

Svaz spedice a logistiky ČR: rok 2024 byl pro dopravce komplikovaný a výhled je nejasný

Rok 2024 byl pro české dopravce komplikovaný kvůli válce na Ukrajině, teroristickým útokům v oblasti Rudého moře a Suez, nedostatku řidičů a dalším problémům v dopravě. Podle Svazu spedice a logistiky České republiky námořní, letecké, železniční i silniční přepravy čelily různým výzvám, což mnohdy vedlo k vyšším nákladům a zpožděním. Nepodařilo se dosáhnout očekávaného poklesu cen v námořní dopravě. Rostla poptávka po letecké přepravě v segmentu e-commerce, zatímco železniční dopravu omezovaly výluky v Německu. V ČR je potřeba urychlit elektrifikaci železničních tratí. Silniční doprava se v ČR zvýšila hlavně v tranzitních směrech.

Rok 2024 byl z pohledu Svazu spedice a logistiky České republiky pro dopravce komplikovaný a výhled na další období je nejasný. „Například rejdari se vyhýbali oblastí Rudého moře a Suez z důvodu teroristických útoků. Zaznamenána byla řada incidentů, lodě tedy, i z důvodu pojištění, proto volily cestu mnohem delší, nákladnější a také pomalejší. To zamíchalo s kartami na trhu námořní dopravy natolik, že očekávaný pokles cen z důvodu přebytku lodí se v současnosti nekoná,“ popsal situaci Petr Rožek, výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky České republiky. Plavidla, která byla dříve původně volná, zaplnila skulinu v rámci delších tras. „Ani v roce 2025 stále ještě nepřichází dlouho očekávaný přesah nabídky lodí nad poptávkou, který by měl adekvátní vliv v podobě tlaku na snižování cen na námořním trhu. Ceny těchto přeprav v současnosti nejsou nízké,“ konstatoval Petr Rožek.

E-commerce rozhybala trh leteckých přeprav

Co se týče dopravy letecké, ze začátku loňského roku na tom příliš dobře nebyla. „Nastartování vyšších objemů přeprav přišlo v létě, kdy se více rozhybal trh leteckých přeprav v segmentu e-commerce. Asi to souviselo také s tím, že se na trhu objevila dvojice nových velmi silných e-shopů, které zaplňovaly letadla na dlouhých trasách. Spolu s tím také rostl apetit leteckých společností, rostla cena,“ uvedl Petr Rožek. Doplnil, že letecké přepravy ožívají pod nátlakem nakupujících z e-shopů hlavně v obdobích svátků, například Vánoc, Valentýna, Velikonoc a podobně.

Ideální situace není ani v oblasti dálkových železničních přeprav z Číny do Evropy, které ovlivnila invaze Ruska na Ukrajinu. „Mnohé firmy se té trasy možná i oprávněně bojí, takže se pokoušejí hledat trasy alternativní. Alternativní trasa vede přes Kaspické moře, Baku a potom dál do Evropy. Tato trasa však obnáší mnoho manipulací, což výhodné také není. Železniční doprava v tuto chvíli neroste, i když na druhou stranu by pochopitelně mohla být velkou konkurencí námořnímu businessu, protože je rychlejší,“ zmínil Petr Rožek.

Železniční výluky v Německu působí problémy v přístavech

Ve středním Německu byl navíc spuštěn velký rekonstrukční projekt, který se projevuje výraznými odklony dopravy. „Německé dráhy jako hlavní tranzitní země po železnici ztratily schopnost spolehlivé dopravy zboží v čase. Výluky a zpoždění jsou na denním pořádku, což působí problémy v přístavech a dalších uzlových bodech,“ sdělil Petr Rožek. V ČR by pomohla rychlejší elektrifikace tratí.



foto Pixabay

A silniční doprava? V loňském roce byla otevřena řada nových úseků dálnic, staví se i nadále. „Silniční doprava v ČR vloni narostla především v tranzitním směru. Je to kvůli tomu, že Rakousko opět zvýšilo mýto, navíc je na rakousko-německém pomezí vysoká dopravní kongesce, takže se mnoho přeprav přesunulo na české silnice. Tranzit je v současnosti tak vysoký, že ani naše D1 zase nestačí. Silniční doprava měla být postupně utlumována ve prospěch železnice, ale tento sen se rozplývá pod tlakem na rychlou a flexibilní přepravu,“ řekl Petr Rožek.

Vodní doprava po Labi byla eliminována

Využívána je i vodní doprava, především v rámci přeshraničního provozu. „Zde došlo na dlouhou dobu k zastavení vodní dopravy kvůli zřícení mostu v Drážďanech. Druhý most hrozí zřícením hned za hranicemi. Vodní doprava po Labi byla tedy eliminována, což činí velké problémy některým vývozcům,“ potvrdil Petr Rožek.

Jak dále uvádí, daří se kombinovaným přepravám železnice-silnice, především díky vypravovaným vlakům do a z přístavů. Stále při-

bývají další linky, často se ale naráží na nedostatečnou kapacitu železnic. „Nepříjemné je, že neroste vnitroeurospá kombinovaná přeprava. Jde o vlaky přepravující silniční návěsy, případně kontejnery. Silniční doprava tu železniční zastihuje svou rychlostí. Zmínil bych i kombinovanou přepravu v podobě kombinace silniční-letecká. Jsou hodně využívána jiná letiště než česká, takže k nám zboží míří ve velké míře kamióny,“ popsal situaci Petr Rožek. „Na letišti v Praze vznikla iniciativa, která má za cíl vrátit zdejším letišti jeho dřívější důležitost českého hubu leteckého carga, ale jestli se to podaří v konkurenci Budapešti, která hodně posílila objemy zboží, to je otázka. Navíc Polsko připravuje výstavbu nového letiště a Lipsko se stalo centrálním bodem pro kurýrní společnosti. Frankfurt také nespí na vavřínech, významné jsou z hlediska carga například i letiště v Mnichově a Norimberku.“

Na dopravu bude mít vliv i to, kdy skončí konflikt na Ukrajině. „Pro dopravce bude konec války znamenat velké příležitosti. Bude potřeba zajišťovat dodávky dílů, potravin atd. Je otázka, kdy k tomu dojde,“ poznamenal Petr Rožek.

Prestížní kongres FIATA v ČR: networking a prezentace českých firem

Svazu spedice a logistiky České republiky bylo v letošním roce přiděleno pořadatelství evropské sekce světového kongresu FIATA. „Tato pro Česko prestižní událost se uskuteční v září. Plánován je networking i prezentace českých firem. Podpora akce se nabízí pro členy našeho svazu i další zájemce,“ konstatoval Vít Votroubek, předseda představenstva Svazu spedice a logistiky České republiky a CEO společnosti PST CLC Mitsui-Soko. (tz)

Novým členem Konfederace zaměstnavatelů se stala Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR

V lednu 2025 se novým členem Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR stala i Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR. Konfederace se tak stala největším svazem zaměstnavatelů s nejširším spektrem jednotlivých sektorů a největším počtem zastupujících subjektů, resp. firem a zaměstnavatelů. V současnosti Konfederace zaměstnavatelů sdružuje přes 140 profesních svazů a asociací, které reprezentují více než 23 000 firem a zaměstnavatelů s více než 1 750 000 zaměstnanci.

„Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR je dlouholetá a velmi profesionální organizace, jež dlouhodobě hájí zájmy jednotlivých živnostníků, ale i menších firem a zaměstnavatelů. Jsem velmi rád, že se stala naším členem,“ uvedl Jiří Horecký, prezident Konfederace zaměstnavatelů, který dále doplnil: „Chystáme pro naše členy v letošním roce celou řadu

změn, zejména profesionálnější a intenzivnější interní a externí komunikaci, pravidelnější poskytování zpráv, několik nových diskuzních fór se členy vlády ČR a významnými odborníky, ale i řadu drobných inovací.“

Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR byla založena v roce 2001 jako politicky nezávislý subjekt, který je hlavním repre-

zentantem nejširšího podnikatelského segmentu v ČR. Zastřešuje malé a střední podniky, živnostníky, spolky, cechy a sdružení zastupující konkrétní profesní zájmy. „Vstup Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR do Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů vnímáme jako významný krok, který umožní lépe propojit lobbystické aktivity a odborné know-how. Společně tak můžeme přispět k dalšímu růstu a rozvoji českého podnikatelského prostředí,“ sdělil předseda představenstva AMSP ČR Josef Jaroš.

Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR byla založena v roce 1990, v době, kdy vznikalo mnoho zájmových a profesních uskupení. Mnohé z nich pak dospěly k závě-

ru, že je nutné, aby došlo ke koordinaci těchto subjektů, spolupráci v oblastech společných zájmů a cílů a prosazování zájmů podnikatelů a zaměstnavatelů s vládami při vytváření státní správy, vznikajících rad hospodářské a sociální dohody, ministerstev apod. V současnosti odpovídá rozsah i činnost Konfederace složení a širokému zaměření jednotlivých svazů, a s tím související problematiky od zemědělství, stavebnictví, důlního, textilního, kožedělného a naftového průmyslu, školství, zdravotnictví, kultury, sociálních služeb, kovoprůmyslu, dopravy, službové činnosti, zaměstnávání zdravotně postižených, výrobního a spotřebního družstevnictví, živnostníků až po problematiku spojenou s malým a středním podnikáním ve všech kategoriích. (tz)

Opatření EU proti americkým clům jsou logickým krokem, věříme, že obchodní spor nebude eskalovat

Hospodářská komora ČR vnímá rozhodnutí Evropské unie zavést odvetná opatření proti americkým clům na dovoz oceli a hliníku jako logické vyústění situace, kdy se diplomatickými cestami nepodařilo zabránit jednostrannému kroku americké administrativy. Komora zároveň vyjadřuje naději, že tento obchodní spor tímto krokem skončí a nebude se dále prohlubovat dalšími obrannými opatřeními.

Hospodářská komora tak reaguje na 25% clo na veškerý dovoz oceli a hliníku do USA, které americká administrativa zavedla v březnu. Evropská unie na tento krok reagovala oznámením, že od 1. dubna zavede protiopatření zahrnující odvetná cla na americké zboží, například motocykly, bourbon či lodě, v hodnotě

osm miliard eur. Další kolo protiopatření v hodnotě 18 miliard eur by mělo být představeno v polovině dubna. „Jakékoliv politické kroky vedoucí k zavádění celních bariér v mezinárodním obchodě nejsou z ekonomického hlediska přínosné. Ochranná cla poškozují nejen vývozce, ale v konečném důsledku i spotřebitele a širší

hospodářský sektor na obou stranách Atlantiku. Doufáme, že se obchodní spor mezi EU a USA tímto krokem uzavře a že obě strany budou hledat cestu k otevřenému a férovému obchodnímu prostředí,“ uvedl tajemník Hospodářské komory ČR Ladislav Minčič.

Přímý dopad amerických cel na český průmysl bude omezený, protože vývoz české oceli do USA činí pouze 1–1,5 % celkové domácí produkce. Významnější vliv podle Ladislava Minčiče mohou mít ale nepřímé důsledky, například oslabení německého průmyslu, který je významným odběratelem české oceli pro další zpracování.

Evropa je zatím chráněna dovozními kvótami na čínskou ocel, které platí do roku 2026, a následně bude fungovat mechanismus uhlíkového vyrovnání (CBAM), který vyrovná konkurenční výhody zemí s nižšími environmentálními standardy.

Hospodářská komora dlouhodobě zastává postoj, že jakékoliv celní války jsou škodlivé pro hospodářský sektor všech zúčastněných stran a přinášejí nejistotu do mezinárodního obchodního prostředí. „Věříme, že obchodní spor mezi EU a USA nebude dále eskalovat a že se podaří najít řešení, které podpoří volný a férový obchod,“ dodal Ladislav Minčič. (tz)