

SSL EXPRES

31.03.-04.04.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 31-03-2025 "Je to zdravá konkurence," říká Maersk speditérům, kteří se ucházejí o stejný byznys

Společnost Maersk na otázku, jaká je budoucnost speditérů s ohledem na strategii integrátorů společnosti, uvedla, že "konkurence pokračuje". V odpovědi na otázku (*The Loadstar*) v předvečer křtu své nejnovější lodi poháněné metanolem v Rotterdamu generální ředitel společnosti Maersk North Europe Ole Trumpfheller uvedl, že Maersk se uchází o stejné objemy jako speditéři a popsal to jako "zdravou konkurenci". Na otázku, zda se dopravce snaží vytlačit speditéry, pan Trumpfheller odpověděl "ano", i když zdůraznil, že Maersk je spíše integrátorem než přepravní linkou.

S nedávným jmenováním zkušeného manažera logistiky Xaviera Urbaina do představenstva společnosti Maersk se předpokládá, že se spediční sektor znovu dostane do centra pozornosti společnosti. "My se ucházíme o zakázky a oni se ucházejí o zakázky; vyhrává cena a nabídka," pokračoval Trumpfheller a zdůraznil, že na tomto přístupu nebylo nic lstivého. "Ale protože kontrolujeme aktiva, máme data a informace daleko před speditéry. A můžeme diktovat, který kontejner bude vyložen jako první," dodal.

Na dotaz, co v budoucnu čeká speditéry, poznamenal, že ostatní dopravci také nabízejí end-to-end řešení, a navrhl, že speditéři se pravděpodobně stanou "specializovanými hráči obsluhujícími speciální segmenty". "Nelíbí se jim to, to je jisté, ale je to zdravá soutěživost. Je to byznys," řekl. "Co je důležité, spolehlivost nebo čisté náklady? Speditéři nekontrolují aktiva, takže jejich viditelnost je v tomto ohledu omezená."

Trumpfheller, který vedl smluvní logistickou jednotku DB Schenker až do svého přesunu do Maersku v květnu loňského roku, již dříve naznačil, že méně dodavatelů nebo dodavatelů v dodavatelských řetězcích přepravců by bylo přínosem z hlediska viditelnosti, flexibility a tím i odolnosti v případě náhlých událostí a narušení, a poukázal na to, co nazval "polykrizí" s celními válkami, geopolitická nestabilita, regionální nestabilita a klimatická krize. "V takové polykrizi je méně dodavatelů, což znamená méně roztržitý dodavatelský řetězec, dobrá věc," řekl. "Vlastnit aktiva, kontrolovat celý dodavatelský řetězec. Aktiva máme, vlastníme je, máme je pod kontrolou. Nejsme tak docela DHL, to si přiznáme. Ale nejsme jen lodní linka, jsme integrátor." Nyní se podle něj Maersk také dívá na vlastnictví a tedy i kontrolu nad veškerým svým softwarem – což je otázka, kterou si podle něj kladou i výrobci automobilů.

P.S. Dobrej poturčenec...A ta kontrola, který kontejner vyndají jako první, to snad nemyslí vážně?



SSL Express 31-03-2025 Lepší, ale stále se špatnými čísly

Skupina DB uzavírá fiskální rok 2024 s upraveným EBIT ve výši minus 333 milionů eur. Tisíce pracovních míst mají být zrušeny. Takto vypadají plány těch, kteří jsou zodpovědní za železnici. "Navzdory výraznému zlepšení hospodářského výsledku DB nadále vykazuje špatná čísla," uvedl finanční ředitel Dr. Levin Holle při prezentaci bilančních údajů Deutsche Bahn v Berlíně. Od poloviny roku 2024 je skupina na restrukturalizačním kurzu a program politiky S3 to má napravit: infrastruktura, provoz a ziskovost se mají do roku 2027 vrátit na správnou cestu. Podle

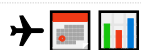
generálního ředitele Deutsche Bahn Richarda Lutze je cílem obnovit výkonnost železnice, výrazně zlepšit zákaznickou zkušenost a vrátit se do černých čísel. Skupina DB uzavřela finanční rok 2024 s upraveným EBIT ve výši minus 333 milionů eur – již s výjimkou dceřiné společnosti DB Schenker, která má být prodána, a evropské dceřiné společnosti pro místní dopravu DB Arriva, která byla prodána v květnu 2024.

Ačkoli výsledek za rok 2024 představuje mírné zlepšení o přibližně 1,8 miliardy eur ve srovnání s předchozím rokem, je to podle DB způsobeno také kompenzačními platbami spolkové vlády za údržbová opatření v infrastruktuře ve výši přibližně 18,2 miliardy eur. Zisk po odečtení úroků a daní z příjmu činil minus 1,8 miliardy eur (2023: -2,7 miliardy eur); Obrat ve výši 26,2 miliardy eur (plus 0,4 procenta) byl na úrovni předchozího roku. Podle finančního ředitele Levina Holleho zůstává ekonomická situace Deutsche Bahn mimořádně vážná. "Příčina spočívá ve špatné provozní kvalitě, způsobené starou a poruchovou infrastrukturou." Podle generálního ředitele Richarda Lutze byla infrastruktura doslova rozřezána na kusy, spolu s rostoucí poptávkou kvůli klimatické neutralitě železnice, nyní vede k obrovským problémům. Podle zprávy měly negativní dopad také stávky odborového svazu strojvůdců GDL v prvním čtvrtletí roku 2024 a zejména slabá ekonomika v železniční nákladní dopravě.

Podle zprávy zaznamenala společnost DB Cargo v roce 2024 pokles poptávky, zejména v energeticky náročných výrobních odvětvích, jako je automobilový a ocelářský průmysl, a také v intermodální dopravě. Celkem DB Cargo loni přepravilo přibližně 180 milionů tun zboží, což je o devět procent méně než v roce 2023; Přepravní výkon klesl o 7,9 procenta na přibližně 68,5 milionu tunokilometrů. Tržby DB Cargo v roce 2024 byly o 3,2 procenta nižší než v předchozím roce, ale přestože restrukturalizační opatření výrazně zlepšila její upravený EBIT o 140 milionů eur, zůstala "pod silným ekonomickým tlakem" s provozní ztrátou 357 milionů eur: Poté, co Komise EU v listopadu 2024 ukončila řízení o státní podpoře vůči Spolkové republice Německo společnosti DB Cargo za podmínek, Nákladní železnice DB musí být zisková do konce roku 2026. Problémovým dítětem zůstává zejména jednovozová doprava, zatímco sektor ucelených vlaků a kombinovaná doprava si vedly dobře.

Restrukturalizační program, který realizuje infrastrukturní společnost DB InfraGO, má přinést obrat k lepšímu. U dceřiné společnosti DB hlásí nárůst tržeb o čtyři procenta na přibližně 8,1 miliardy eur; Díky vyšším federálním fondům je proto upravený EBIT v roce 2024 opět kladný a činí 226 milionů eur (2023: přibližně -1,2 miliardy eur). V rámci S3 se očekává, že již tak velmi vysoké investice v letošním roce opět vzrostou, a to zejména do efektivnější infrastruktury. "DB očekává v roce 2025 společně se spolkovou vládou hrubé investice ve výši více než 20 miliard eur. Podle prognózy vzrostou čisté investice z vlastních zdrojů na více než šest miliard eur," píše skupina. V pilíři infrastruktury bude po uvedení Riedbahn do provozu v prosinci 2024 následovat generální renovace vysoce přetížených tratí mezi Hamburkem a Berlínem a také mezi Emmerichem a Oberhausenem. V pilíři Provoz DB pokračuje v novém plošném řízení stavenišť – synchronizované výstavbě, ve které je v současné době naplánováno přibližně 80 procent údržbových prací v pevně daných stavebních oknech v harmonogramu.

DB však chce také ušetřit peníze: Díky krátkodobým a střednědobým protipatřením by se díky kontrole výdajů mohlo již v roce 2024 ušetřit 300 milionů eur na administrativních nákladech a počet zaměstnanců v oblasti prodeje a administrativy by se snížil o 1 000. Do konce roku 2027 se má počet zaměstnanců snížit přibližně o 10 000 ve srovnání s rokem 2024, a to zejména v administrativě.



Průměrné celosvětové sazby za leteckou nákladní dopravu se ve třetím celém březnovém týdnu zvýšily o dalších +4 %, čímž se vrátily přibližně na úroveň z poloviny ledna a loňského léta, protože trh mimo Asii a Tichomoří pokračuje v obnově po lunárním Novém roce (LNY). Podle nejnovějších týdenních údajů WorldACD Market Data vzrostly průměrné celosvětové spotové sazby ve 12. týdnu (17. až 23. března) o dalších +5 % a dosáhly 2,69 USD za kilogram, přičemž smluvní sazby vzrostly o +3 % na 2,40 USD za kilogram, čímž se průměrný mix spotových a smluvních sazeb na celém trhu zvýšil na 2,45 USD za kilogram. To je o +3 % více než ve stejném týdnu loňského roku. K nárůstu dochází navzdory mírnému (-1 %) mezitýdennímu poklesu (WoW) celosvětově nalétané účtované hmotnosti, která však stále zůstává meziročně o +3 % vyšší. Z hlavních světových regionů původu zaznamenaly zvýšení tonáže WoW pouze Asie a Tichomoří a Afrika (obě země +1 %), přičemž účtovatelná hmotnost pocházející z Asie a Tichomoří byla meziročně o +10 % vyšší. Tento zjevný růst z asijsko-pacifického původu však může být zvýšen dřívějším načasováním LNY na rok 2025 – 29. ledna ve srovnání s 10. únorem loňského roku.

Většina hlavních světových regionů původu zaznamenala ve 12. týdnu nárůst celkových průměrných tržních sazeb a spotových sazeb WoW, včetně zvýšení spotových sazeb WoW o +13 % ze Střední a Jižní Ameriky (CSA) a +5 % z asijsko-pacifického původu na 1,80 USD za kilogram a 3,71 USD za kilogram. Spotové sazby z Blízkého východu a jižní Asie (MESA) také zaznamenaly nárůst WoW ve 12. týdnu o +3 % na 2,81 USD za kilogram, i když je to -17 % pod vysoce zvýšenými úrovněmi touto dobou v loňském roce, kdy tonáž leteckého nákladu z tohoto regionu prudce rostla v důsledku útoků na kontejnerovou dopravu v Rudém moři.

Tonáž z Asie a Tichomoří do Evropy také zaznamenala šestý po sobě jdoucí nárůst WoW od LNY, ale s +2 % to byl také nejmenší z těchto šesti nárůstů WoW. Tonáž vzrostla z Thajska (+6 %), Jižní Koreje (+5 %), Číny (+3 %) a Hong Kongu (+2 %), ale tonáž mimo Japonsko klesla o -8 %. Spotové ceny od Asie a Tichomoří po Evropu také vzrostly o +2 %, v čele s +6% nárůstem WoW z Číny, Jižní Koreje a Tchaj-wanu. Zvýšení spotových sazeb mezi Čínou a Evropou ve 12. týdnu následuje po čtyřech po sobě jdoucích týdnech poklesu WoW a přivádí spotové ceny Číny do Evropy na 4 USD za kilogram, což je přibližně -5 % pod jejich průměrnou úrovní v lednu.

Zdá se, že trhy MESA do Evropy, které po většinu loňského roku zažívaly extrémně vysokou poptávku a ceny, se po určité volatilitě kolem ramadánu víceméně stabilizovaly. Tonáž a sazby se ve 12. týdnu mírně zvýšily ve 12. týdnu pro region jako celek, přičemž klesající poptávka z Indie v 11. a 12. týdnu byla kompenzována nárůstem z Dubaje a Kolomba. Průměrné spotové sazby z MESA do Evropy vzrostly ve 12. týdnu o +2 %, WoW, přičemž nárůst z Dubaje (+6 %) a Indie (+4 %) převážil pokles spotových cen z Kolomba (-3 %, WoW). Ve srovnání s vysoce zvýšenými úrovněmi této doby v loňském roce se spotové sazby z MESA do Evropy ve 12. týdnu meziročně snížily o -23 %, zejména díky snížení z Indie (-32 %) a Bangladéše (-34 %). Naproti tomu spotové ceny z Dubaje ve výši 1,73 USD za kilogram ve 12. týdnu meziročně vzrostly o +14 %.



SSL Express 01-04-2025 Jak se změnila sestava liniových rejdařů v tomto století

Z 50 největších kontejnerových přepravních linek na světě v roce 2000 jich podle nového výzkumu dánské Sea-Intelligence stále existuje pouze 24. Kapacita provozovaná těmito přeživšími dopravci dramaticky vzrostla. Celkově zvýšila svou kolektivní kapacitu z 2,5 mil. TEU v roce 2000 na 26,7 mil. TEU v roce 2025, což představuje 983% nárůst kapacity za 25 let, což se v průměru rovná 10% růstu, každý rok po dobu 25 let.

Sea-Intelligence ve své poslední týdenní zprávě také poznamenala, že kromě 24 přeživších se do top 50 dostalo 26 rejdařů, někteří jako zcela noví a někteří, které byly v roce 2000 mimo top

50. Těchto 26 nově příchozích celkem provozuje 6 % celosvětové flotily – oproti 84 % provozovaným přeživšími, ukazují data Sea-Intelligence.

"Je zřejmé, že se jedná o trh, který prošel extrémní konsolidací. Byla to však také 25letá cesta, kdy se zavedené společnosti zjevně lépe přizpůsobily a rostly na trhu rychleji než nováčci," poznamenala Sea-Intelligence. Tento týden globální flotila lodí pravděpodobně překročí hranici 32 milionů TEU, podle údajů společnosti Alphaliner. Kontejnerová flotila se v tomto století tedy velmi rychle rozrostla. Mety 30 milionů teu bylo dosaženo v červnu loňského roku, kdy se teu-tsunami kaskádovitě valila z loděnic v Asii a přidala rekordní množství novostaveb. Tomuto odvětví trvalo přibližně 50 let, než v roce 2001 dosáhlo hranice 5 milionů TEU. Naproti tomu skoku z 20 m teu na 30 m teu bylo dosaženo za pouhých sedm let.



SSL Express 01-04-2025 Zelené molekuly jsou nejlepší náhražkou fosilní energie

Na 6. konferenci Energy Transition Innovation Talks diskutovali odborníci o potenciálu zelených molekul. Zelená elektřina je kořenem energetické transformace. Zelené molekuly jsou skladovány v zelené elektřině. Zelenou elektřinu je obtížné přepravovat na tisíce kilometrů. Pokud jsou však převedeny do kapalné formy, mezikontinentální přeprava již není problém. Potřebná infrastruktura již existuje. Toto je historie eFuels v kostce. Není třeba se obávat, že by potenciál pro ePaliva mohl být příliš malý a několik planet by dokonce mohlo být dostatečně zásobeno. Výzkumníci Johannes Konrad, Florian Kleissner a Christian Reitmayr z Institutu pohonných jednotek vozidel a automobilové techniky TU Wien ukázali, kde budou spočívat silné stránky a oblasti použití eFuels. Mobilita je zodpovědná za pětinu emisí CO₂ na celém světě, což znamená, že eFuels mohou dosáhnout jejich velkého snížení. Rektor Jens Schneider se chopil pák za otevřenost technologiím a vzájemné obohacování výzkumu a praxe. Jedná se o první výsledek šestých rozhovorů o inovacích v oblasti energetické transformace, které se tentokrát uskutečnily na Technické univerzitě ve Vídni. Druhým důsledkem je, že zakázky technologií dusí pokrok. "Vždy se nám daří lépe, když je zaručena technologická otevřenost," shodují se výzkumníci. Zakázky brzdí pokrok, jediná věc, která by měla být zakázána, je zákaz myšlení. "Technologická čistota" je jen jiné slovo pro zákaz technologií.

Ronald Scheucher, výkonný ředitel mezinárodní poradenské společnosti Mainland Labs, odmítá politický výběr technologií, politici by si měli stanovovat cíle, ale neměli by se považovat za "lepší inženýry". Scheucher varoval před důsledky technologické zaujatosti, jako je migrace technologických kompetencí, které utvářejí lokalitu. "Hybridní strategie založené na technologickém mixu" zkracují přechod ke klimatické neutralitě, demonstroval Scheucher na jednom ze scénářů. Uwe Gaudig, vedoucí projektu eFuel pro leteckou dopravu v Leuně u Lipska, vyzývá politiky, aby se soustředili na svůj hlavní byznys, vytvořili jasná proveditelná pravidla hry a neomezovali ekonomiku při hledání nejkratších cest k dosažení cíle, například mezisektorovými řešeními. Prezident eFuel Alliance Austria Jürgen Roth apeloval na osoby s rozhodovací pravomocí, aby nechaly klimatický vozík táhnout dvěma koňmi (zelenými elektrony a zelenými molekulami) k vysokým klimatickým cílům, společně to mohou udělat mnohem rychleji, zatímco jeden sám by se pod zátěží zhroutil.

Pokud jsou e-paliva uznávána jako řešení pro letadla a lodě, proč by neměla být vítána také pro těžká vozidla, terénní vozidla a s 5 miliony automobilů na rakouských silnicích? "Z toho by měli prospěch všichni, protože čím více se vyrobí, tím více klesají výrobní náklady na litr," říká Jürgen Roth. Generální tajemník eFuel Alliance Stephan Schwarzer proto vyzývá k rychlému odstranění

předpisů o zeleném vodíku, které dosud zastavily mnoho rozumných projektů. Barbara Steffner z vídeňské kanceláře Evropské komise vysvětlila, jak EK hodlá dosáhnout tohoto obratu na základě pracovních programů, které již byly stanoveny. Snížením byrokracie má ekonomika opět získat více vzduchu k dýchání, energie se má zlevnit. Je třeba se vyhnout přemrštěným pokutám od již tak churavějícího automobilového průmyslu. Již bylo rozhodnuto, že v prvním – zpočátku symbolickém kroku – budou limitní hodnoty stanoveny na tři roky namísto jednoho. Ve druhém, rozhodujícím kroku se pak mezní hodnota zaměří na fosilní CO₂, aby se vyplatilo uvádět na trh klimaticky neutrální zdroje energie, v nichž je CO₂ odebraný z atmosféry a vypuštěný do výfukových plynů v rovnováze. "Úleva musí přijít rychle, protože lokalita je pod tlakem a klimatické cíle nečekají," říká Stephan Schwarzer.

P.S. A třetím, zcela zásadním krokem bude výměna stráží na příslušných postech v EK. To jsou žáby na prameni a vše výše naznačené s nimi u vesla neprojde



SSL Express 01-04-2025 Německé odbory a SPD chtějí snížit daň z elektřiny

Jak slíbily ve svých volebních programech, Unie a SPD chtějí snížit daň z elektřiny a snížit poplatky za rozvodnou síť. Vyplývá to z článku označeného pracovní skupinou pro klima a energetiku jako "finální verze", který má (DVZ) k dispozici. "Naším cílem jsou trvale nízké a předvídatelné, mezinárodně konkurenceschopné náklady na energii," píše 16členný orgán v jedenáctistránkovém dokumentu, ve kterém představuje budoucí klimatickou a energetickou politiku. Podle toho budou muset podnikatelé a spotřebitelé v dlouhodobém horizontu platit minimálně o 5 centů za kilowatthodinu méně. Kumulativně se očekává, že snížení daně z elektřiny letos uleví podnikům a domácnostem o 4,8 miliardy eur. V letech 2026 až 2028 to pak podle deníku bude 6,3 miliardy, 8,5 miliardy a 8,7 miliardy eur. Smluvní strany se dále zavazují trvale rozšířit kompenzaci cen elektřiny a rozšířit ji i na další průmyslová odvětví. Z článku není přesně jasné, jaké. Strany také slibují úlevy v souvislosti s poplatky za síť. Pro rok 2025 to má být 5,4 miliardy, v roce 2026 pak 5,7 miliardy eur a v letech 2027 a 2028 po 6 miliardách eur. V zásadě se chtějí držet německých a evropských klimatických cílů, ale dodávají, že "globální oteplování je globální problém a mezinárodní společenství ho musí řešit společně". Jak již určila předchozí vláda, strany chtějí realizovat pařížské klimatické cíle a dosáhnout cíle klimatické neutrality do roku 2045.

Stanovení cen CO₂ je ústředním nástrojem pro dosažení klimatických cílů. Podporován bude evropský systém obchodování s emisemi 2, do něhož mají být integrovány také doprava a budovy. "Chceme tak zajistit hladký přechod z německého zákona o obchodování s emisemi z pohonných hmot na ETS 2, který bude mít evropský efekt od roku 2027," uvádí se v dokumentu. Příjmy z CO₂ mají plynout zpět k firmám a občanům. To je myšlenka, kterou Unie reprezentovala ve svém volebním programu klimatickým bonusem. Měly by existovat nebyrokratické a sociálně odstupňované úlevy a dotace na bydlení a mobilitu. "Kompenzujeme těžce postižená hospodářská odvětví v hospodářské soutěži bez byrokracie," pokračuje zpráva. Jak moc tím bude zatížen federální rozpočet, je otevřené. Semaforová vláda tento slib vepsala do své koaliční smlouvy již v roce 2021. Chtěla kompenzovat dvojí zátěž mytného za CO₂ a ceny CO₂. Až do rozpadu koalice však tento slib nedodržela.

V kapitole o klimatu a energetice je zmíněna i nadrozměrná a těžká doprava. Budoucí koaliční partneři zde chtějí usnadnit a zrychlit přepravu těžkých energetických zařízení a vytvořit celostátní digitální procesy napříč agenturami.

Pokud jde o paliva, Unie a SPD se umisťují šířeji než předchozí vláda. Chtějí "rozhodující rozšíření" obnovitelných zdrojů energie. Patří mezi ně vodíková, solární, větrná a bioenergie, vodní energie a geotermální energie. Útlum uhlí má proběhnout do roku 2038. Budoucí koaliční partneři však chtějí nechat prověřit, zda je možné obnovení provozu nedávno odstavených jaderných elektráren. Zákon o energetické účinnosti, který se dotýká i dopravního průmyslu, má být novelizován a zjednodušen. Mimo jiné zavazuje společnosti k zavedení systémů energetického nebo environmentálního managementu.

P.S. To není apríl. Jako by se v Německu nekonaly žádné volby...



♀ SSL Express 01-04-2025 Harmonogram tunelu Fehmarnbelt v ohrožení

Tunel Fehmarnbelt by mohl být otevřen mnohem později, než se původně plánovalo. Jedním z důvodů je to, že poslední ze čtyř speciálních lodí pro spouštění tunelových prvků byla dodána později. Vyplyvá to ze čtvrtěční výroční zprávy dánské společnosti Sund & Baelte Holding A/S. Tunel staví její dceřiná společnost Femern A/S.

Ve zprávě se uvádí: "Harmonogram otevření na konci roku 2029 je tak významně zpochybňován. Proto je třeba provést intenzivní práci na optimalizaci procesů pokládání a instalace.

Harmonogram bude znovu posouzen, až budou spuštěny první prvky tunelu." Podle předchozích plánů se tak mělo stát již na konci roku 2024, ale nyní se počítá až letos.

Podle čtvrtěční zprávy v dánských novinách "Berlingske" se na německé straně objevily problémy se stavebními pracemi, což také způsobilo zpoždění. Podle tohoto média byli dopravní politici v dánském parlamentu informováni, že otevření by mohlo být odloženo až o pět let.

Na začátku března Philipp Nagl, generální ředitel společnosti DB InfraGo, na konferenci o šlesvicko-holštýnské železnici na otázku, zda bude DB InfraGo s připojením k Fehmarnské úžině v září 2029 skutečně dokončeno: "Dokud Dánové věří v září 2029, věříme v to i my".



? SSL Express 02-04-2025 Peking se snaží zbrzdit prodej Hutchison Ports

Peking se snažil zabránit prodeji přístavní divize CK Hutchison společností BlackRock a Mediterranean Shipping Co (MSC), což byla transakce, která měla proběhnout dnes. Rozhodnutí konglomerátu kontrolovaného Li Ka-shingem z minulého měsíce prodat 80 % společnosti Hutchison Ports za 22,8 miliardy dolarů v rekordní přístavní transakci, která zahrnuje 43 přístavů zahrnujících 199 kotvišť ve 23 zemích, bylo čínskými úřady vnímáno velmi špatně. Nyní Peking dal jasně najevo, že se pokusí prodej zablokovat.

"Státní správa pro regulaci trhu uvedla, že provede přezkum v souladu se zákonem, aby ochránila spravedlivou tržní soutěž a ochránila veřejný zájem," řekl mluvčí čínského ministerstva zahraničí Guo Jiakun na tiskové konferenci v Pekingu. Guo řekl, že Peking "se vždy důrazně staví proti používání ekonomického nátlaku a aktů hegemonické šikany, které porušují a poškozují legitimní práva a zájmy jiných zemí".

Pokud se dohoda uskuteční, MSC, největší kontejnerová linka na světě, by také vedla ligovou tabulku Drewryho Global Terminal Operator (GTO). Dohoda MSC s BlackRock o převzetí terminálů Hutchisonu mimo Čínu by znamenala, že dopravce přeskočí společnosti jako PSA International, COSCO, APM Terminals a DP World na Drewryho seznamu a bude se chlubit kombinovaným objemem 78,3 milionu teu.

Společnost Hutchison Ports byla původním globálním provozovatelem terminálů, který na počátku 90. let překonal své hongkongské kořeny a investoval nejprve v zahraničí ve Felixstowe a Shenzen, čímž si rychle vybudoval portfolio, které bylo po mnoho let největší sítí kontejnerových terminálů na světě, a které šlo ruku v ruce s dalšími zájmy konglomerátu v oblasti nemovitostí,

telekomunikací a maloobchodu. Za posledních 20 let se dominance přístavů CK Hutchison propadla z prvního na šesté místo mezi globálními provozovateli terminálů.



SSL Express 02-04-2025 Wabererovy silné stránky se mění

Maďarská logistická skupina Waberer's představila svou rozvahu za finanční rok 2024, která ukazuje výrazné posuny v ziskovosti jednotlivých divizí. V uplynulém kalendářním roce dosáhl poskytovatel služeb, s nímž se obchoduje převážně v Budapešti, celkového obrátu ve výši 757,5 milionu eur, což představuje nárůst o 6,5 procenta ve srovnání s předchozím rokem; Tržby ve čtvrtém čtvrtletí však byly meziročně nižší o 4,2 procenta na 176,0 milionu eur. Čistý zisk skupiny se ve srovnání s rokem 2023 snížil o 8 milionů eur, tj. o 26,9 procenta, na 21,7 milionu eur; čistý zisk ve výši 9,3 milionu eur za čtvrté čtvrtletí znamená skok v zisku o 152,7 procenta, resp. 5,6 milionu eur ve srovnání s předchozím rokem. Na roční účetní závěrce Maďarů je však pozoruhodné rozdělení tržeb, které zaznamenaly rekordní zisk před úroky a zdaněním (EBIT) ve výši 24,2 milionu eur v pojišťovací divizi, která je sice s 80,2 miliony eur nejslabší z hlediska tržeb, ale od toho odvozenou návratnost tržeb má 30,2 procenta.

Naproti tomu sektor mezinárodní dopravy, segment s nejvyšším obrátem s 442,4 miliony eur, přispěl k celkovému EBIT skupiny ve výši 45 milionů eur necelými 3,6 procenta s EBIT 1,6 milionu eur; v této obchodní oblasti se zisk propadl o 82 procent ve srovnání s předchozím rokem. V regionální smluvní logistice dosáhla společnost Waberer's EBIT ve výši 19,2 milionu eur z 20procentního meziročního nárůstu obrátu o 251,8 milionu eur, což je o 3,9 milionu eur nebo 25,4 procenta více než v předchozím roce. Také v tomto segmentu EBIT v posledním čtvrtletí téměř explodoval, když vzrostl o 2,6 milionu eur, resp. 194,4 procenta, na čtvrtletní zisk 3,9 milionu eur.

"Přestože údaje o spotřebě domácností vykazovaly v průběhu roku známky stagnace jak v Evropě, tak v Maďarsku, skupina Waberer's Group dokázala díky své růstové strategii a vhodné diverzifikaci aktivit pokračovat v růstu tržeb i ziskovosti," říká s výsledkem spokojený Zsolt Barna, předseda představenstva a generální ředitel. Poskytovatel služeb například dosáhl v roce 2024 důležitých strategických cílů zahájením podnikání v oblasti železniční dopravy a rozšířením smluvní logistiky spuštěním národní sítě skladů.

Skupina pokračuje ve své diverzifikační strategii prostřednictvím dalších akvizic v segmentu pojištění a vstupem do silniční osobní dopravy akvizicí 51procentního podílu ve společnosti Pannon-Busz-Rent Kft., která poskytuje přepravní služby pro zaměstnance v průmyslových a zemědělských společnostech. Podle společnosti Waberer's v průběhu roku snížil svůj vlastní vozový park o 94 vozidel a 217 řidičů, zejména v Polsku, a to kvůli vnějším faktorům; dceřiná společnost Link to nahradila spediční činností se subdodavateli s nižším rizikem.

Během uplynulého kalendářního roku se čistý dluh skupiny zvýšil o 22,5 milionu eur; s hodnotou 236,7 milionu eur má poměr čistého dluhu 2,3násobek zisku před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací (EBITDA). Nárůst byl způsoben především poklesem hotovosti a peněžních ekvivalentů v důsledku dokončení akvizic společností MDI a PSP Group.



SSL Express 02-04-2025 V případě krádeže nákladu v přístavu je odpovědnost omezena (zdroj DVZ)

Za odcizení nedoprovázeného návěsu ze skladovacího prostoru trajektového přístavu obdrží spediční společnost od provozovatele trajektu pouze částečnou náhradu. V opačném případě by musela prokázat zavinění na straně trajektové společnosti. Tak se původně rutinně plánovaná přeprava vyvinula v právní problém pro středně velkého poskytovatele logistických služeb. V

listopadu 2022 pověřil přepravní zákazník "B" společnost přepravou téměř 27 tun mědi ze Švédska do Itálie. Pro plavbu přes Baltské moře mezi Trelleborgem a Lübeckem používala spediční společnost trajektovou společnost.

Dne 17. listopadu 2022 zaparkoval řidič dříve online registrovaný a nedoprovázený návěs s obdrženým povolením k vjezdu na vyhrazeném parkovacím místě na tzv. předskladňové ploše trajektového mola v Trelleborgu. Krátce poté návěs zmizel - a od té doby zůstal nevystopovatelný. Přesné okolnosti krádeže se nepodařilo objasnit. Existuje však možnost, že neznámé osoby využily mezeru v poškozeném přístavním plotě jako přístup.

Hodnota zboží činila 215 799,63 eur, které si zákazník zajistil prostřednictvím pojištění přepravy. Po vypořádání pojistné události se pojišťovna obrátila na logistickou společnost. Ta následně učinila trajektovou společnost odpovědnou za plnou škodu a popřela, že by její odpovědnost byla účinně omezena jejími všeobecnými obchodními podmínkami.

Pokus o mimosoudní vyrovnání se nezdařil. Spedice poté podala žalobu u zemského soudu v Lübecku. V řízení trajektová společnost odmítla jakoukoli odpovědnost. Tvrdila, že řidič dodal návěs příliš brzy, což lze přičíst rizikové oblasti žalobce. Přístav měl navíc dostatečná bezpečnostní opatření a spediční společnost měla možnost za poplatek rezervovat speciálně hlídané parkovací místo. Krajský soud ve svém rozsudku ze dne 5. března 2024 (sp.zn.: 13 HKO 25/23) rozhodl, že žaloba je přípustná, avšak pouze částečně opodstatněná. Trajektová společnost ručí za věci samé, ale povinnost zaplatit náhradu škody je omezena na 85 880,34 eur v souladu s § 481, 498 (1), 499, 504 a 507 německého obchodního zákoníku (HGB).

Soud rozhodl, že zasílatel je oprávněn domáhat se vlastním jménem náhrady škody způsobené objednatelům přepravy formou likvidace škody třetí osobou. Dále bylo prokázáno, že návěs byl předán ve smyslu § 481 německého obchodního zákoníku. S přidělením konkrétního parkovacího místa trajektovou společností začala kontrola trajektové společnosti nad přepravovaným zbožím. To znamená, že návěs podléhá péči trajektové společnosti. Dalekosáhlejší nárok neuspěl kvůli zákonnému omezení odpovědnosti. Podle § 507 lze o neomezené odpovědnosti uvažovat pouze v případě, že sama trajektová společnost jednala s hrubou nedbalostí – což soud neuznal. Krádež z vyhrazeného parkovacího místa nevede automaticky k závěru o nedbalém jednání, pokud jsou kontroly prováděny ve vstupních a výstupních prostorách přístavu. Obecné bezpečnostní riziko není dostatečné k tomu, aby se jednalo o hrubě nedbalé jednání.

Soud také odkázal na ustálenou judikaturu Spolkového soudního dvora (spisová značka: I ZR 128/15): Žalobce vždy nese důkazní a důkazní břemeno za úmyslné nebo nedbalé jednání dopravce nebo jeho pomocníků. To platí bez ohledu na rozsah škody. Z rozsudku vyplývá, že i v případě značných finančních ztrát v provozu s návěsy bez doprovodu zůstávají překážky pro neomezenou odpovědnost vysoké. Speditéři by měli pečlivě prozkoumat smluvní podmínky v kombinované dopravě – a v případě potřeby přemýšlet o dalších možnostech zabezpečení nebo pojištění, aby účinně zmírnili rizika při manipulaci v námořních přístavech.



SSL Express 03-04-2025 Úzká místa v přístavech se zhoršují

Zpoždění a přerušení provozu v liniové dopravě se opět masivně zvýšily. Přestože je kontejnerová doprava v současné době mimo sezónu, fronty lodí před hlavními přístavy se stále prodlužují. Minulý týden zaznamenala společnost Linerlytica, která se zabývá průzkumem asijského trhu, podíl více než 9 procent na světové flotile kontejnerových lodí, která je zakotvena kvůli obsazeným kotvištím v přístavech.

To odpovídá objemu výrazně většímu než činí celá flotila společnosti Hapag-Lloyd a o něco méně než flotila společnosti Cosco. Pro srovnání, před rokem ve stejnou dobu činil tento podíl přibližně 5 procent. Většina lodí – přibližně dvě třetiny – v současné době čeká před přístavy v

severovýchodní Asii nebo severozápadní Evropě. Hlavními důvody, které odborníci uvádějí, jsou přetrvávající zpoždění liniových služeb spojená s velmi vysokými objemy nákladu před čínským Novým rokem, který nyní dorazil do evropských dovozních přístavů a způsobuje špičkové využití kapacity v terminálech.

Podle statistiky kontejnerových obchodů (CTS) bylo v lednu v Asii pro Evropu naloženo více kontejnerů než v kterémkoli předchozím měsíci: 1,74 milionu TEU. To bylo o 20 procent více než ve stejném měsíci loňského roku. Kromě toho stávky v dopravě a administrativě v několika zemích severozápadní Evropy, včetně Německa, zhoršily nahromadění nákladu až po nábrežní zeď. 31. března vypukly v Belgii celostátní stávky proti vládním škrtům v penzích. V terminálech v Antverpách, Hamburku, Rotterdamu a Le Havru se obsazenost pohybuje mezi 75 a 90 procenty, což vede k omezením a masivním čekacím dobám při přepravách po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách všude, jak minulý týden uvedla společnost Kühne + Nagel. Další zátěží budou pravděpodobně změny jízdního řádu v průběhu aliančních změn v lodní dopravě, které doposud probíhaly poměrně v tichosti. Zdá se, že ke zvýšení využití kapacity přispěly také překážky v přístavech a související ztráty produktivity v liniových službách. Zároveň se prý od poloviny března poněkud zvedl počet rezervací. V každém případě současné odhady opět předpokládají lepší obsazenost dopravy na Dálném východě a Evropě o více než 90 procent. To však mělo dosud jen omezený pozitivní vliv na sazby za přepravu. Po rychlém poklesu od ledna se zdá, že spotové sazby pro dodávky z Číny do severní Evropy dohánějí přibližně 1 300 amerických dolarů/TEU a 2 000 dolarů/FEU. Zásvěcenci trhu neočekávají možné výrazné zvýšení dříve než na konci dubna nebo na začátku května.

Otázkou zůstává, zda objemy provozu podpoří růst cen. Pokud jde o vývoj v Evropě, index nákupních manažerů pro výrobní sektor v eurozóně zveřejněný minulý týden dává důvod k opatrnému optimismu. Dílčí index produkce se poprvé po dlouhé době vyšplhal nad hranici 50 bodů, která naznačuje růst. Od tohoto týdne však bude v USA uplatňováno mnoho nových represivních cel, která pravděpodobně výrazně ztíží podnikání exportnímu průmyslu v této zemi i v Asii.



SSL Express 03-04-2025 Maersk vyvíjí technologii pro vytvoření "Amazonu logistiky"

Společnost Maersk se snaží vybudovat "Amazon pro logistiku" se svou integrační strategií, která je podporována interním vývojem softwaru. Během akce u příležitosti spuštění svého nejnovějšího dvoupalivového plavidla *Adrian Maersk*, regionální manažer pro rozvoj obchodu Martijn van Heezik, uvedl, že dánský dopravce má nyní ve svém softwarovém týmu více než 5 000 lidí.

"Myšlenka je taková, že chceme vyvíjet co nejvíce softwaru interně – tam, kde to dává smysl," vysvětlil.

Ole Trumpfheller, generální ředitel společnosti Maersk North Europe, uvedl, že věří, že Maersk je nyní lépe chápán spíše jako integrátor než jako dopravce se svou ambicí stát se významným hráčem na integrované logistické scéně – ale připustil, že "ještě není tak docela DHL".

Jeho přestup z DB Schenker v květnu loňského roku, spojené s nedávným schválením jmenování bývalého generálního ředitele společnosti Ceva Logistics Xaviera Urbaina do představenstva mateřské společnosti Maersk, APMM, přináší vysokou úroveň odborných znalostí v oblasti logistiky, které jí pomohou dosáhnout jejích cílů. Zavedení většího interního vývoje softwaru by mělo zvýšit úroveň autonomie a kontroly, kterou má společnost nad svými aktivy, což je považováno za klíč ke zvýšení úrovně efektivity, a van Heezik poznamenal, že v této oblasti bylo dosaženo pokroku. Tým se snaží spojit více než 20 platforem, které nabízí, poznamenal a potvrdil, že tento propojený přístup umožní rychlejší zavádění a větší viditelnost.

To je podle něj důležité zejména pro zákazníky, kteří otvírají nový sklad a potřebují podporu. "Pokud máte platformu pro sklady, můžete ji velmi rychle rozvinout tak, aby vyhovovala potřebám zákazníka. "Pak máte platformu pro logistiku, pro dopravu, pro skladování – máte to všechno: 'Amazon logistiky'," řekl van Heezik.

P.S. A pak se něco stane, vy vytočíte help linku a tam na vás mluví robot. Hurá, miluji technokratický přístup v logistice

--



SSL Express 03-04-2025 Trend umělé inteligence: Apple rozšiřuje nabídku v němčině

Služba "Apple Intelligence" je nyní v EU k dispozici v několika jazycích. Technici hovoří o nejrozmáhlejší aktualizaci pro iPhone za dlouhou dobu.

Apple vydal nové systémové verze iOS 18.4, iPadOS 18.4 a macOS 15.4 překvapivě brzy. Čerstvá aktualizace přináší Apple Intelligence do EU poprvé s rozšířenou podporou jazyků v němčině, francouzštině, italštině a španělštině. Na populárním mobilním telefonu iPhone a v kanceláři na počítači mohou nyní uživatelé Apple využívat funkce umělé inteligence zcela mimo anglicky mluvící svět.

Apple Intelligence nabízí úpravy textu a obrázků pomocí umělé inteligence, pokročilou správu zpráv a "vizuální inteligenci", která rozpoznává informace z prostředí. Další inovací je přímá integrace ChatGPT do Siri, která uživatelům umožňuje získávat odpovědi poháněné umělou inteligencí v celém systému.

S těmito inovacemi se Apple – stejně jako jeho konkurenti Microsoft a Google – stále více spoléhá na umělou inteligenci.



♀ SSL Express 03-04-2025 Nelegální kabotáž je stále větší nepříjemností

Kabotáž byla dlouho trnem v oku mnoha německým dopravním společnostem – ta nelegální, samozřejmě. Na sociálních sítích je kritizována za úbytek nákladu ve vnitrostátní německé dopravě a někteří hovoří o – vnímaném – podílu nelegální kabotáže ve výši 90 procent. Německo je zemí číslo jedna v oblasti kabotáže v Evropě: Podle údajů Eurostatu (2023/základ: tunokilometry) je 10,5 procenta vnitrostátní německé přepravy realizováno kabotáží. 54 procent veškeré kabotážní přepravy v EU se uskutečňuje na německém území. BGL také nemá spolehlivé údaje o nelegální kabotáži. Ale pokud může věřit zprávám z trhu, "pak se problém kabotáže v posledních měsících a letech spíše zvětšil než zmenšil," řekl mluvčí představenstva asociace silniční nákladní dopravy BGL. "Stále více našich členských společností hlásí podezření na nelegální kabotáž v rámci tzv. pracovní skupiny," pozoruje již několik měsíců – pravděpodobně v důsledku špatné ekonomické situace.

Zdá se totiž, že počet porušení kabotáže v loňském roce opět vzrostl, jak vyplývá z výsledků pravidelných kontrol prováděných odpovědným Spolkovým úřadem pro logistiku a mobilitu (BALM). V roce 2024 bylo v celé zemi zkontrolováno 15 475 vozidel. 639 z nich bylo odmítnuto, což je míra 4,13 procenta. V předchozích dvou letech to bylo 3,1 a 3,75 procenta. V loňském roce bylo na jednu stížnost zjištěno v průměru asi 1,7 porušení. Bylo vybráno přibližně 1,67 milionu eur na kaucích, což je o 15 procent více než v předchozím roce. V této souvislosti však BALM pravidelně upozorňuje na to, že výsledky kontrol prioritních akcí obecně nejsou reprezentativními výsledky, které by umožňovaly vyvodit žádné spolehlivé závěry o celkové situaci. Je to proto, že místa zaměřených inspekcí jsou speciálně vybírána na základě zkušeností inspekčních služeb, určitých hotspotů, jako jsou přístavy nebo průmyslové zóny, a obchodních informací. "Nikdo

nepopírá, že kabotážní průmysl má problém," zdůrazňuje prezident společnosti BALM Christian Hoffmann v rozhovoru pro DVZ. Z tohoto důvodu BALM od roku 2023 uvádí kabotáž samostatně také jako součást svých statistik v rámci kontrol dodržování ustanovení zákona o silniční nákladní dopravě (GüKG). V roce 2023 (údaje za rok 2024 ještě nebyly zveřejněny) bylo na celostátní úrovni zkontrolováno 58 042 vozidel z hlediska souladu s předpisy o kabotáži a u 3 052 z nich bylo vzneseno námitky. Výsledná míra stížností ve výši 5,25 procenta je dokonce přibližně o 1,5 procentního bodu vyšší než u kontrol Focus ve stejném roce. BALM neposkytuje přesvědčivé vysvětlení tohoto vývoje.

Pokud při inspekcích vznikne podezření, že se nejedná o přestupek, následují velmi složité provozní kontroly. S ohledem na velké úsilí "se pak chceme vydat do podniků, kde máme jistotu, že něco najdeme," vysvětluje Hoffmann. Pět řídicích center zařízení BALM společně realizuje každý rok přibližně 220 takových projektů, včetně inspekcí. Přibližně 80 000 přeprav je zkontrolováno z hlediska legálnosti. 20 až 25 procent je stěžováno, z toho 10 procent je způsobeno porušením kabotáže. Celkově vedou kontroly společnosti k pokutám nebo tzv. konfiskacím, které obsahují skimming zisku, ve výši 1,8 až 2 miliony eur ročně. Hoffmann by rád kontroloval stále častěji – zejména v noci. Infrastruktura to však jednoduše neumožňuje, říká s ohledem na přeplněná parkoviště pro nákladní automobily. Doufá ve zlepšení v plánovaných 16 takzvaných digitálních kontrolních bodech, které mají být vybudovány do roku 2028 na odpočívadlech podél hlavních silničních tahů dálnice. Ty sice budou primárně určeny pro hledání přetížených kamionů, ale budou určeny i pro všechny ostatní účely kontroly, oznamuje šéf BALM. Uvedení pilotního zařízení do provozu na parkovišti Scholle-Süd u Dürenu je plánováno na říjen tohoto roku.

P.S. Ještě že jsme tak malí, tady stačí vykrádání místních trhů při návratu do mateřské země = v tranzitu



SSL Express 04-04-2025 Contargo rozšiřuje železniční služby

Contargo nabídne od konce srpna 2025 dva nové železniční produkty. Jeden terminál v severní Francii (Dourges) bude propojen se dvěma terminály ve středním Polsku a Duisburgem do Dourges. "Dvě nové železniční tratě jsou krokem k rozšíření našich železničních služeb v Evropě a poprvé nabízejí kontinentální vlaková spojení," řekl Andreas Mager, generální ředitel společnosti Contargo Rail Services.

Od konce srpna bude kyvadlová doprava Duisburg-Dourges (DDS) spojoval terminál Lille Dourges Conteneur Terminal (LDCT) v Dourges (Francie) a intermodální terminál Duisburg (DIT) s pevným jízdním řádem a třemi okružními jízdami týdně. Dourges má spojení s dalšími městy ve Francii, jako jsou Bordeaux, Lyon, Marseille, Paříž, Perpignan a Rennes. Na DIT v Duisburgu lze využít železniční spojení do Polska, České republiky, Rakouska a Číny.

Druhým novým spojením je kyvadlová doprava mezi Polskem a Francií. Začíná také na konci srpna a zahrnuje dvě trasy mezi Polskem a Francií: Dourges–Krzewie a Dourges–Kutno. Dvě polská města se nacházejí nedaleko Lodže ve středním Polsku. Přímé spojení mezi Dourges a terminálem Miratrans v Krzewie začíná jednou zpáteční cestou týdně. Po krátké počáteční fázi plánuje Contargo zvýšit frekvenci na dvě zpáteční jízdy týdně.

Trasa Dourges–Kutno končí nebo začíná na terminálu Central PL v Kutně. Na cestě bude mezipřistání v DIT v Duisburgu. Spojení mezi Dourges a Duisburgem má být zajištěno s frekvencí tří okružních jízd týdně. Contargo má v úmyslu nabídnout druhý úsek mezi DIT a Central PL prostřednictvím partnerského připojení v intermodální síti PCC, která v současné době provozuje pět zpátečních jízd týdně.

"Naším cílem je ve střednědobém horizontu zvýšit podíl železnice na naší modální dělbě a dále posílit kombinovanou dopravu v Evropě rozšířením kontinentální dopravy mimo západní a severní přístavy," říká Thijs van den Heuvel, COO Transport Network společnosti Contargo.

SSL Express 04-04-2025 Emirates vstupuje do expresního obchodu

Letecká společnost Emirates spouští doručovací službu Emirates Courier Express. Služba je zaměřena na firemní zákazníky a nabízí mezinárodní přímé spojení pro odesílání balíků, včetně doručení na místo určení. Společnost Emirates bude spolupracovat s partnery při celním odbavení, jakož i při vyzvednutí a doručení ke zpracování. Expedice je řešena digitálně, včetně napojení na zákaznické systémy a sledování zásilek.

K rozšiřování obchodního modelu dochází na pozadí rostoucího významu přeshraničního elektronického obchodování. Ve srovnání s přepravními časy klasické letecké přepravy v délce přibližně jednoho týdne, během níž byla dosud realizována značná část letecké přepravy e-commerce, je expresní letecká přeprava výrazně rychlejší. Doposud byla tato část letecké přepravy doménou dopravců jako jsou DHL Express, UPS nebo Fedex.

Podle Emirates byla nabídka předem otestována v několika zemích, včetně Spojených arabských emirátů, Saúdské Arábie, Jihoafrické republiky a Velké Británie. Průměrná dodací lhůta v pilotní fázi byla podle společnosti necelých 48 hodin. Nabídka bude zpočátku omezena na těchto sedm trhů, ale postupně se bude rozšiřovat.

Na rozdíl od konvenčních logistických modelů s centrálními překladišti se Emirates spoléhá na přímou přepravu mezi místem odeslání a přijetím. K tomu bude nasazena flotila více než 250 širokotrupých letadel.

P.S. I ty, Brute?

SSL Express 04-04-2025 Proč jsou plánované pokuty USA za vjezd do přístavů katastrofou

Plánované pokuty v USA jsou čiré šílenství, není co zastírat. Pokud by pravidla skutečně vstoupila v platnost v plánované podobě, nebyli by žádní vítězové. Američtí vývozci zboží s poměrně nízkou hodnotou by byli novými pravidly nejvíce zasaženi: riskují, že jednoduše zůstanou sedět na svém zboží, protože dopravci by mohli stáhnout své lodě z velké části amerických přístavů. Pokud by se však američtí vývozci zmocnili cenného dopravního prostoru, stal by se tak drahým, že by to bylo doprovázeno ztrátou velkého podílu jejich marží.

Nebylo by možné dosáhnout ani účelu regulace: americká průmysl stavby lodí nemůže být vybudován v tak krátkém čase, jak Bílý dům zjevně slibuje. Spíše by trvalo desítky let, než by se USA staly relevantním hráčem v loďařství.

Majitelé lodí pravděpodobně začnou v budoucnu objednávat své novostavby v Japonsku a Jižní Koreji. Ale ani loděnice těchto dvou loďařských zemí by se nestaly vítězi amerických plánů: loděnice v Japonsku i Jižní Koreji jsou plně obsazeny na nadcházející roky a nemohou tak uspokojit předvídatelný nárůst poptávky.

SSL Express 04-04-2025 Rakouská pošta výrazně navyšuje objem balíků

Tržby Rakouské pošty se v roce 2024 zvýšily o 13,9 procenta na 3,1 miliardy eur. Bez zahrnutí tržeb v Turecku se tržby zvýšily o 9,2 procenta. "Vidíme se strategicky dobře umístěni. Transformace od stále klesajícího obchodu s listovními zásilkami k rostoucímu obchodu s balíky a tím i k větší internacionalizaci postupuje dobře," říká Walter Oblin, generální ředitel Rakouské pošty.

Všechny divize Rakouské pošty dokázaly v uplynulém finančním roce zvýšit své tržby. V divizi Mail & Direct Mail vzrostly tržby o 4,1 procenta na 1,2 miliardy eur. Podle společnosti měla pozitivní vliv úprava tarifů k 1. září 2023 a supervolebnímu roku 2024.

Divize Parcel & Logistics dosáhla ve vykazovaném období nárůstu tržeb o 20,9 procenta na 175 milionů eur. Balíkový obchod se vyvíjel velmi pozitivně ve všech regionech, ve kterých Rakouská pošta působí. Silný růst byl dosažen zejména v Turecku, kde vysoká inflace a směnný kurz turecké liry ovlivnily vývoj obratu. Bez zahrnutí balíkového obchodu v Turecku vzrostly tržby v této divizi o 12,7 procenta.

Pokud jde o zisky, Rakouská pošta zaznamenala rok, který označuje za velmi úspěšný. EBITDA se zvýšila o 8 procent na 422,7 milionu eur a zisk před úroky a zdaněním (EBIT) vzrostl o 9 procent na 207,3 milionu eur.

Po silném růstu tržeb o 13,9 procenta v roce 2024 díky pozitivním jednorázovým vlivům očekává rakouská pošta v roce 2025 konsolidaci. Cílem skupiny pro rok 2025 je dosáhnout mírného růstu obratu za předpokladu, že bude zachována kontinuita vývoje turecké liry. Očekává se, že zisk před úroky a zdaněním (EBIT) bude v roce 2025 činit přibližně 200 milionů eur.

P.S. A česká pošta zase, kromě výrazné ztráty se může pochlubit růstem v divizi prodeje stíracích losů a dětských hraček!

--

