

# SSL EXPRES

## 29.01. – 02.02. 2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY  
[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



### SSL Express 29-01-2024 Přístav (Luka) Koper mění barvu na zelenou

Přístav Koper se prohlásil za zelený přístav. Sousedí těsně se starým městem Koper; hlavní rozhodnutí řešit zelenou budoucnost tedy padlo před několika lety i v přístavu.

Na rozdíl od mnoha jiných přístavů nemá LK žádné průmyslové závody, které by bylo nutno spravovat (např. rafinérie). Díky své geografické poloze představuje nejkratší cestu pro náklad na cestě z Dálného východu do střední a východní Evropy. Jinými slovy, nejen minimální počet ujetých námořních mil (Nm) a tedy nejnižší spotřeba, ale také nejnižší emise CO<sub>2</sub> vypouštěné do ovzduší. Je to velmi výrazný výsledek.

Podle McKinsey si Evropané velmi dobře uvědomují změnu klimatu, a proto budou brát otázku emisí CO<sub>2</sub> do svých životních návyků vážně. Proto byl právě postaven nový kamionový terminál, který je v provozu od ledna 2024. Hlavním důvodem bylo vystěhování kamionů z města Koper, kde se nacházel starý kamionový terminál.

Nové investice:

Fotovoltaická stanice: využití slunečných dnů. Luka Kp počítá s 30% soběstačností v elektřině

Monitorování mořské vody na denní bázi

Elektrifikace mola (v blízké budoucnosti): hlavním cílem je připojit plavidla, když jsou na kotvišti, a tím snížit hlučnost (neběží žádné generátory) + 0 produkovaných emisí CO<sub>2</sub>

eResources: nahrazení současných zdrojů elektrifikovanými (příklad: eRTG)

Symbióza: Luka Kp má v samotném přístavu 300 olivovníků. Vyrábí vlastní vysoce kvalitní olivový olej, který pak vrací svým obchodním partnerům jako dárky.

Certifikáty, které máme: EMAS, ISO14001, ISO50001

P.S. Olej mají fakt dobrý. Tak to asi myslí vážně



### SSL Express 29-01-2024 Tunomíle naskakují, protože vrcholící námořní bitvy způsobují narušení

Lodní doprava v současnosti čelí maximálnímu výpadku, protože podniká úhybné akce v Rudém a Černém moři a vyhýbá se vyschlému Panamskému průplavu.

Průměrná vzdálenost celosvětového námořního obchodu se loni zvýšila ze 4 943 na 5 036 mil, což je třetí největší roční nárůst v tomto století a šestinásobek průměru, ukazují nová data Clarksons Research.

„Přestože se velké změny ve vzorcích obchodu často neopakují, rostoucí složitost námořního obchodu (včetně geopolitiky) je pro lodní dopravu stále důležitějším trendem,“ uvádí nejnovější týdenní zpráva od Clarksons. Narušení, které bylo prokázáno v minulém měsíci kolem Rudého moře, zaznamenalo Clarksonův odhad, že celkový počet tunokilometrů se letos zvýší o dalších 2,4 %, přičemž dodává: „Obchodní vzdálenost a tunomíle jsou v roce 2024 opět důležitým faktorem, v dalším příkladu lodní dopravy zvládající narušení.“

Kromě útoků Houthisů z Jemenu se lodní doprava musí potýkat s návratem pirátství ze Somálska. Loď na hromadný náklad se o víkendu dostala pod palbu ze skifu, zatímco srílanské úřady oznámily, že srílanské rybářské plavidlo unesli somálští piráti. Britská válečná loď odrazila v sobotu v Rudém moři útok dronů rebelů Houthis, zatímco Trafigura, nájemce tankeru Marlin Luanda, ocenil „mimořádnou obětavost a statečnost“ posádky při hašení požáru, který vypukl na pravoboku lodi poté, co ji v pátek večer zasáhla raketa. Pokud jde o kontejnerovou přepravu, která byla prvním odvětvím, které se masově přesunulo od Rudého moře na trasu okolo jižní Afriky, analytici společnosti pro liniové poradenství ve své nejnovější týdenní zprávě tvrdí, že toto odvětví je v současné době svědkem největšího ničivého dopadu krize v Rudém moři, a že podmínky pro přepravce se v budoucnu poněkud zlepší, teprve až se plavba okolo jižní Afriky stanou normou.

Nicméně v kombinaci s nestabilní bezpečnostní situací v Černém moři a omezeným provozem procházejícím suchem zasaženým Panamským průplavem čelí lodní doprava narušení v rozsahu, který byl dosud svědkem jen zřídka, což konstatovala i Organizace spojených národů. Organizace OSN pro obchod a rozvoj, UNCTAD, vyjádřila to, co popsala jako „hluboké obavy“ z eskalujících narušení globálního obchodu. Vedoucí obchodní logistiky UNCTAD Jan Hoffmann nastínil v pátek na denním tiskovém briefingu OSN podrobnou analýzu situace organizace. „Rozvojové země jsou vůči těmto narušením obzvláště zranitelné a UNCTAD zůstává ostražitá při sledování vyvíjející se situace,“ řekl Hoffmann.



### **SSL Express 30-01-2024 Evropská přístavní aliance pro boj proti organizované trestné činnosti**

Drogové gangy se stávají stále větší hrozbou pro námořní hospodářství EU a přístavní města, uvedla komisařka EU pro vnitřní věci Ylva Johanssonová. Vzhledem k tomu, že evropské justiční orgány a společnosti v tomto odvětví jsou mezinárodně propojeny, musí se také propojit přístavní správy, aby mohly bojovat proti zločincům. Za tímto

účelem byla minulou středu založena evropská přístavní aliance. Lodní společnosti, provozovatelé přístavů, námořní průmysl, celní správa, justiční orgány a policie mají v EU úžeji spolupracovat, aby lépe kontrolovaly šíření pašování drog a organizovaného zločinu v evropských přístavech. Za tímto účelem byla ve středu v Antverpách založena "Evropská přístavní aliance". Evropská komise a belgické předsednictví Rady Evropské unie uspořádaly za tímto účelem zahajovací konferenci. Dalším krokem je vypracování pracovního plánu aliance.

Jen v přístavu v Antverpách bylo v roce 2023 zadrženo rekordní množství 116 tun kokainu. Pašeráci a organizované gangy jsou stále silnější a "téměř nikdy nejdají pouze na vnitrostátní úrovni," uvedla komisařka EU pro vnitřní věci Ylva Johanssonová. "Abychom mohli bojovat proti jejich síti, potřebujeme také síť." Pokud je pro pachatele trestné činnosti v určitém přístavu EU obtížnější, trvá jim někdy pouhé dva týdny, než přemístí svou činnost do jiných přístavů. Jednou z deseti priorit belgického předsednictví Rady Evropské unie v boji proti organizovanému zločinu je proto poskytnout stejnou ochranu všem evropským přístavům a posílit odolnost evropských logistických center proti trestné činnosti, uvedla belgická ministryně vnitra Annelies Verlindenová. V rámci přístavní aliance se má zlepšit přeshraniční spolupráce mezi celními orgány, vyšetřovateli drog, justičními orgány a námořním průmyslem.

Aby získali přístup do přístavů, "zločinci často podplácejí zaměstnance nebo jim nebo jejich příbuzným vyhrožují a jsou při tom velmi agresivní," řekla Johanssonová. Polovina vražd v EU souvisí s obchodem s drogami. Prostřednictvím korupce se gangy také snažily infiltrovat do společností a administrativy. To je hrozba pro společnost. Byznys a soudnictví musí spolupracovat, aby našly způsoby, jak zabránit korupci, řekla Johanssonová. Prosazuje také lepší výměnu informací s vyšetřovateli drog v Latinské Americe o podezřelých nákladech lodí, které jsou stále na cestě do Evropy.

Verlindenová uvedla, že v posledních letech Belgie investovala výrazně více peněz do dalších kamer a skenerů v přístavech, vycvičila speciální jednotky a více propagovala celní správu. Zmínila rovněž prohlášení o spolupráci v boji proti organizované trestné činnosti, které v únoru 2023 podepsaly vlády Belgie a Nizozemska, obce Antverpy a Rotterdam a lodní společnosti MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd a Seatrade. Patří mezi ně například zavedení "chytrých" kontejnerů a plomb, které zabrání nepozorovanému otevření kontejnerů nebo jejich přesunu na jiná místa během přepravy, nebo pravidla pro kontrolu zaměstnanců. V červnu 2023 se v Antverpách konala konference, na které Verlindenová hovořila s ministerskými kolegy z Nizozemska, Německa, Francie, Španělska a Itálie a také se zástupci Evropské komise, Europolu a Eurojustu o boji proti zločineckým sítím. Na otázku novinářů, zda by mělo být užívání drog v EU trestáno, aby se omezila poptávka, komisařka EU pro vnitřní věci

Johanssonová odpověděla, že si neuvědomuje, jak by to mohlo ovlivnit organizované gangy a násilí. "Vůbec to nevidím jako řešení," řekla.

## **SSL Express 30-01-2024 Stávka na železnici skončila předčasně**

GDL a DB obnovují kolektivní vyjednávání. Probíhající protestní akce v nákladní dopravě skončila 28. ledna v 18 hodin, uvedly odbory. Kromě toho bude v nadcházejících týdnech pro zákazníky na železnici větší spolehlivost. GDL ukončila stávku proti Deutsche Bahn předčasně. Jak odbory oznámily v sobotu odpoledne, stávka v nákladní dopravě skončila 28. ledna v 18 hodin a stávka v osobní dopravě 29. ledna ve 2 hodiny ráno. Původně měla protestní akce trvat šest dní a skončit v pondělí večer. Deutsche Bahn písemně souhlasila s tím, že je ochotna vyjednat o klíčových požadavcích odborů, uvedla GDL ve zdůvodnění předčasného ukončení stávky. "Strany kolektivní smlouvy pokračují v jednáních na základě písemné smlouvy," oznámil dále svaz.

Další stávky se prozatím konat nebudou. Deutsche Bahn a GDL se dohodly na mírovém závazku do 3. března. Od 5. února se o platech bude jednat za zavřenými dveřmi. "V případě, že jedna ze stran zaregistruje potřebu, budou okamžitě povoláni dva moderátoři, aby poskytli podporu," uvedla železnice v prohlášení. Deklarovaným cílem obou stran je dosáhnout kolektivní smlouvy do konce mírového závazku. V sobotu ráno bylo oznámeno, že obě strany jsou zpět v jednání. V "konstruktivní atmosféře" byla všechna témata projednána a zapracována do plánu pro další jednání.

Výplata kompenzačního bonusu ve výši 1 500 eur v březnu již byla dohodnuta. Pokud jde o otázku vyšších platů, Deutsche Bahn říká, že je ochotna vyjednat o pevných částkách namísto pouhého procentuálního navýšení. Otázka pracovní doby, která je pro GDL obzvláště důležitá, je také na pořadu jednání nadcházejících jednání. Železnice je připravena jednat o "modelech zkrácení pracovní doby" pro pracovníky na směny, uvedla společnost.

Současná stávka je čtvrtou stávkou od začátku sporu o mzdy. Začala v úterý večer v nákladní dopravě a ve středu ráno v osobní dopravě. Minulý týden skupina představila nabídku, která zahrnuje o 4,8 procenta více peněz pro zaměstnance od srpna a dalších 5 procent navíc od dubna 2025. Od ledna 2026 si pak strojvůdci a průvodčí budou moci vybrat mezi dalším zvýšením mezd o 2,7 procenta nebo o hodinu práce týdně méně, vyplývá z této nabídky DB. GDL původně tuto nabídku minulý týden odmítla. Vadilo jí zejména jedno omezení: DB tuto možnost od 1. ledna 2026 podmínila tím, že skupina zaměstná dostatečný počet strojvůdců a průvodčích. V sobotních tiskových zprávách obou stran nepadla ani zmínka o nové nabídce zaměstnavatele.

Stávka, stejně jako tři předchozí průmyslové spory GDL, způsobila zrušení tisíců vlaků. Podle společnosti stál každý den stávky železnice 25 milionů eur. Není možné přesně vyčíslit cenu pro GDL. Podle Weselského odbory vyplácejí stávkujícím 10 eur stávkového platu za hodinu a maximálně 100 eur za směnu. Účast na stávce však nebyla v poslední době zveřejněna. Přibližně 10 000 zaměstnanců DB je v současné době placeno na základě kolektivních smluv sjednaných s GDL. Železniční a dopravní odborový svaz (EVG) je ve skupině zastoupen mnohem silněji.



## **SSL Express 30-01-2024 Vnitrozemská vodní doprava je spolehlivým partnerem v době stávek**

Stávka strojvůdců GDL masivně narušila dodavatelské řetězce. Systém vodních cest může významně přispět ke stabilizaci situace a zachování bezpečnosti dodávek.

Spolkový svaz německých vnitrozemských vodních cest (BDB) upozorňuje na to, že na pozadí stávky strojvůdců GDL je systém vodních cest i nadále k dispozici jako spolehlivý a efektivní partner v dopravním řetězci. Podle BDB stále existují přepravci, kteří se při nákladní dopravě spoléhají pouze na železnici nebo dokonce pouze na Deutsche Bahn. Například podle zprávy vysílací společnosti SWF má chemická společnost BASF obrovské problémy s dodávkami vagonů s produkty zákazníkům v přepravě jednotlivých vozů. Ty jsou obvykle vyzvedávány lokomotivami DB Cargo v Ludwigshafenu a přivezeny k zákazníkovi. Během stávky jsou však vlaky rušeny. Chemická společnost se proto podle svých slov snaží, aby tyto přepravy zajišťovaly kamiony, nebo jsou kontejnery s objednanými produkty naskládány v areálu továrny BASF, dokud stávka neskončí.

"To ukazuje, jak důležité a rozumné je multimodální, inteligentní propojení vodních, železničních a silničních druhů dopravy. Na jedné straně zajišťuje, že rostoucí objem zboží může být řízen efektivně a šetrně ke klimatu. Na druhé straně multimodalita výrazně zvyšuje odolnost dodavatelských řetězců v případě mimořádných událostí, jako jsou stávky nebo velké škody na dopravní infrastruktuře. Vnitrozemská vodní doprava je připravena jako spolehlivý partner převzít zboží a kompenzovat omezení v železniční logistice," říká prezident BDB Martin Staats.

V roce 2022 přepravila vnitrozemská vodní doprava po německých vodních cestách přibližně 182 milionů tun zboží, zejména volně loženého zboží, jako jsou stavební materiály, rudy, uhlí a ocel. Plavidla vnitrozemské plavby však nabývají na významu také pro přepravu kontejnerů nebo pro přepravu nadrozměrných a těžkých nákladů. "Mokrý způsob dopravy" má přitom stále kapacitní rezervy. Politici se také domnívají, že by měly být využívány: Na pozadí ambiciózních cílů snižování emisí v odvětví dopravy v nadcházejících letech a desetiletích německá vláda i Evropská komise

oznámily, že se chtějí výrazně více zaměřit na ekologickou vnitrozemskou vodní dopravu.

P.S. Ještě že naše dráha tak často nestávkuje: nemáme totiž vůbec žádnou alternativu!

### ✈️🚫✖️ **SSL Express 29-01-2024 Výstražná stávka na Lipsko-Halle**

Podle Verdiho se netýká jen osobní dopravy, ale také nákladní dopravy. Na pozadí třicetihodinové výstražné stávky je mzdový spor mezi letištní společností a odbory. Na letištích Lipsko-Halle a Drážďany byla kvůli výstražné stávce zrušena řada letů plánovaných na nedělní večer a na dnešek. Zaměstnanci společnosti Mitteldeutsche Flughafen AG vstoupili v neděli do třicetihodinové výstražné stávky. Očekává se, že výluka potrvá do úterních 0:00 ráno.

Na začátku v neděli večer se podle Verdi-ho sešlo v Lipsku více než 200 dělníků na stávkovém mítinku. Podle informací stávkují například hasiči, administrativa, technika a zaměstnanci pozemních odbavovacích služeb, kteří letadla nakládají, vykládají a tankují. Podle Verdiho se to týká nejen osobní dopravy, ale i nákladní dopravy. Běží zde pouze minimální provoz.

Na pozadí je mzdový spor mezi letištní společností a odborovým svazem Verdi. Odbory požadují kompenzaci inflace ve výši 3 000 eur a také pevnou částku 650 eur měsíčně navíc pro všechny zaměstnance. To je nutné, protože mzdy zaměstnanců jsou až o čtvrtinu nižší než na jiných letištích. Společnost Flughafen AG považuje tak velký nárůst za neslučitelný s její hospodářskou situací. Podle vlastních informací je letiště Lipsko-Halle čtvrtým největším leteckým nákladním uzlem v Evropě.

P.S. Další spolek, který nechce pochopit, že po covidu nejsou už peníze zadarmo

### 🚢↔️🚪 **SSL Express 30-01-2024 Evropské přístavy by neměly být zásadně ohroženy rudomořskou krizí**

Pozorovatelé trhu se rozcházejí v názorech na možné dopady na přístavy v důsledku odklonu kontejnerové dopravy v důsledku útoků Hútíů. Současný prudký pokles počtu přesměrovaných lodí ve srovnání s koncem roku 2023 však pravděpodobně naznačuje, že nedojde k velkému přetížení jako v době pandemie.

Analytici Bank Hongkong & Shanghai Banking Corporation (HSBC) očekávají, že v nadcházejících týdnech začne docházet k přetížení kontejnerových přístavů. V současné době se zdá, že nic nenasvědčuje tomu, že by k takovému vývoji mělo dojít, právě naopak: kapacita slotů, která je v současné době zakotvena před přístavy po celém světě, je o 12 procent nižší než v první polovině předchozího měsíce; pokud jde

o evropské přístavy, je to dokonce o 32 procent méně než v předchozím měsíci. Na pozadí současné situace je odklon 79 procent kontejnerových lodí kolem mysu Dobré naděje a s tím spojená delší doba plavby až o dva týdny; to má dopad zejména na dopravu mezi Dálným východem a Evropou. Analytici HSBC očekávají, že klid před přístavy by se mohl brzy změnit v opak, a poukazují na podobné efekty na začátku pandemie koronaviru v březnu 2020. V té době se také parkovací kapacita před evropskými přístavy ve srovnání s předchozím měsícem zmenšila téměř o 30 procent, aby se během čtyř měsíců dostala o 60 procent nad úroveň před pandemií.

Analytik společnosti Drewry Simon Heaney se také domnívá, že existuje riziko přetížení přístavů, ale nedomnívá se, že dopady nastávající během pandemie lze přenést do očekávaných scénářů. "Nemyslím si, že tyto dva výchozí body jsou srovnatelné," řekl Heaney DVZ. "Během lockdownů během pandemie prudce vzrostla poptávka po fyzickém zboží v kontejnerech, což v kombinaci s nedostatkem logistických kapacit zvýšilo náklady na dopravu," říká Heaney. Dnes je na druhé straně poptávka mnohem nižší, protože vládní stimuly poklesly a výdajové návyky se přesunuly zpět ke službám. "Přebytek kontejnerových lodí je dnes navíc mnohem větší, než tomu bylo během pandemie. To je špatná zpráva pro lodní společnosti v normálních časech, ale na druhou stranu jim to dává větší odolnost, aby se vyrovnaly s narušením," říká Heaney. Existuje proto riziko, že odklony by mohly vést k tomu, že lodě budou při příjezdu do Evropy uvízlé v přístavech, což by mohlo mít dopad na globální dodavatelské řetězce, řekl Heaney. "Dopady však pravděpodobně nebudou tak tvrdé jako během pandemie, kdy koronavirus paralyzoval celý dodavatelský řetězec od začátku do konce."

Podle společnosti Kuehne + Nagel se odklon lodí kolem mysu Dobré naděje v současné době týká 215 lodí s celkovou kapacitou slotů přibližně 2,8 milionu TEU. To je výrazně méně než na konci loňského roku. Na konci prosince 2023 napočítala společnost Kühne + Nagel celkem 365 lodí s kapacitou slotů kolem 5 milionů TEU. Provozovatel terminálů Eurogate mezitím bez obav vyhlíží nadcházející týdny. Odklon lodí po Africe znamená, že časy příjezdu lodí jsou obtížněji předvídatelné, ale zároveň, zejména v této době, je společnost v úzkém kontaktu se zákazníky lodní společnosti, aby se co nejlépe připravila na provozní výzvy na terminálech. Pro Eurogate je výhodou, že provozuje různá místa v severní Evropě (Hamburk, Bremerhaven, Wilhelmshaven), takže lodě mohou být v případě potřeby po konzultaci s dopravci přesměrovány, pokud by došlo k přetížení jednotlivých terminálů. To se již osvědčilo během brexitu nebo během pandemie koronaviru.

Drewry poukazuje na to, že dopravci mají určitě možnost ovlivnit údajně akceptovanou dobu zpoždění. Heaney uvádí jako příklad trasu ze Singapuru do Rotterdamu: Ačkoli objížďka kolem mysu Dobré naděje prodlužuje trasu o 3 600 námořních mil (asi 6 700 kilometrů), dopravci by mohli mít své lodě dopluté do Rotterdamu již asi po 25 dnech při cestovní rychlosti 19 uzlů, tedy ve stejný čas jako



lodní společnosti, které obsluhují stejný přístav rychlostí 13 uzlů a směřují své lodě přes Suezský průplav. A tak se podle Heaneyho opakování událostí pandemického období není třeba obávat. "Samozřejmě, že bude nějakou dobu trvat, než budou lodě přeplánovány, takže tlak bude v počáteční fázi ještě větší, ale situace by se měla uvolnit, jakmile bude vše na svém místě a sítě tras se přizpůsobí plánovaným objížděním."

BLG Logistics Group očekává od konce ledna a začátku února "pokles objemu" pro divizi Automotive. Důvodem je skutečnost, že zákazníci lodních společností se pro přepravu z Dálného východu rozhodli pro trasu přes Afriku a mys Dobré naděje. V závislosti na trase to znamená prodloužení plavby o 10 až 20 dní. Po počátečním zpomalení by se frekvence dodávek opět měla změnit, pokud by směřování přes Afriku pokračovalo delší dobu, uvedli Karsten Dirks, provozní ředitel společnosti BLG AutoTerminal Bremerhaven, a Axel Bantel, výkonný ředitel prodeje BLG Automobile Logistics. V tomto případě se také předpokládá, že se změní rotace lodí a počet zastávek lodí. U severoevropských přístavů lze s větší pravděpodobností očekávat zvýšení objemu, pokud bude obsluhováno méně přístavů v odvětví Středomoří. Dobrá komunikace, včasné plánování, využití přepadových oblastí v blízkosti přístavu a vnitrozemských terminálů a také flexibilní personální plánování jsou proto důležitými faktory pro co nejlepší řešení takové fáze.

## **SSL Express 30-01-2024 Cenový boom a otřesy v alianci posilují námitky proti prodeji HMM**

Zdá se, že krize v Rudém moři a blížící se odchod společnosti Hapag-Lloyd z aliance THE Alliance zvyšují váhu výzev k odložení prodeje společnosti HMM jihokorejskému zpracovateli drůbeže Harim Group. Minulý měsíc největší akcionáři HMM, státem kontrolovaná Korea Development Bank (KDB) a Korea Ocean Business Corp (KOBC), vybrali konsorcium Harim a soukromé společnosti JKL Partners jako preferovaného zájemce o dopravce.

Společnost HMM přešla pod státní kontrolu v roce 2016 poté, co vyměnila dluh za vlastní kapitál, aby zabránila bankrotu. V roce 2021, kdy provozovatelé linkové dopravy dosáhli rekordních zisků uprostřed logistických potíží způsobených Covid-19, začala KDB hledat kupce. V uplynulých dvou týdnech jednaly odbory zastupující kancelářské a námořní zaměstnance HMM se zúčastněnými stranami v jihokorejském námořním průmyslu a očekávaly, že krize v Rudém moři přinese kontejnerovým dopravcům další nečekané zvýšení sazeb, kdežto odpůrci prodeje tvrdí, že proto dojde k menší synergii mezi vlajkovým dopravcem a operacemi Harimu zaměřenými na přepravu suchého nákladu. Harim totiž v roce 2015 koupil společnost Pan Ocean, největší jihokorejskou společnost pro přepravu sypaných materiálů.



Jeon Jung-geun, předseda odborů námořníků HMM, řekl: "Společnost HMM plánuje do roku 2026 rozšířit svou flotilu lodí pro přepravu volně loženého zboží na 55 lodí [z 29], takže pokud se Harim stane dalším vlastníkem HMM, bude se flotila překrývat s flotilou společnosti Pan Ocean. Je velmi pravděpodobné, že investice do flotily HMM pro přepravu sypkých materiálů budou zrušeny, aby se předešlo oslabení ziskovosti." Objevily se také obavy, že operace společnosti HMM v oblasti suchého hromadného nákladu budou sloučeny s operacemi společnosti Pan Ocean, která má téměř 80 lodí pro přepravu hromadného nákladu. Pan Jeon uvedl, že existuje obava, že by společnost HMM mohla zůstat závislá pouze na kontejnerovém segmentu. Odbory rovněž vyjádřily znepokojení nad tím, že byla vybrána společnost Harim, která má méně aktiv než HMM, což vedlo k tomu, že místní média tento krok popsala jako "krevetu, která spolkla velrybu".

Předpokládá se, že první kolo jednání mezi KDB, KOBC a Harim bylo posunuto na 6. února, protože obě strany se nedohodly na odložení výměny konvertibilních dluhopisů v držení státu za další akcie HMM.

## **SSL Express 30-01-2024 Volvo uvádí na trh energeticky úsporný model FH Aero**

Řada těžkých nákladních vozidel FH od společnosti Volvo Trucks získává nové členy rodiny. Díky prodloužené přední části vozu s aerodynamickým designem a kamerovým monitorovacím systémem údajně aero modely spotřebují až o 5 procent méně energie a tím šetří emise. S aerodynamicky optimalizovanými odnožemi řady FH nyní švédský výrobce nákladních vozidel Volvo Trucks představil své první modely, jejichž přední části byly prodlouženy dopředu o 24 centimetrů v rámci rozměrů povolených od roku 2021. Přední část byla podrobena dalšímu jemnému doladění a systém zrcátek byl nahrazen řešením kamerového monitoru.

Obě úpravy by měly podle výrobce pomoci snížit energetické nároky a u variant se spalovacím motorem i emise CO<sub>2</sub> o 5 procent oproti standardnímu FH.

„Nové Volvo FH Aero je naše nejefektivnější nákladní vozidlo všech dob. Pokračujeme ve snižování CO<sub>2</sub> v celém našem sortimentu,“ říká Roger Alm, prezident Volvo Trucks. FH Electric je nabízen i v nové verzi. Volvo FH16 navíc přichází s nově vyvinutým motorem o výkonu 780 k v aerodynamické výbavě. S novou sérií Volvo Trucks nyní také zavádí systém kamerového monitoru, který nahrazuje konvenční zrcátka. Změna na jedné straně snižuje odpor vzduchu a na druhé zvyšuje zorné pole řidiče. Kromě toho by se měla zlepšit viditelnost za deště a tmy, ale také na přímém slunci a při jízdě v tunelech. Při jízdě s přívěsem se aktivuje funkce automatického posouvání kamery, která sleduje pohyb následujících přívěsů.

Mezi další inovace patří brzdy s brzdovými kotouči bez odporu (s „brzdovými destičkami bez odporu“), dále vyvinutá technologie I-See inteligentního tempomatu a integrovaný navigační systém s mapami přizpůsobenými specifickým potřebám nákladního vozidla, které se automaticky aktualizují.

Bez ohledu na to, jakou pohonnou jednotku si kupující zvolí – ať už jde o elektrický, plynový nebo vznětový motor – všechny varianty nového Volvo FH Aero nabízejí podle výrobce nižší spotřebu energie, delší dojezd a lepší bezpečnost a jízdní vlastnosti. Nové modely nákladních vozidel budou uvedeny postupně v letech 2024 až 2025 ve čtyřech verzích: Volvo FH Aero, Volvo FH Aero Electric, Volvo FH Aero Gas-Powered a Volvo FH16 Aero.

P.S. Bez zrcátek bude moje auto taky v pohodě "žrát" o 5% míň (je to cca 1 litr u nákladáku a 0,3 l u osobáku). Toť opravdu významná úspora

## **SSL Express 30-01-2024 Slabá poptávka a nadměrná kapacita zvyšují napětí u dopravců s linkami v Rudém moři**

Navzdory značnému narušení kontejnerové dopravy způsobenému krizí v Rudém moři zůstává spotřebitelská poptávka slabá a zároveň je odvětví liniové dopravy silně přezásobeno kapacitou. Analytici se skutečně domnívají, že obrovské nárůsty spotových sazeb ve směru východ-západ od prosince byly z větší části způsobeny obavami, že by se mohla vrátit pandemická krize dodavatelského řetězce, která dusila odvětví linkové dopravy v roce 2021 a na začátku roku 2022. "Existuje dostatečný prostor pro pokrytí takovýchto narušení," uvedl Simon Heaney, senior manažer pro výzkum kontejnerů ve společnosti Drewry. Pan Heaney hovořil během dnešního webináře společnosti Drewry s názvem Container Market Outlook, který byl zaměřen na dopad odklonění Suezského průplavu na trhy s linkovými loděmi.

"Bylo to zhoršení produktivity přístavů, které bylo hlavním důvodem, proč se sazby během špičky Covidu dostaly na oběžnou dráhu, a rozhodně existuje riziko, že tyto odklony lodí mimo harmonogram způsobí shlukování lodí při jejich příjezdu do Evropy, což povede k přetížení přístavů a případně ke zhoršení nedostatku vybavení... ale podle našeho názoru to bude poměrně krátkodobý jev, protože síť linkových lodí se velmi rychle rekalibrují," řekl pan Heaney. Společnost Drewry na základě svých jednání s klienty a dopravci předpokládá, že odklon Suezského průplavu potrvá "nejméně prvních šest měsíců roku 2024" a že sazby na dotčených trasách zůstanou po dobu trvání krize zvýšené - i když nebudou natolik vysoké, aby vyvolaly inflaci. Kontejnerové spotové indexy z Asie do Evropy se ve skutečnosti začínají snižovat ze svých maxim, protože se objevují zprávy, že poptávka je pro období po čínském novém roce, který začíná 10. února, slabá. "Přemístění lodí trvá nějakou dobu, takže podle našeho názoru bude v této počáteční fázi situace horší, ale myslíme si, že by se



soudili se společností Meta, aby zablokovali její akvizici firmy Within zabývající se virtuální realitou. Khanová v prosinci zaznamenala velké vítězství, když federální soud potvrdil rozhodnutí úřadu zablokovat fúzi biotechnologických společností v hodnotě 7,1 miliardy dolarů, a několik technologických společností včetně Adobe a Figma po setkání s antimonopolními regulátory ukončilo plány fúzí. Přesto může trvat roky, než Khanová a Kanter dosáhnou prvního významného vítězství nad BT firmami. V nedávném projevu na Stanfordově univerzitě Khanová uvedla, že vláda nebude zavírat oči před protisoutěžními dohodami v oblasti umělé inteligence, a poznamenala, že FTC "bude jasně dohlížet na to, aby tvrzení o inovacích nebyla používána jako zástěrka pro porušování zákonů".

Brian Albrecht, hlavní ekonom Mezinárodního centra pro právo a ekonomii, uvedl, že není pochyb o tom, že Khanová "se domnívá, že předchozí technologické akvizice byly příliš málo kontrolovány, a chce se prosadit". Říká, že se chová přehnaně horlivě s "touhou předložit jakýkoli technologický případ, namísto dobrých případů" (jako je případ Meta-Within). Přesto, i když FTC zatím žádný případ proti těmto investicím do umělé inteligence nepodala, Albrecht říká, že to "má příchuť 'musíme něco udělat, a tohle je něco'". Vyšetřování FTC je právě tím - pouhým vyšetřováním. Agentura zatím nezačala formální vyšetřování žádné z těchto transakcí, což by byl nezbytný krok před tím, než se rozhodne, zda podá žalobu. Nedávné zprávy naznačují, že FTC i ministerstvo spravedlnosti chtějí podíl Microsoftu v OpenAI vyšetřit, ale nemohou se dohodnout, kdo to bude dělat. Je to však varovný výstřel, prohlášení o záměru, předsevzetí, že strategie investování, nikoli akvizice - pokud je to nakonec strategie - nezůstane bez povšimnutí. Antimonopolní regulační orgány mají širokou pravomoc nad investicemi do částečného vlastnictví, nejen nad úplným převzetím podniku. To je důležité, říká Mossová, protože její výzkum ukazuje, že procento investic do AI za poslední tři desetiletí je asi třikrát vyšší než procento akvizic zahrnujících AI. "To hodně vypovídá o tom, jak společnosti k AI přistupují," říká.

Dohoda Microsoftu s OpenAI je poněkud zvláštnější než ostatní, protože ačkoli do výrobce ChatGPT investoval astronomickou částku, OpenAI technicky řídí nezisková organizace. Až donedávna Microsoft dokonce ani nezasedal ve správní radě této neziskové organizace! Když však správní rada v listopadu odvolala generálního ředitele OpenAI Sama Altmana, bylo těžké moc Microsoftu ignorovat. Microsoft slíbil, že zaměstná všech 700 zaměstnanců, kteří hrozili, že kvůli odvolání opustí OpenAI, úspěšně lobboval za Altmanovo opětovné dosazení a následně získal (bez hlasovacího práva) místo v představenstvu. "Tato dohoda nezískává nějakou zvláštní imunitu, protože se nejedná o standardní investici," říká Albrecht. "Přitom investice, společné podniky, strategická partnerství často dostávaly (a měly by dostávat) od agentur větší shovívavost."

P.S. Talk až budete kupovat nějaký AI startup, tak pozor na FTC!

## SSL Express 31-01-2024 I takové problémy vznikají po odklonu plavidel z Rudého moře (ovce, krávy)

Poté, co zvířata strávila téměř měsíc na palubě lodi Bahijah, byl australským úřadům předložen plán, jak s nimi naložit. V roce 2010 postavená loď na přepravu dobytka o prostornosti 7 900 dwt, registrovaná na izraelskou společnost Bassem Dabbah Shipping a provozovaná společností Korkyra Shipping, opustila Austrálii 5. ledna a 16. ledna se odklonila ze své trasy kvůli obavám o bezpečnost z útoků Hútiů na lodě v Rudém moři. Australské ministerstvo zemědělství, rybolovu a lesnictví (DAFF)

nedovolilo, aby plavidlo dosáhlo svého cíle delší trasou kolem Afriky, a nařídilo, aby se plavidlo okamžitě vrátilo do Austrálie, přičemž jako hlavní důvody tohoto rozhodnutí uvedlo rizika biologické bezpečnosti a dobré životní podmínky hospodářských zvířat. Loď s přibližně 14 000 ovce a 2 500 kusy skotu v současné době kotví u pobřeží Perthu, přičemž problémy s biologickou bezpečností neumožňují, aby byl dobytek znovu zařazen do australského stáda, přestože nezakotvil v žádném jiném přístavu. Vývozce předložil ministerstvu zemědělství ke schválení plán, podle kterého bude část zvířat vyložena v západní Austrálii a zbytek bude poslán zpět na Blízký východ po delší 33denní trase podél Afriky. Všechny plány musí posoudit a schválit ministerstvo jako regulátor.

Ministerstvo uvedlo, že podle všech zpráv nebyly zjištěny žádné známky závažných zdravotních problémů nebo problémů s dobrými životními podmínkami hospodářských zvířat na palubě. Úřad rovněž uvedl, že na palubě plavidla je registrovaný veterinární lékař, který zaznamenává podrobnosti o zdraví a dobrých životních podmínkách zvířat, ale ministerstvo posuzuje možnost, aby plavidlo navštívil další nezávislý veterinární lékař, který by poskytl další záruky. Pokud jde o plán vývozce na manipulaci s ovce a skotem, úřad uvedl, že tuto žádost posuzuje jako prioritní. "Jedná se o vysoce kvalitní australská zvířata, která však budou během pobytu v Austrálii podléhat přísným kontrolám biologické bezpečnosti. Jedná se o složitá rozhodnutí, která musí vyvažovat australskou biologickou bezpečnost, vývozní legislativu, ohledy na dobré životní podmínky zvířat a požadavky našich mezinárodních obchodních partnerů," uvedlo ministerstvo zemědělství.

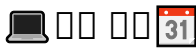
Premiér Západní Austrálie Roger Cook prohlásil, že loď by mohla zakotvit ve čtvrtek poté, co správce plavidla v úterý odmítl nabídku kotviště. To znamená, že zvířata budou brzy vyloďena. "Další informace, které mám, je, že vynaložili značné úsilí, aby zajistili vyčištění stájí a poskytli těmto zvířatům novou podestýlku, vodu a krmivo," řekl Cook místním médiím. Jiným velkým problémem je vlna veder, která zasáhla Austrálii. Ve středu dosáhla teplota v Perthu téměř 42 stupňů Celsia a ve čtvrtek a v pátek má dosáhnout 39 a 37 stupňů Celsia, což by mohlo mít nepříznivý vliv na zvířata na palubě.

## ♀ **SSL Express 31-01-2024 Akce německých farmářů ztrácí podporu u logistiky**

Tón se zostřuje - nikoli mezi politikou a logistikou nebo mezi politikou a zemědělstvím. Ne, je to logistika a zemědělství, jejichž neformální spojení postupně praská. V pozadí stojí někdy až nekontrovaný protestní aktivismus zemědělců. V pondělí a v úterý vážně narušili dopravu v okolí hamburského přístavu a zablokovali přístup do přístavu Jade-Weser ve Wilhelmshavenu a Bremerhavenu.



Podle očekávání je pochopení v logistickém průmyslu omezené. Blokády jsou nejen kontraproduktivní, ale také nepomáhají věci, zdůrazňuje Alexander Geisler, výkonný ředitel Ústředního svazu německých lodních makléřů. "Tato opatření se netýkají 'politiků', ale mnoha poskytovatelů služeb v dopravním řetězci, kteří se nyní musí vyrovnávat se ztrátou výdělku a další prací," pokračuje Geisler. Axel Plaß, předseda sdružení dopravců DSLV, proto vyzývá zemědělce, aby ukončili takové akce, při nichž "podnikatelé brání jiným podnikatelům". Nebo jinak řečeno: traktory by se měly vrátit na pole, a ne na silnice.



## **SSL Express 31-01-2024 Proces přípravy prodeje akcií DB Schenker nabírá na síle**

Zájemci o logistickou dceřinou společnost Deutsche Bahn se mohou do 6. února zaregistrovat jako potenciální kupci. „Projekt Nova“ nabírá na síle. Brzy bude dokončena první fáze prodejního procesu Schenker, známá také jako předkvalifikační fáze. Zájemci musí do 6. února předložit své registrační dokumenty bankám Goldman Sachs a Morgan Stanley, které jsou pověřeny Deutsche Bahn (DB), zjistil DVZ. Podle oznámení o prodeji o ně měli čas požádat do 15. ledna. V prvním kroku musí potenciální investoři poskytnout informace k jedenácti bodům. Zájemci by měli zejména prokázat, že mají zkušenosti s logistickými M&A transakcemi tohoto rozsahu a mají odpovídající finanční zdroje. Musí také vysvětlit, jaký mají o Schenker zájem, a poskytnout první pohled na své plány pro logistickou společnost DB, pokud by zakázku získali. Z prodejních dokumentů vyplývá, že preferovanou variantou je stále kompletní prodej, i když zájem o méně než 100 procent akcií v tuto chvíli ještě není knokautovým kritériem – takže ani částečný prodej není zcela vyloučen.

Průmysloví pozorovatelé předpokládají, že v této první fázi se ze stínu odváží až 25 společností. „Všichni dosud zmínění kandidáti zde budou,“ je přesvědčen jeden pozorovatel trhu. Patří mezi ně přepravní společnosti Maersk a MSC a také velké logistické společnosti jako DSV, DHL a UPS. Ambice prý mají i arabští hráči DP World a Abu Dhabi Ports. Kromě toho chtějí svůj zájem vyjádřit finanční investoři Advent a Bain a také Carlyle a CVC. Pole se pak pravděpodobně scvrkne na zhruba pět poskytovatelů, se kterými se následně budou dále jednat a kteří pak budou také podávat nabídky. Ve finančních kruzích se hovoří o reálném ocenění ve výši 12 miliard eur. Z pohledu prodávajícího je při výběru užší skupiny zájemců kromě finančního plnění důležité i dodržení určitých požadavků na shodu a to, aby zájemci obdrželi souhlas příslušných soutěžních úřadů a v souladu se zahraničním obchodem. Ten bude pravděpodobně zvláště důležitý pro uchazeče ze zemí mimo EU.

Deutsche Bahn představuje Schenker zájemcům jako „globálního šampiona v logistice“. Je to „unikátní příležitost“ získat takového poskytovatele, podle prezentace, (kterou měl DVZ možnost vidět). Společnost Schenker je také propagována jako

vedoucí pozice na trhu v různých oblastech. Společnost je popisována jako světová čtyřka v námořní a letecké přepravě, jako jednička v evropské pozemní dopravě a jako světová desítka největších poskytovatelů smluvní logistiky. Dobrá polovina tržeb a dokonce tři čtvrtiny provozního zisku EBIT pochází z námořní a letecké přepravy. Pozemní doprava se na tržbách společnosti podílí třetinou a na EBIT dobrou desetinou; smluvní logistika tvoří 13 procent výnosů a 14 procent provozního zisku. Tvrzení, že Schenker má „významný potenciál růstu zisku“, však není tak snadné doložit. To alespoň krátkodobě neplatí, protože se interně očekává, že tržby a provozní zisk budou v příštích letech po rekordních hodnotách v roce 2022 zpočátku stagnovat na výrazně nižší úrovni. Po tržbách ve výši 27,6 miliardy eur se pro rok 2023 a letošní rok počítají tržby ve výši 19,5 miliardy eur. V roce 2025 se očekává, že tržby opět překročí hranici 20 miliard a do roku 2028 vzrostou na dobrých 24 miliard eur. Pokud jde o EBIT, po rekordní částce 1,8 miliardy eur v roce 2022 bude následovat propad na 1 miliardu eur v roce 2023, což je způsobeno především poklesem sazeb za přepravu v námořní a letecké přepravě. Schenker si tuto úroveň udrží i letos a poté podle vlastních projekcí vzroste EBIT z více než 1,3 miliardy eur v roce 2025 na 2 miliardy eur v roce 2028.

A co se bude dít dále v procesu prodeje? Dále se očekává, že pověřené banky zašlou vybraným žadatelům „informační memorandum“, které bude obsahovat i předběžná čísla za rok 2023. Experti trhu se domnívají, že se tak stane během března. Pravděpodobně pak bude stanoveno datum, do kterého je třeba podat nezávazné, ale naceněné nabídky.



### ♀ **SSL Express 01-02-2024 Evropská komise má podezření na fixaci cen mezi výrobci pneumatik**

V úterý byly prohledány budovy firem výrobců pneumatik v různých zemích EU. Jde o obvinění, že se firmy dohodly na cenách pneumatik – včetně užitkových vozidel – a tím možná porušily antimonopolní předpisy EU.

Výrobci pneumatik z různých zemí EU se mohli bez povolení dohodnout na cenách náhradních pneumatik pro nákladní automobily, dodávky, autobusy a osobní automobily. To má v podezření Evropská komise. Úředníci z Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž spolu s národními dozorčími orgány pro hospodářskou soutěž v úterý prohledávali prostory firem v několika členských státech, aby našli důkazy.

Komise jako obvykle nevedla, které společnosti a které země byly postiženy. Výrobce pneumatik Nokian Tyres oznámil v oznámení na burze, že jeho sídlo ve Finsku bylo prohledáno. Společnost „plně“ spolupracuje s úřady, ale nemá žádné další informace o vyšetřování ani jeho výsledcích, uvádí se v prohlášení.



Evropská komise zdůraznila, že z razií nelze vyvodit závěr, že by vyšetřované společnosti skutečně porušily antimonopolní právo EU nebo nevhodně omezily soutěž. Pokud se společnostem prokáže, že se takového porušení dopustily, může Komise uložit pokuty až do výše 10 procent jejich celosvětového obratu. Společnostem, které samy nahlásí stanovení cen a spolupracují s Komisí, mohou být pokuty prominuty.

## **SSL Express 01-02-2024 VDV vidí 25procentní podíl železnice v ohrožení**

Asociace německých dopravních podniků (VDV) si na výroční tiskové konferenci stěžuje na nedostatečnou finanční podporu pro nákladní železnice ze strany spolkové vlády. Podle jeho názoru chybí potřebná podpora, zejména pokud jde o implementaci nezbytné budoucí technologie. Podle názoru VDV se cíl federální vlády zvýšit tržní podíl nákladních železnic na 25 procent na celkově rostoucím trhu stává vzdálenou perspektivou. Asociace v úterý na výroční tiskové konferenci oznámila, že vyhlídky nákladní železnice se budou nadále zhoršovat. Převážní výkony v železniční nákladní dopravě (SGV) podle VDV v roce 2023 výrazně klesly na 126 miliard tunokilometrů - po předloňské hodnotě 133. To odpovídá poklesu o 5,3 procenta. Asociace mimo jiné uvedla dopady ruské útočné války na Ukrajinu, narušení dodavatelských řetězců a zvýšené ceny fosilních paliv. Pozitivní vliv měla silná poptávka po přepravě uhlí a obilí a zvyšující se hromadění minerálních olejů, což mělo za následek vyšší přepravní nároky.

VDV popisuje jako „obzvláště znepokojivý“ vývoj v zavádění vlakového zabezpečovacího systému ETCS. V novém federálním rozpočtu bude na tuto modernizaci o 250 milionů eur méně. Německo se zavázalo k zavedení této evropské normy na úrovni EU. Spolu s digitalizací technologie stavědel má ETCS přispět k udržení úrovně bezpečnosti a lepšímu využití kapacity trati. Nákladní železnice také doufají ve větší efektivitu nákladů a nižší náklady na údržbu s ETCS. „Německu však chybí životaschopný plán implementace ETCS. „Výslovně podporujeme úvahy spolkové vlády o aktivní kontrole a financování tohoto komplexního modernizačního projektu, který je pro Německo tak důležitý, prostřednictvím koordinačního vedení systému,“ řekl Wortmann. Další výtky: Až dosud, kde byly tratě vybaveny ETCS, byl současně zachován tradiční vlakový zabezpečovač. V rámci generální obnovy výkonných koridorů však mají být úseky trasy poprvé vybaveny výhradně systémem ETCS – s tím důsledkem, že od roku 2028 musí být všechny tamní železnice – v nákladní i osobní dopravě – kompletně s podporou ETCS. Aby společnosti VDV mohly flexibilně obsluhovat své zákazníky, musí být schopny operovat na všech trasách, řekl Wortmann. Pro přestavbu a vybavení lokomotiv systémem ETCS je proto zapotřebí spolehlivý scénář financování. Jinak by společnosti VDV utrpěly značné konkurenční nevýhody. VDV proto vidí povinnost spolkové vlády jako vlastníka železniční sítě poskytnout železnicím, které jsou na této síti závislé, komplexní finanční podporu na přestavbu nebo vybavení jejich lokomotiv systémem ETCS, protože jinak by se

některé technické systémy přemístily z veřejné infrastruktury do vozidel. Pokud federální vláda neposkytne podporu, Wortmann se obává scénáře, kdy mnoho nákladních železnic již nebude moci používat trasy ETCS. „To činí železniční dopravu méně atraktivní, komplikovanější a dražší – a 25procentní podíl na trhu železniční nákladní dopravy se stává iluzorním,“ říká Wortmann.

## ➔ 🚨!?!? SSL Express 01-02-2024 DHL a Mitteldeutsche Flughafen AG se přou kvůli penězům

Podle informací DVZ poskytovatel expresních služeb inicioval předčasné prodloužení smlouvy, která platí do roku 2036 a která stanoví podmínky pro DHL v jejím největším světovém hubu. Zatímco DHL chce ponechat stávající podmínky do značné míry beze změny, provozovatel letiště chce pro sebe prosadit výrazně lepší předpisy.

Mezi společnostmi Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG) a jejím největším zákazníkem v nákladní dopravě, společností DHL, existují velké rozdíly v názorech na podmínky prodloužení stávající smlouvy. To stanovuje podmínky pro poskytovatele expresních služeb v jeho největším světovém uzlu. Podle lidí obeznámených s interními procesy DHL iniciovala předčasné prodloužení smlouvy, která bude platit ještě v roce 2036, do roku 2056; podmínky dohodnuté v době uzavření smlouvy před zhruba 20 lety mají podle představ DHL zůstat z velké části nezměněny. Ačkoliv MFAG vnímá přání prodloužení smlouvy jako zásadně pozitivní, chce prý do smlouvy vepsat výrazně změněné podmínky po obsahové stránce. Podle zasvěcených osob je cílem MFAG generovat výrazně vyšší výnosy ze smluvního vztahu se svým významným zákazníkem. Podle zdrojů blízkých společnosti byla zakázka zatím jasně navržena v neprospěch provozovatele letiště. Důvodem je především skutečnost, že MFAG a její hlavní akcionáři (Svobodný stát Sasko s aktuálním podílem 77,3 procenta a spolková země Sasko-Anhaltsko s 18,5 procenty) byli již při původních jednáních rozhodnutí přivést DHL na letiště Lipsko/Halle, a proto poskytli velmi výhodné podmínky. MFAG se také odmítl vyjádřit s tím, že "nebudeme komentovat probíhající jednání o smlouvě." DVZ zjistila, že při vyjednávání o smlouvě chtěla MFAG prosadit, aby DHL musela platit vyšší přistávací poplatky, včetně odvodu za náklady na infrastrukturu. Dalším bodem, který chce MFAG zahrnout do smlouvy, je, že DHL musí platit vyšší přistávací poplatky v noci než ve dne; Dosud bylo ve smlouvě stanoveno, že DHL bude muset platit přibližně stejnou částku ve dne i v noci. Kromě toho chce mít provozovatel letiště možnost promítnout do přistávacích poplatků celou výši stávající míry inflace. Až dosud bylo MFAG smluvně stanoveno, že pouze polovina příslušné míry inflace může být započtena proti přistávacím poplatkům vzniklým společnosti DHL.

MFAG a DHL mají také zcela odlišné názory na to, zda MFAG generuje dostatečně vysoké příjmy ze smluvního vztahu. Pozadím tohoto konfliktu jsou údajně rozdílné

názory na to, jaké náklady by se měly objevit v takzvaném výpočtu příspěvkové marže, které by pak mohly být potenciálně zcela nebo zčásti připsány společnosti DHL. Společnost DHL rovněž vypracovala výpočet příspěvkové marže, v němž dospěla k závěru, že MFAG generovala vyšší příjmy, než sama vypočítala. Spor o strukturu smlouvy s DHL je v MFAG pozadím velkého neklidu v provozní společnosti nákladního letiště Lipsko/Halle, která se nachází v existenčních finančních potížích. Společnost má předepsanou takzvanou transformační koncepci s názvem "Future 30", v jejímž rámci se má provozní zisková marže do roku 2026 prostřednictvím restrukturalizace zvýšit na 15 procent. Poté se očekává, že roční marže se vyšplhá na 25 procent. Pro rok 2023 očekává vedení společnosti EBITDA marži minus 0,7 procenta. Koncepce, kterou představenstvo prosazuje pod zkratkou "Z30", pochází od poradenské firmy Alix Partners ve spolupráci s vedoucími pracovníky MFAG; kromě restrukturalizační zprávy IDW-S6, kterou nedávno připravila společnost KPMG, má vyústit v restrukturalizační koncepci záchrany společnosti. Další součástí "Z30" je pak vyjednání tzv. "budoucí kolektivní smlouvy" s odbory, kterou si představenstvo v současné době znepřáteluje velkou část zaměstnanců. Podle vyjednavče centrály Verdi Paula Schmidta chce představenstvo nejen prodloužit týdenní pracovní dobu, zrušit platy za dovolenou a snížit vánoční prémie na polovinu; zruší se také zvláštní dovolená za noční práci v délce pěti dnů, sníží se počet volných nedělí za rok z 24 na 21 a sníží se noční prémie. Vedení společnosti na oplátku nabízí zvýšení mezd o 6,5 procenta rozložené do pěti let.

## **SSL Express 02-02-2024 Posádky CMA CGM usilují o dialog s vedením o politice tranzitu přes Rudé moře**

Posádky globální lodní společnosti, která se nejpevněji drží tranzitů přes Rudé moře, si stěžují vrcholovému vedení. V e-mailu, který (Splash viděl a který) byl zaslán vrcholovému vedení, se řada zaměstnanců pracujících na lodích CMA CGM snaží "konstruktivně řešit významné obavy" týkající se současných bezpečnostních politik společnosti a kompenzačních postupů v souvislosti s vysíláním lodí přes vysoce rizikové oblasti.

Navzdory zvýšeným bezpečnostním rizikům totiž zachovala společnost CMA CGM pro své lodě na trase Asie-Evropa/Středomoří trasu Suez/Rudé moře, přičemž pouze linky na východním pobřeží USA-Asie a Oceánie jsou v současné době přesměrovány na trasu via Cape.

"Emocionální a psychologické dopady na zaměstnance a jejich rodiny v důsledku těchto opatření nelze přeceňovat," uvádí se v e-mailu zasláném vrcholovému vedení a dodává: "Mnoho našich kolegů vyjádřilo hluboké obavy o svou bezpečnost a nabízené minimální odměny za nebezpečí jsou vnímány jako přehlížení skutečného

nebezpečí, kterému čelí. Tyto pocity jsou mezi našimi zaměstnanci široce sdíleny a mají škodlivý vliv na morálku a důvěru ve vedení společnosti."

Lodě CMA CGM se v posledních týdnech vyznačují tím, že je při tranzitech Rudým mořem často doprovázejí plavidla francouzského námořnictva, protože bezpečnostní situace u jemenského pobřeží se zhoršuje a hůtější povstalci v posledních třech měsících zaútočili na více než 40 obchodních plavidel, což je odplata za probíhající izraelskou válku v Gaze. E-mail zaslaný anonymně několika námořníky pracujícími na palubách lodí CMA CGM vyzývá k okamžitému přehodnocení tras, aby se pokud možno vyhnuly rizikovým oblastem, a také ke zlepšení bezpečnostních opatření a protokolů pro lodě, které musí proplouvat potenciálně nebezpečnými zónami. Námořníci rovněž požadují revizi kompenzačních balíčků za rizikové úkoly, aby odpovídaly míře rizika. Kromě toho pracovníci naléhavě žádají o zřízení transparentního komunikačního kanálu, aby zaměstnanci mohli vyjádřit své obavy týkající se bezpečnosti a odměn bez obav z postihu.

Mezitím se m/s Koi, kontejnerová loď s kapacitou 8 586 tun, stala 41. obchodní lodí, která byla včera napadena raketou vypálenou z blízkého adenského pobřeží. Loď provozuje společnost Oceonix Services se sídlem ve Spojeném království, která rovněž provozuje m/s Marlin Luanda, tanker s nákladem, který byl před šesti dny také zasažen raketou, což vedlo k rozsáhlému požáru. Nejnovější výsledky Indexu pohody námořníků odrážejí, jak rostoucí bezpečnostní hrozby ovlivňují život na moři. "Je zřejmé, že rostoucí rizika ohrožující bezpečnost námořníků v důsledku pirátství, terorismu a válečných rizik mají dopad na blahobyt posádky. Zvyšuje také pracovní zátěž námořníků v důsledku nárůstu bezpečnostních povinností ve vodách s vyšším rizikem," zdůraznil průzkum a dále upozornil na důležitost plateb v oblasti válečných operací.

Evropská unie včera uvedla, že do tří týdnů plánuje zahájit námořní misi v Rudém moři.

P.S. Upozornění: zásilky i přes nebezpečí plující Rudomořskou cestou mohou být ze strany pojišťoven zatíženy dodatečným a navýšeným War Risk pojištěním, či mohou pojišťovny zcela odmítnout poskytnout běžné pojistné krytí

## **SSL Express 02-02-2024 Obchodní vztahy Německo-Čína ochabují**

Podle studie společnosti Germany Trade & Invest klesl německý export do Číny v roce 2023 o devět procent a dovoz Spolkové republiky z Říše středu dokonce o 19 procent. V USA a Číně probíhá podle GTAI protichůdný vývoj: investiční programy a výdaje v období před americkými prezidentskými volbami v listopadu 2024 budou pravděpodobně nadále zajišťovat poptávku v USA. Na druhou stranu v Číně

nedochází k žádnému oživení: Podle průzkumu Business Confidence Survey AHK Greater China je nálada německé ekonomiky v Číně utlumená.

Podle propočtů GTAI bude německý export a import do/z Číny v roce 2023 činit zhruba 254 miliard eur. USA zaostávají jen o jednu až dvě miliardy. Pro tyto výpočty použila německá organizace zahraničního obchodu předběžné exportní údaje Spolkového statistického úřadu. Dovoz z Číny klesl v roce 2023 tak výrazně, že podíl dovozu z Lidové republiky na celkovém německém dovozu klesl na 11,4 procenta. To odpovídá úrovni prvního covidového roku 2020. Mnoho důležitých obchodních položek zaznamenalo pokles dovozu z Číny: zasaženy byly zejména chemické výrobky (-70 procent), nábytek (-31,3 procenta) a textil (-25,6 procenta). Naproti tomu dovoz čínských motorových vozidel vzrostl o 35,6 procenta. Čína byla již na čtvrtém místě z hlediska důležitosti jako zákaznický trh pro Německo. A podíl Číny na celkovém německém exportu v roce 2023 opět klesl na 6,2 procenta, podle GTAI. K výraznému poklesu došlo zejména u vývozu motorových vozidel (-18,2 procenta) a chemických výrobků (-13,7 procenta). Zatímco Čína dokázala výrazně zvýšit vývoz motorových vozidel, tok zboží pro motorová vozidla v opačném směru klesl.

Také nálada mezi německými společnostmi působícími v Číně je pro letošní rok utlumená. V průzkumu podnikatelské důvěry AHK Greater China's Business Confidence Survey 2023/2024 se 83 % dotázaných firem domnívá, že čínská ekonomika zažívá klesající trend. A 54 procent se domnívá, že Čína se stává méně atraktivní jako místo pro investice. Podle průzkumu přijalo 44 % německých společností působících v Číně opatření ke zmírnění potenciálních rizik při podnikání v Číně: 83 % z nich tento krok zdůvodňuje geopolitickým napětím. Jejich opatření zahrnují vytvoření dodavatelských řetězců nezávislých na Číně (45 procent), zahájení dalších obchodních aktivit mimo Čínu (40 procent), ale také lokalizaci výzkumných a vývojových aktivit v Číně (34 procent).

P.S. A protože většina vývozu Made in Germany může obsahovat i podíl Made in u nás, tak se nás tento problém bezprostředně dotýká - viz propad obchodu se škodovkami

## **SSL Express 02-02-2024 Stávky přístavních dělníků v AUS prohlubují krizi dostupnosti prázdných kontejnerů**

Stávky přístavních dělníků v australských přístavech provozovaných společností DP World zesilují krizi v oblasti Rudého moře, která je ve velké míře pociťována v Asii. V důsledku zpoždění lodní dopravy způsobených odklonem z Rudého moře byl hlášen nedostatek prázdných kontejnerů na vysoce výnosných trasách z Asie. Peter Sundara Swamickannu, vedoucí globálního produktu námořní nákladní dopravy ve společnosti Visy Global Logistics, uvedl: "Zejména v Číně tyto kontejnery potřebujeme, ale většina přebytků je v Evropě. Mnoho lidí také zapomnělo, že také to, co se děje v Austrálii, má dopad na dostupnost kontejnerů... Jak dopady v Rudém moři, tak stávky v Austrálii přispěly k nedostatku vybavení."

Zaměstnanci v docích po celé Austrálii stávkují od října v rámci sporu o mzdy proti provozovateli přístavů DP World, který odhaduje náklady australské ekonomiky na 86 milionů australských dolarů (56 milionů USD) týdně. Ve středu bylo oznámeno, že australský námořní svaz prodloužil stávkovou akci do 10. února. Společnost Shipping Australia sdělila (deníku Loadstar): "Kontejnerové terminály upřednostňují nejprve plné kontejnery na dovoz, poté plné kontejnery na vývoz a pak, pokud je to možné, prázdné kontejnery na vývoz. Narušení způsobené stávkami však ztěžuje, ne-li znemožňuje, vývoz prázdných kontejnerů. Situaci zhoršuje skutečnost, že objem dovozu byl v posledních třech měsících, v předvánočním období, silný a navíc se nahromadily 20stopé kontejnery pro sezónu vývozu obilí. Předpokládané objemy obilí se však nenaplnily, takže v Austrálii zůstalo mnoho prázdných 20ft kontejnerů." Podle ředitele Aliance pro nákladní dopravu a obchod Paula Zalaie zařízení určená lodními společnostmi pro vracení prázdných kontejnerů přijala model úhrady nákladů. "Dopravci musí vracet a vyzvedávat kontejnery v zařízeních, s nimiž má přepravní linka uzavřenou smlouvu, a musí platit poplatek za přístup bez možnosti ovlivnit služby nebo cenu. Tato parkoviště prázdných kontejnerů také zažívají šťastné dny, když jejich "peněžní zdroj" generuje nárůst až o 60 %," uvedl. Pan Zalai odhadl, že jen náklady na tento režim zpoplatnění všech australských paroplavebních společností a parků pro prázdné kontejnery činí více než 850 milionů australských dolarů ročně.

"Konec je v nedohlednu a bez řešení se situace bude stupňovat. Bude se to kaskádovitě šířit a šířit a šířit. Je to problém na problém," dodala společnost Shipping Australia. Pan Swamickannu varoval: "Poslední zpráva, kterou předložila společnost DP World, uvádí, že na různých místech leží asi 480 000 kontejnerů v různých stavech, exportních, importních a prázdných. Prázdné kontejnery budou muset být přemístěny z Austrálie zejména do Číny, ale nejsou rychle evakuovány... Mnohá místa v Číně se nadále potýkají s nedostatkem vybavení."

P.S. Ať žije globalizace!

## ➔ **SSL Express 02-02-2024 Letecká nákladní přeprava se zdá být již stabilizovaná**

Krise v Rudém moři a blížící se čínský Nový rok způsobily, že objem letecké přepravy v lednu stabilně rostl, ale průměrné sazby se snížily. Podle nedávné analýzy společnosti Xeneta vzrostl objem celosvětové letecké nákladní dopravy v minulém měsíci mezitím o "překvapivých" 10 %.

Vzhledem k velkému množství dostupné kapacity se však plnější nákladní prostory zatím nepromítají do vyšších sazeb. Společnost Xeneta zjistila, že spotové sazby za všeobecné letecké nákladní přepravy v lednu meziměsíčně klesly o 12 % na průměrných 2,27 USD za kg. Niall van de Wouw, vedoucí pracovník společnosti Xeneta



pro leteckou nákladní dopravu, řekl: "Z hlediska objemu jsme zaznamenali relativně silný leden, ale základní podmínky na trhu se nezměnily. Nejde o to, že by spotřebitelé nakupovali více, pravděpodobně to souvisí s narušením v oblasti Rudého moře a také s nadcházejícím novým lunárním rokem." Tristan Koch, obchodní ředitel společnosti Awery, která se zabývá leteckým softwarem, řekl (serveru The Loadstar): "Poptávka po letecké nákladní dopravě roste, zejména na trasách, kde lze využít sea-air kombinaci, aby se předešlo zpožděním způsobeným krizí v Rudém moři. Údaje z naší platformy CargoBooking ukazují zvýšenou poptávku po letecké nákladní dopravě podél klíčových uzlů umožňujících multimodální a S/A dopravu, včetně Singapuru, Dubaje (Jebel Ali) a Seattlu. Zejména Jebel Ali se stává hlavním námořně-leteckým přístavem, který spojuje Evropu, Turecko a Jižní Afriku. Očekáváme, že poptávka bude pokračovat, protože odesílatelé zůstávají obezřetní, pokud jde o situaci v Rudém moři."

Pan van de Wouw dodal: "Nevidíme, že by se to odráželo v sazbách, ale to není v lednu překvapivé, protože není takový tlak na kapacitu." Podle společnosti Xeneta však došlo k nárůstu některých spotových sazeb za letecký náklad, zejména ze severovýchodní Asie do Evropy, které se v týdnu končícím 28. ledna zvýšily na 3,42 USD za kg. To by mohlo potenciálně souviset s poptávkou v segmentu elektronickém obchodu, na němž mají podle pana van de Wouwa většinový podíl společnosti Shein a Temu. Uvedl, že je "neslýchané", aby se jedna společnost podílela na objemu letecké přepravy tak významně, jako právě ony, a označil za "nemožné" diskutovat o letecké přepravě bez zmínky o těchto dvou prodejcích rychlé módy. Jeden ze speditérů sdělil serveru The Loadstar, že tyto dvě firmy zabírají značnou část jeho kapacity letecké přepravy. A pan Van de Wouw dodal, že viděl účty, kde 50-70 % objemu připadalo jen na Shein a Temu.

Ředitel společnosti Cathay Cargo Tom Owen řekl: "Celkový trh v roce 2023 byl pro tradiční odvětví letecké nákladní dopravy poměrně náročný. Elektronický obchod byl však výjimkou. Jsme přesvědčeni, že rok 2024 bude pro leteckou nákladní dopravu přiměřený, a to především díky elektronickému obchodu, jehož velká část pochází z jižní části čínské pevniny. Potenciálně by elektronický obchod mohl zaujmout až 50-60 % naší celkové tonáže." Pan Koch pak doda: "Odvětví letecké nákladní dopravy se mnohem lépe přizpůsobuje nestálým podmínkám na trhu - ať už jde o adaptaci na poruchy, jako jsou mraky popela nebo pandemie Covid-19. V současné době je to již mnohem více. Odvětví se odklání od stanovování sazeb pro jednotlivá roční období, díky čemuž je letecká nákladní doprava agilnější a pohotovější. V odvětví to nyní rozhodně vidíme v souvislosti s útoky hůthů v Rudém moři, ale tento posun není pouze reakcí na změny v námořní nákladní dopravě, ale svědčí o širším trendu." A pan van de Wouw doplňuje: "Trh je i nadále velmi obtížné předvídat. Počkejme si, co



se stane v únoru, kdy bychom mohli být svědky poklesu objemů letecké a námořní přepravy i sazeb, pokud se na trh vrátí větší stabilita."

## SSL Express 02-02-2024 Zdá se, že vrchol sazeb na Dálném východě byl překonán

Přešlapování na místě pozorované minulý týden nyní vede k počátečním korekcím sazeb za přepravu. Účastníci trhu potvrzují to, co ukazují i indexy. V souladu s tím ceny klesly, zejména v dopravě směřující na západ z Dálného východu. Není to propad, ale ztráty jsou nezaměnitelné. Průměrná spotová přeprava zásilek ze Šanghaje do severní Evropy a Středomoří klesla minulý týden o 5,6 a 4 procenta na 2 861 USD a 3 903 USD/TEU, podle Shanghai Index SCFI. To znamená, že se zdá, že vrchol sazeb byl překonán před očekávaným zhoršením nedostatku slotů na Dálném východě v příštích dvou týdnech. Mnoha manažerům přepravy a logistiky se pravděpodobně ulevilo, i když předchozí maximální ceny během pandemie Corona nebyly ani zdaleka dosaženy. Uvádí se, že v polovině měsíce bylo v obchodě Dálný východ-Evropa vyplaceno až 6 000 dolarů/FEU a podle agenturních kruhů se nyní úroveň spotu vrací zpět ke 4 000 dolarům. U sazeb s kratší dobou splatnosti až 31 dní zaznamenává srovnávací platforma Xeneta stabilizaci na úrovni kolem 4 800 \$/FEU. Podle zpráv jsou prostorová omezení v hlavních čínských přístavech v současnosti nízká - alespoň pro ty, kteří akceptují vyšší sazby a příplatky, ale ne pro smluvní zákazníky s výrazně nižšími starými sazbami, jak se říká. Mezitím se bude tlak na náklad v Číně pravděpodobně mírnit již od příštího týdne krátce před začátkem novoročních svátků. Dál už bude dopravcům patrně záležet jen na jediném: co nejvíce oddálit očekávaný pokles sazeb. Všem účastníkům trhu je tedy jasné, že mezery v odjezdech lodí způsobené objíždkami kolem Mysu Dobré naděje se velmi rychle promění v plánované „prázdné plavby“.

Podle poradenské firmy Drewry bude v období mezi kalendářním týdnem 4 (22. ledna) a 8. (25. února) zrušeno celkem 14 procent všech odjezdů lodí v Asii. Vlna dodávek nových lodí na Dálném východě je přitom stále vyšší a vyšší. Počet nových nákladních lodí vstupujících do provozu v letošním roce směřuje k 500 a v určitém okamžiku bude úleva patrná. Požadavek na kapacitu mezi linkami se však zpočátku dále zvýšil kvůli prudkému nárůstu sazeb za přepravu. Lodní makléři aktuálně hlásí vysokou aktivitu na charterovém trhu, kde se dává na vodu vše, co umí plavat. Zatímco 10 největších dopravců primárně hledá lodě, které by jim splnily týdenní plavby, jiní potřebují hardware, aby získali oporu. Stejně jako tomu bylo během pandemie, vyhlídky na vysoké spotové prodeje přitahují na scénu nováčky – zejména na trase z Asie do Rudého moře a Středozemního moře. V současnosti je tam dosahováno nejvyšších sazeb a také nejvyšších zisků – alespoň pokud budou lodě pokračovat v cestě přes vysoce riskantní úzké hrdlo Báb al-Mandab.

