumpovou administrativou spuštěno, zavedlo Ministerstvo pro efektivitu vlády (DOGE) masivní rozpočtová omezení, což vyvolalo řadu propouštění ve federálních agenturách, přičemž jedním z obzvláště tvrdých zásahů byl Federální úřad pro letectví (FAA). Zatímco úředníci tvrdí, že tyto škrty nebudou mít vliv na bezpečnost, odborníci z oboru varují, že by mohly narušit leteckou nákladní dopravu a vést k provozním zpožděním, zvýšeným nákladům a snížené efektivitě. V době, kdy se globální dodavatelské řetězce stále vzpamatovávají z několika obtížných let, by jakákoli nestabilita v leteckém nákladním provozu mohla mít dalekosáhlé důsledky. Vzhledem k tomu, že elektronický obchod, léčiva a zboží podléhající rychlé zkáze jsou závislé na rychlé a spolehlivé letecké přepravě, i malá zpoždění nebo nedostatek personálu mohou vytvořit úzká hrdla, která jsou pociťována v mnoha průmyslových odvětvích i doma. Jen minulý měsíc FAA propustila 352 zaměstnanců ve zkušební době ze svých 45 000 zaměstnanců. Americký ministr dopravy Sean Duffy ujistil veřejnost, že žádná z těchto rolí není "kritická z hlediska bezpečnosti". Odbory a bývalí zaměstnanci však tvrdí, že některé nedávno zrušené pozice podporovaly bezpečnostní inspektory a provoz letiště, což by mohlo nepřímo ovlivnit efektivitu leteckého provozu. Ještě před těmito škrty se FAA potýkala s nedostatkem personálu. Národní asociace řídících letového provozu uvedla, že agentuře chybí přibližně 800 techniků, což nutí dispečery pracovat šest dní v týdnu, což zpomaluje letecký provoz v hlavních uzlech, včetně New Yorku. Za zvážení stojí také dopad, který by toto rušení pracovních míst mělo na regulační dohled. Méně inspektorů by mohlo ovlivnit dobu obratu pro certifikaci letadel a zvýšit riziko zpoždění u nových nákladních letadel vstupujících do provozu. Pokud budou tyto problémy pokračovat, odesílatelé a poskytovatelé logistiky by mohli zaznamenat snížení dostupné kapacity letecké přepravy, což by je donutilo hledat alternativní (a často dražší) dopravní řešení. Kromě personálních problémů FAA se širší letecký průmysl potýká také s několika překážkami. Společnost Boeing vykázala ve 4. čtvrtletí 2024 ztrátu ve výši 3 miliard USD v důsledku stávek zaměstnanců, snižování počtu pracovních míst a komplikací v dodavatelském řetězci. Stávka strojníků v továrnách Boingu ve Washingtonu zastavila výrobu na více než sedm týdnů, zpozdila dodávky letadel a omezila rozšíření flotily nákladních dopravců. Společnost Southwest Airlines mezitím musela omezit pozemní provoz kvůli nedostatku nových letadel. Letecká společnost očekávala 85 nových letadel Boeing 737, ale kvůli zpoždění výroby toto číslo snížila na 20. Toto závažné omezení flotily snižuje dostupný nákladový prostor na bříše, což dále snižuje kapacitu na trhu letecké nákladní dopravy.

Chaos ještě zhoršuje to, že některé nákladní letecké společnosti se již nyní potýkají s provozní efektivitou kvůli novým předpisům o udržitelnosti, rostoucím nákladům na palivo a zvýšené konkurenci ze strany námořní přepravy, která na trhu po pandemii znovu získala spolehlivost. V kombinaci se snižováním pracovních míst FAA a problémy v dodavatelském řetězci Boingu je výsledkem odvětví letecké nákladní dopravy, které musí pracovat tvrději než kdy jindy, aby udrželo úroveň služeb. S vědomím těchto výzev vyzvala skupina amerických senátorů z obou politických stran k navýšení finančních prostředků na řešení nedostatku personálu FAA. Návrh obsahuje opatření k urychlení nábory řídících letového provozu, zlepšení výcvikových programů a

motivaci pracovníků v letectví, aby zůstali v terénu. Lídři leteckého průmyslu navíc naléhali na Kongres, aby se zabýval stárnoucí infrastrukturou zařízení FAA, a varovali, že zanedbaná střediska řízení letového provozu mohou pouze bránit efektivitě a bezpečnosti. Modernizace těchto systémů by nejen zlepšila celkové uspořádání letového provozu, ale také by zajistila stabilitu pro nákladní provoz v celé zemi. Někteří odborníci tvrdí, že technologický pokrok, jako je řízení letového provozu řízené umělou inteligencí a automatizované systémy manipulace s nákladem, by mohl pomoci zmírnit dopady nedostatku pracovních sil. Široké přijetí těchto technologií je však ještě roky vzdálené, což znamená, že průmysl musí najít krátkodobá řešení, jak tuto mezeru překlenout.

Odvětví letecké nákladní dopravy je závislé na dobře fungujícím leteckém ekosystému. Poslední vlna rušení pracovních míst FAA by mohla představovat vážné riziko pro její stabilitu. Zpoždění, zvýšené náklady a překážky v certifikaci letadel by mohly společně ztížit provádění přepravy zboží tak efektivně, jak by chtěly. Zatímco zákonodárci a lídři v oboru prosazují řešení, krátkodobý výhled v USA rozhodně zůstává nejistý. Bez okamžitého zásahu by provozovatelé nákladní dopravy mohli být nuceni přenést rostoucí náklady na zákazníky nebo zcela přesměrovat zásilky přes alternativní uzly, což by vedlo k neefektivitě v globálním obchodu. Letecká nákladní doprava v minulosti přestála nespočet bouří, ale se snižováním počtu zaměstnanců FAA a dalšími širšími ekonomickými tlaky čelí další překážce. Teprve se ukáže, zda tvůrci politik budou jednat rychle, aby systém posílili, nebo zda dovolí, aby tyto problémy přetrvávaly a hromadily se.



SSL Express 26-03-2025 Státy EU mohou povolit řízení nákladních vozidel s doprovodem od 17 let

Evropský parlament a Rada ministrů EU se v úterý večer dohodly na reformě směrnice o řidičských průkazech. Nová pravidla mají mimo jiné usnadnit mladým lidem stát se profesionálními řidiči. V budoucnu budou moci státy EU umožnit mladým lidem s profesionálním řidičským výcvikem řídit nákladní automobil ve věku 17 let, pokud je doprovází zkušený kolega. Shodli se na tom zástupci Evropského parlamentu a předsednictví Rady EU v úterý večer při jednání o nové verzi směrnice o řidičských průkazech. Podle informací Parlamentu je na členských státech, zda povolí řízení kamionu s doprovodem. Mezinárodní zájezdy jsou proto možné pouze pro 17leté po zemích, které umožňují řízení s doprovodem. V důsledku reformy bude ve všech státech EU snížen obecný věk řidičů nákladních vozidel z 21 na 18 let. Předpokladem je absolvované profesní školení řidičů (CPC – Certificate of Professional Competence). Již dříve měly členské státy možnost povolit řízení nákladních vozidel 18letým osobám s odpovídající odbornou přípravou. Podle Mezinárodní asociace silniční dopravy (IRU) ji všechny země kromě Litvy a Maďarska hojně využívají pro mezinárodní dopravu. Vzhledem k obecnému snížení minimálního věku ve směrnici o řidičských průkazech bude tato směrnice uvedena do souladu se směrnicí o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele z roku 2003.

Nová pravidla "usnadňují mladým lidem stát se řidiči z povolání," uvedla europoslankyně Jutta Paulusová (Zelení), která vedla vyjednávací delegaci Parlamentu jako zpravodajka EP k této otázce. To by také mohlo zmírnit nedostatek řidičů. Raluca Marian, vedoucí zastoupení IRU v EU, také uvítal "pragmatický kompromis", který pomáhá "odstranit některé překážky v přístupu k profesi řidiče na úrovni EU". Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETVS), organizace pro podporu bezpečnosti silničního provozu, na druhou stranu o řízení nákladních vozidel s doprovodem příliš neuvažuje, i když ne všechny členské státy to nyní musí povolit, jak navrhla Evropská komise. "Umožnit teenagerům řídit nákladní automobily ve věku 17 let je a vždy byl hrozný nápad," řekla Ellen Townsendová, ředitelka politiky ETSC. "Data z několika zemí ukazují, že

u mladších řidičů těžkých užitkových vozidel je mnohem větší pravděpodobnost, že způsobí nehodu. Vyzýváme členské státy, aby tuto novou možnost nevyužívaly."

Řízení s doprovodem by nebylo přímým řešením nedostatku řidičů, protože zkušení řidiči by přece jen museli být přiděleni jako mentoři pro mladší zaměstnance. V delším horizontu si od něj však průmysl slibuje hodně. Zaměřuje se na mladé lidi, kteří opouštějí školu předčasně nebo předčasně a začínají profesionální školení řidičů. Pokud například potenciální noví řidiči dokončili své vzdělání v 17 letech, ale poté nesmějí řídit nákladní automobil na silnici, existuje velké nebezpečí, že si budou hledat jinou práci a budou pro průmysl opět ztraceni. Řízení s doprovodem v 17 letech je považováno za most k profesi.



SSL Express 27-03-2025 Skupina ÖBB Rail Cargo Group rozšiřuje své služby do Turecka

Skupina ÖBB Rail Cargo Group (RCG) přepracovala svou linku do Turecka a z Turecka. Například spoj Sladkovičovo (Slovensko)—Istanbul byl převeden na Šoproň (Maďarsko)—Istanbul. Kromě toho byla frekvence připojení zdvojnásobena na dvě cesty tam a zpět týdně.

Turecko tvoří most mezi Evropou a Asií pro intermodální obchod. Istanbul hraje důležitou roli jako uzel pro přepravu do středoasijských zemí Kazachstánu, Kyrgyzstánu, Tádžikistánu, Turkmenistánu a Uzbekistánu (známých také jako "země STAN") a dále do Číny. A právě zde chce společnost RCG začít se svou novou nabídkou.

Nákladní železnice však optimalizovala i stávající spojení. Například mezi Budapeští a Istanbulem jezdí vlak pětkrát týdně místo čtyř. Zeebrugge, Ludwigshafen, Duisburg, Wels, Vídeň a Budapešť jsou propojeny anténními spoji.

Optimalizován byl také jízdní řád mezi Curtici v Rumunsku a Tekirdagem v Turecku (západně od Istanbulu na Marmarském moři). Kromě toho RCG nabízí pět okružních jízd týdně mezi městy Genk (Belgie) a Curtici.



SSL Express 27-03-2025 Mírný nárůst vnitrozemské vodní dopravy v Německu (u nás ne, nebojte se však dobrých zpráv od sousedů)

V roce 2024 přepravila vnitrozemská vodní doprava v Německu 173,8 milionu tun zboží. Ve srovnání s předchozím rokem se jedná o nárůst o 1,2 procenta. Spolkový statistický úřad (Destatis) uvádí, že objem nákladu se ve srovnání s nízkou úrovní roku 2023 opět mírně zvýšil, ale stále se jednalo o druhý nejnižší výsledek od znovusjednocení Německa v roce 1990. Po vodních cestách se tehdy přepravovalo o 25 procent více zboží. Více než polovinu objemu přepravy v loňském roce přepravily lodě vnitrozemské plavby plující pod nizozemskou vlajkou a necelá třetina lodě plující pod německou vlajkou.

Hlavními skupinami přepraveného zboží v roce 2024 byly kapalné ropné produkty (28,6 milionu tun), železné rudy (20,3 milionu tun), zemina (20,1 milionu tun) a uhlí (15,2 milionu tun).

Dohromady tyto skupiny zboží tvořily téměř polovinu objemu přepravy.

Přeprava kapalných ropných produktů se v roce 2024 zvýšila o 2,6 procenta ve srovnání s předchozím rokem. Naproti tomu přeprava železné rudy mírně klesla o 0,9 procenta. Přeprava uhlí opět zaznamenala výrazný pokles o téměř 18 procent ve srovnání s předchozím rokem. Podíl kontejnerové dopravy v roce 2024 činil 9,6 procenta, což je těsně pod průměrem za posledních deset let.

Ke zvýšení objemu přepravy v roce 2024 přispěla zejména tranzitní doprava a přeprava d

SSL Express 27-03-2025 Jednání o převzetí Air Belgium francouzskou skupinou CMA CGM finišuje

Francouzská logistická společnost CMA CGM podala podle zpráv z médií nabídku na převzetí nákladních aktivit letecké společnosti Air Belgium, která se chystá ukončit činnost. Nabídka bude 27. března přezkoumána soudem v Brabantsku, který je příslušný pro případnou transakci. Dne 6. března soud rozhodl, že Air One Belgium, konsorcium společností PESO Aviation Management a Air One Holding International, odstoupí z probíhajícího nabídkového řízení.

Původně udělené oprávnění k převodu podniku tak bylo zrušeno. Společnost Air One Belgium se proti tomuto rozhodnutí odvolala. Nabídka CMA CGM se týká výhradně nákladní dopravy společnosti Air Belgium. Název a značka letecké společnosti musí být zachovány; nabídka zahrnuje čtyři letadla, se kterými Air Belgium v současné době operuje. Není jasné, jaký dopad bude mít převzetí na pracovní místa. Air One Belgium plánovala převzít 197 ze 401 zaměstnanců a pokračovat v provozu z bruselského letiště.

SSL Express 27-03-2025 Blesková zpráva z námořní přepravy: Další býčí trh by mohl být na spadnutí

Po poklesu v posledních týdnech by sazby za námořní přepravu mohly nejpozději od května opět prudce vzrůst. Podle konzultanta a odborníka na průmysl Larse Jensena ze společnosti Vespucci Maritime je trh v lepším stavu, než se zdá. Na webináři logistické společnosti DHL Global Forwarding Dán tvrdil, že prudký pokles sazeb v prvním čtvrtletí byl způsoben zvláštními okolnostmi. Kromě očekávaného sezónního ochlazení vyvolala reorganizace liniových aliancí od února další tlak na ceny. Kvůli přechodu na nové lodní systémy nebyli dopravci schopni přizpůsobit kapacitu sezónně klesající poptávce jako obvykle. "V této přechodné fázi na nové jízdni řady je pro dopravce obtížné zrušit správný počet odplutí," řekl Jensen. Namísto optimálního sladění nabídky a poptávky je nyní nejvyšší prioritou uvést nové systémy do provozu. V únoru byly například spuštěny tři nové provozní sítě na obchodech mezi východem a západem, jejichž účastníci dohromady tvoří více než polovinu světové kapacity flotily: Gemini Alliance (Maersk, Hapag-Lloyd), Premier Alliance (Ocean Network Express, HMM a Yang Ming) a lídr v oboru MSC (Mediterranean Shipping Company) jako nezávislý dopravce.

Pravděpodobně bude trvat týdny, než budou všechny lodě a kontejnery správně rozděleny a než se nové služby zavedou. Jak vysvětlil generální ředitel společnosti Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen při prezentaci rozvahy přepravní společnosti, partneři Gemini Maersk a Hapag-Lloyd dosud přidali 46 z 57 plánovaných společných zámořských a kyvadlových služeb. Z požadovaných 340 lodí je nyní 200 v provozu, zbytek je ještě třeba umístit nebo obstarat.

Jako náznak toho, že linky si v této době udržují větší kapacitu než v jiných letech pro účely přestavby systémů, Jensen poukázal na trvale nízkou míru přípojů, která v posledních měsících činila méně než 1 procento kapacity lodního parku. Pokud by námořní společnosti výrazněji racionalizovaly své služby, jako tomu bylo v předchozích letech, sazby za přepravu by tolik neklesly. Podle šanghajského indexu SCFI klesly spotové sazby v kontejnerové dopravě od začátku roku o více než 40 procent. Sazby by mohly brzy opět stoupat stejně strmě, pokud se objemy nákladu sezónně zvýší. "Od poloviny dubna se trh určitě zvedne. Rok 2025 bude silný, i když ne tak silný jako ten předchozí," je přesvědčen Jensen. Stejně jako v předchozím roce se očekává, že dovozci v USA a Evropě objednájí své zboží pro vánoční obchod velmi brzy, protože tranzitní časy přeprav se kvůli krizi v Rudém moři jsou stále prodlouženy. Vzhledem k tomu, že dopravci jsou již nyní se svými kapacitami téměř na hranici svých možností, je pravděpodobné, že se dostupný nákladový prostor během hlavní sezóny rychle zaplní.

Minulý týden se pokles sazeb na spotovém trhu již zpomalil. SCFI, který sleduje pouze exportní obchody z Dálného východu, klesl o 2 procenta. V předchozím týdnu byl pokles stále 8 procent. Index na úrovni 1 292 bodů je přibližně o 25 procent nižší než před rokem, ale stále o dobrých 80 procent vyšší než v posledních letech před pandemií koronaviru (2018, 2019). V obchodu mezi Dálným východem a Evropou se sazby stále více posouvají směrem k 2 000 americkým dolarům/FEU s odhadovanou mírou obsazenosti těsně pod 90 procenty. Asijské NVOCC nabízejí do dubna ještě nižší ceny za jednotlivé kontejnery.

V transatlantické lodní dopravě panují již několik týdnů poměrně stabilní podmínky. Obchodní platforma Freightos vidí úroveň sazeb pro rezervace ze severní Evropy na východní pobřeží USA od února beze změny na 2 130 dolarech/FEU.

P.S. Pánové ještě zapomněli dodat, že návrat do Rudého moře se zatím odkládá (hurá!) a že se každý má obávat vzrůstu cen kvůli možným poplatkům USTR 301 (2x hurá, s tím už se dá manipulovat, že)



SSL Express 28-03-2025 Pracovní skupina v Bundestagu navrhuje osvobození od mýtného pro elektrická nákladní vozidla po roce 2026

CDU /CSU a SPD chtějí po roce 2026 osvobodit kamiony s nulovými emisemi od mýtného. Plánuje se také výraznější podpora zpoplatnění komerčních dep pro nákladní vozidla. Budou také financovány infrastruktura pro doplňování vodíku pro užitková vozidla. Chtějí předložit přezkum cílů snížení CO₂ pro těžká užitková vozidla a přírůsky. Strany odmítají plošnou zákonnou kvótu na elektrifikaci vozového parku. Uvádí to návrhový materiál pracovní skupiny pro podnikání, průmysl a cestovní ruch, který má DVZ k dispozici. Vláda by měla aktivně pracovat na evropské úrovni, aby se vyhnula pokutám pro automobilky, pokračuje. V závorce pak stojí: "...a postupně ukončit regulaci limitních hodnot, aby se předešlo dvojí zátěži z regulace flotily CO₂ a začlenění do systému EU pro obchodování s emisemi od roku 2027."

Elektromobilita by měla být podporována nákupními pobídkami. Jednak s daňovou pobídkou pro služební vozy zvýšením hrubé cenové hranice pro daňovou pobídku pro elektromobily na 100 000 eur. Kromě toho se do roku 2035 plánují speciální odpisy pro elektromobily a osvobození od daně pro elektromobily. Příspěvek obsahuje dvě verze vyřazování spalovacích motorů. Jedna formulace zní: "Zákaz spalovacího motoru od roku 2035 musí být zrušen. Do bilance CO₂ by měl být v budoucnu zahrnut celý životní cyklus vozidla a podle toho by měly být revidovány předpisy pro vozový park. Měla by být uznána všechna paliva, která přispívají ke snížení CO₂." Uvádí se další varianta: „Stojíme za limity vozového parku a cílem povolit od roku 2035 v EU pouze vozidla s nulovými emisemi.“

Příspěvek také obsahuje odstavec o námořní ekonomice. Autoři v něm píší, že budoucí vláda bude prosazovat evropskou námořní strategii, která posiluje konkurenceschopnost stavby lodí, dodavatelů stavby lodí a námořních technologií. Národní přístavní strategie má být prováděna jako národní úkol. CDU/CSU a SPD se chtějí se státy na financování opatření dohodnout v první polovině legislativního období. Plánují také prosadit jednotnou daň z tonáže pro hlubinnou námořní dopravu v EU. Jak již bylo zmíněno v kapitole o klimatu a energetice, ekonomika říká, že pro zvýšení konkurenceschopnosti je nutné snížit náklady na energii. Náběh vodíkové ekonomiky by měl být pragmatičtější a rychlejší. Zřejmě se počítá s tím, že se nebude využívat pouze zelený vodík. Protože to říká: "Během náběhu musíme použít všechny barvy."

Pracovní skupina pro práci a sociální věci píše, že by se mělo nabírat více kvalifikovaných pracovníků ze zahraničí. S menší byrokracií a důslednou digitalizací je třeba podporovat kvalifikované přistěhovalectví a rychleji uznávat odborné kvalifikace. K tomuto účelu má sloužit agentura pro kvalifikované přistěhovalectví. Zákazy práce pro žadatele o azyl by měly být

omezeny na tři měsíce. Na evropské úrovni se plánuje posílení poradenské služby „Fair Mobility“ a její adekvátní financování. Organizace mimo jiné vzdělává řidiče kamionů o jejich právech. Plánuje se také zavedení evropské karty sociálního zabezpečení s digitální identitou EU EUDI-Wallet.

CDU/CSU a SPD musely najít kompromis ohledně minimální mzdy. CDU a CSU chtějí, aby o výši rozhodla pouze komise pro minimální mzdu, sociální demokraté volají po minimální mzdě 15 eur. V důsledku toho by Komise pro minimální mzdu měla nadále vydávat svá doporučení a zakládat svá rozhodnutí na 60 procentech hrubé mediánové mzdy. Tímto způsobem lze do roku 2026 dosáhnout minimální mzdy 15 eur na hodinu, uvádí dokument pracovní skupiny. Zřejmě na žádost SPD má být vše stanoveno zákonem a zákon o minimální mzdě reformován tak, aby „se v budoucnu muselo rozhodovat konsensem“.

P.S. A k tomu jim dopomáhej Herr Gott



SSL Express 28-03-2025 DB Schenker funguje lépe, než bylo plánováno

DB Schenker dal Deutsche Bahn (DB) pěkný dárek na rozloučenou: Než skupina definitivně prodá svou logistickou dceřinou společnost dánskému poskytovateli přepravních a logistických služeb DSV, přinesl Schenker DB opět velký zisk. Jak dnes DB oznámila u příležitosti svých finančních výsledků, EBIT činil 1,1 miliardy eur – a tedy na stejné úrovni jako v předchozím roce (1,129 miliardy eur) i přes ekonomickou slabost. Společnost hlásí obrát DB Schenker ve výši přibližně 19,2 miliardy eur. To také dosahuje úrovně předchozího roku (19,127 miliardy eur). DB nezveřejnila žádné další údaje o DB Schenker.

Finanční ředitel Levin Holle očekává, že prodej DB Schenker, tzv. uzávěrka, proběhne v roce 2025. „Zisk z prodeje Schenkeru uvidíme až po uzavření, buď v pololetní účetní závěrce, nebo na konci roku 2025,“ uvedl Holle. Výtěžek z prodeje – Holle je odhadl na více než 14 miliard eur – bude primárně použit na snížení dluhu skupiny DB. Tyto peníze ale neplynou zcela do společnosti. "Například penzijní závazky pro Schenker se z toho musí ještě odečíst," řekl finanční ředitel. Přesnou výši peněžních toků lze určit až k datu uzávěrky.

Holle znovu zdůraznil, že prodejem DB Schenker a dceřiné společnosti DB Arriva pro přepravu cestujících (dokončeno 31. května 2024) DB pokračuje ve svém „jasném kurzu soustředění se na svou hlavní činnost“. To také bude znamenat, že počet investic DB Group se „drasticky sníží o více než 60 procent ve srovnání s rokem 2023“. V roce 2024 již bylo prodáno více než 120 společností spojených s DB Arriva a s prodejem Schenkeru bude následovat dalších zhruba 200 investic.

"Skupina DB tak bude výrazně více zaměřená, méně komplexní a již nebude aktivní ve více než 130 zemích světa," řekl Holle a uvedl výhodu prodeje jako: "Skupina se soustředí na svůj hlavní byznys: železnice v Německu a Evropě."

Transakce má však dopad i na bilanční čísla: v roce 2023 skupina vykázala tržby ve výši 45,2 miliardy eur. V roce 2024 to bude bez DB Schenker jen 26,2 miliardy eur. A s DB Schenker by DB nevykázala záporný EBIT, ale mohla by vykázat provozní zisk ve výši 0,77 miliardy eur.

P.S. Takže asi prodali pod cenou..



SSL Express 28-03-2025 Přesnost odjezdů u Gemini přesáhla 90%

Nové údaje od analytiků společnosti Sea-Intelligence Consulting potvrdily, že počáteční údaje o spolehlivosti jízdního řádu pro Gemini Cooperation byly nad cílovou 90% hranicí. Údaje o spolehlivosti letového řádu Sea-Intelligence však také ukazují, že první měsíc provozu v nyní samostatné síti MSC mezi východem a západem a v nedávno vytvořené Premier Alliance

vykazovaly výrazně vyšší úroveň spolehlivosti v přístavech původu. Naproti tomu odesílatelé s nákladem na několika posledních linkách 2M a THE Alliance, které jsou v procesu postupného vyřazování v příštích několika měsících, zaznamenali výrazný pokles přesnosti služeb. Celosvětově zaznamenali dopravci 2M v lednu pokles spolehlivosti letového řádu na 44,2 % a THE Alliance na 45,3 %, zatímco dopravcům Ocean Alliance se podařilo nepatrně zvýšit svou spolehlivost na 54,1 %.

Podle Sea-Intelligence zaznamenala společnost Gemini Cooperation v únoru 94% spolehlivost letového řádu v přístavech odplutí, následovaná MSC se 79,6 % a Premier Alliance s 60,4 %.

Dopravci Ocean Alliance zaznamenali 54,1% spolehlivost letového řádu ve všech obchodech, zatímco odcházející aliance THE a 2M dosáhly 45,3 % a 44,2 %.

Pokud jde o obchodní trasy napříč všemi dopravci, trasa Evropa-Jižní Amerika byla pro přepravce nejspolehlivější, přičemž Sea-Intelligence zaznamenala spolehlivost jízdního řádu 80,7 %, což bylo o 10,7 procentního bodu více než o měsíc dříve. Spolehlivost obchodu mezi Indií a Evropou byla nejhorší, s 38,2 %, těsně pod transatlantickým obchodem směřujícím na západ s 38,3 %. U největších obchodů mezi východem a západem byla zaznamenána řada výkonností ze strany dopravců a aliancí, což naznačuje, že faktory ovlivňující spolehlivost byly více specifické pro dopravce než strukturální obchodní problémy.

Mezitím Sea-Intelligence poznamenala, že linková spojení, která nejsou členy aliancí, nadále překonávají své větší protějšky, přičemž první tři nejspolehlivější dopravci jsou Wan Hai s 69,2 %, následovaní Swire a Zim, které obě dosáhly 66,7 %. Evropští přepravci zaznamenali podobnou úroveň služeb: spolehlivost obchodu mezi Asií a severní Evropou u všech dopravců se zvýšila na 41,1 %, přičemž 2M vedla s 53,6 %, následovaná Ocean Alliance s 35,5 % a THE Alliance s 28,1 %. Na linkách mezi Asií a Středomořím dosáhla spolehlivost v odvětví minulý měsíc 43,5 %, 2M 57,6 %, následovaná Aliancí THE s 51,9 % a Ocean Alliance s 22,9 %. Na transatlantické cestě na západ klesla spolehlivost odvětví na 38,3 %, i když to bylo jasně podpořeno výkonem nezávislých dopravců na trhu. Z aliancí byla nejvýkonnější společnost 2M se spolehlivostí letového řádu 32,6 %, následovaná Aliancí THE s 25,9 % a Ocean Alliance se 14,7 %.

Pro srovnání, společnost Independent Container Lines (ICL), která provozuje pouze jeden řetězec mezi severní Evropou a Severní Amerikou a nasazuje čtyři plavidla o kapacitě přibližně 3 000 TEU, byla v únoru nejspolehlivějším dopravcem na obchodní trase se spolehlivostí jízdního řádu 76,5 % MSC byla druhá s 39,6 %.

P.S. Řekni kde ty lodi jsou, kdepak asi mohou být?...

