

# SSL EXPRES

## 22.01.-26.01.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY  
www.svazspedice.cz

### **SSL Express 22-01-2024 Environmentální důsledky objížďení Suezů a Panamy**

V celosvětovém obchodě mají trasy, které si vybírají nákladní lodě, významné ekologické a ekonomické důsledky, zejména pokud jde o Panamský a Suezský průplav. Článek časopisu The Time to ilustruje na příkladu cesty nákladní lodi z Rotterdamu do Číny, který odhaluje výrazný kontrast v uhlíkové stopě. Při cestě Suezským průplavem loď obvykle vyprodukuje 7 841 tun CO<sub>2</sub>. Při okružní jízdě kolem jihoafrického mysu Dobré naděje se však toto číslo zvýší na 10 360 tun, tedy o 2 519 tun více. Pro představu, je to stejné, jako kdyby se zapálilo 13,9 vagonu uhlí. Vyvážení tohoto dodatečného uhlíku by vyžadovalo růst 41 652 sazenic stromů po dobu deseti let. Podle článku Suezským průplavem, který je kritickou tepnou námořního obchodu, proplouvá denně v průměru 68 lodí. V důsledku probíhající krize v Rudém moři je však přibližně 95 % této dopravy přeměrováno přes mys Dobré naděje v Africe, což vede k dennímu nárůstu emisí CO<sub>2</sub> o 162 727 tun. Toto množství se podle článku rovná téměř půlročním emisím z elektrárny na zemní plyn.

Souběžně s tím se Panamský průplav, další klíčový dopravní kanál, potýká s poklesem dopravy o 40 %, což je ještě zhoršeno suchem způsobeným klimatickými změnami ve Střední Americe. Taková přerušení nepochybně také zvyšují emise. Jean-Paul Rodrigue, odborník na námořní obchod na Texas A&M University-Galveston, sice uznává klimatické důsledky těchto objížďek, ale zároveň zdůrazňuje relativní ekologickou účinnost námořní dopravy na velké vzdálenosti a obhajuje účelné obnovení Suezské cesty. I když jsou dodatečné emise značné, mohou být v porovnání s jinými hlavními zdroji emisí v dopravě zanedbatelné.

Navzdory těmto environmentálním škodám vykazuje lodní průmysl pozoruhodnou odolnost, uvádí se v článku. Úzká místa v Suezském a Panamském průplavu nejen zdůraznila přizpůsobivost tohoto odvětví, ale také jeho ekonomickou stabilitu. Ačkoli se přepravní poplatky bezpochyby zvýšily, hromadná přeprava zboží - od domácích spotřebičů až po výrobky životního stylu - díky úsporám z rozsahu maloobchodní ceny výrazně nevyšla. Tato rovnováha však může v dlouhodobém horizontu kolísat, dodává článek.

Zatímco svět prochází těmito bouřlivými časy, rovnováha mezi udržitelností životního prostředí a ekonomickou životaschopností zůstává prvořadým hlediskem, což podtrhuje potřebu strategické, citlivé a odpovědné námořní logistiky.

### **SSL Express 22-01-2024 CEVA sáhne po Wincantonu**

Dceřiná společnost CMA-CGM předložila nabídku na britského poskytovatele logistických služeb. V rámci převzetí chce Ceva expandovat na britský trh smluvní logistiky.

Ceva Logistics chce převzít britského poskytovatele logistických služeb Wincanton. Akvizice se má uskutečnit jako součást schématu uspořádání. Představenstvo společnosti Wincanton doporučí

akcionářům přijmout hotovostní nabídku dceřiné společnosti CMA-CGM ve výši 4,50 GBP za akcii, uvedla v prohlášení.

To představuje 52procentní prémii k závěrečné ceně akcií Wincanton, která uzavřela na 297 pencích za akcii. Hodnota společnosti Wincanton se odhaduje na 764,9 milionů liber (cca 892 milionů eur). Prostřednictvím akvizice Ceva doufá, že expanduje na britský trh smluvní logistiky a také poroste na irském trhu. Nedávno společnost získala indického poskytovatele smluvních logistických služeb Stellar Value Chain Solutions.

### **SSL Express 22-01-2024 Stávka? stávka! (Od středy, 6 dnů)**

S novou tarifní nabídkou chtěly Deutsche Bahn vrátit GDL zpět k jednacímu stolu. Odbory místo toho vyzývají k další stávce. Od úterního večera nebude v DB Cargo nic fungovat. Odborový svaz strojvedoucích GDL vyzval zaměstnance Deutsche Bahn k opětovné stávce. To začne v osobní dopravě ve středu brzy ráno ve 2 hodiny ráno a potrvá do pondělí příštího týdne do 18 hodin, oznámil svaz v pondělí večer. Odboráři v DB Cargo, které má na starosti nákladní dopravu, jsou od úterý 18:00 také vyzváni do stávky. Dojíždějící čekají těžké dny, očekávají se tisíce zrušených vlaků.

Teprve v pátek představily Deutsche Bahn novou tarifní nabídku, která měla GDL vrátit zpět k jednacímu stolu. To mimo jiné zahrnuje i opci na zkrácení pracovní doby strojvedoucích a průvodčích o jednu hodinu od 1. ledna 2026. Na nová jednání to však zřejmě nestačilo. "Třetí a údajně vylepšenou nabídkou Deutsche Bahn AG opět ukázaly, že pokračují ve svém předchozím postupu odmítnutí a konfrontace - není zde ani stopa po jakékoli touze dosáhnout dohody," uvedlo prohlášení GDL. Železnice svou nabídku GDL v pondělí ráno obhájila. "DB spoléhá na kompromisy, GDL zveličuje konflikt," řekl mluvčí. Kdo při nové nabídce nepřijde ani k jednacímu stolu, chová se nezodpovědně.

V pátek představená nabídka železnic poskytuje zaměstnancům od srpna o 4,8 procenta více peněz a od dubna 2025 o dalších 5 procent více. Platba pojistného na kompenzaci inflace je navíc plánována ihned po případné kolektivní smlouvě. Podle nabídky DB by lhůta měla být 32 měsíců. Dráha také strojvedoucím a průvodčím nabízí od 1. ledna 2026 možnost zkrátit si pracovní dobu z 38 na 37 hodin se stejným platem. Kdo se podle nabídky rozhodne proti snížení, místo toho dostane o 2,7 procenta peněz více. Zaměstnanci, kteří dodržují stávající pracovní dobu, dostali s nabídkou celkem o 13 procent více hrubých peněz než nyní. GDL požaduje 555 eur měsíčně navíc a také kompenzační bonus na inflaci po dobu 12 měsíců.

Podle veřejných vyjádření je pro odbory mnohem důležitější zkrácení pracovní doby směnných pracovníků z 38 na 35 hodin týdně s plnou náhradou mzdy. Dráha považuje poptávku v tomto rozsahu za nesplnitelnou i proto, že by pak bylo potřeba příliš mnoho nových zaměstnanců. Mezi strojvedoucími a dalšími železničářskými profesemi je již nyní nedostatek kvalifikovaných pracovníků. Kolektivní vyjednávání mezi železnicí a GDL trvá od začátku listopadu. GDL po druhém kole jednání prohlásila, že rozhovory byly neúspěšné. Od 24. listopadu neproběhla žádná jednání. Po stávkovém hlasování mezi členy GDL jsou možné i neomezené stávky.

  **SSL Express 22-01-2024 Očekává se, že City a MSC vyřadí HHLA z burzy**

Očekává se, že vstup liniové lodní společnosti do operátora terminálu bude dokončen již v průběhu druhého čtvrtletí. Společnost MSC nyní položila základy pro další zakázky na Labi. Čas společnosti HHLA jako společnosti kótované na burze se možná chýlí ke konci. Pozadím je rýsující se vstup MSC do největšího provozovatele terminálů v Hamburku. Po dokončení transakce se může klidně stát, že společnost zmizí z obchodního parketu, naznačil v pátek novinářům šéf MSC Germany Nils Kahn. Společnost zároveň představila své plány na výstavbu svého nového německého sídla. (Podle informací DVZ) by se měl hamburský Senát zabývat obchodem HHLA koncem tohoto měsíce a hlasování v plénu by pak mělo následovat na konci února. Příslušné dozorové orgány, jako je Spolkový kartelový úřad, pak musí dát souhlas. Podle Kahna by se tak mělo stát do konce druhého čtvrtletí.

Město a MSC již drží dobrých 92 procent akcií HHLA, i když MSC by ráda koupila další akcie, pokud by se naskytla příležitost. Po dokončení obchodu by mohli být zbývající akcionáři vytlačeni a HHLA by mohla být stažena z burzy. To by mohlo být také v zájmu společnosti, řekl Kahn, protože uvedení na burzu by znamenalo odpovídající ohlašovací povinnosti. To vše by způsobilo další úsilí a náklady, které v případě pochybností již nejsou přiměřené dvěma akcionářům. Navíc, řekl mluvčí hospodářského úřadu Martin Helfrich, očekávání města původně spojená s přechodem na trh v roce 2007 se nenaplnila. Tehdy se hovořilo o „Volksaktie Hafen“, jedné z největších IPO roku a miliardových výnosech. Po dobrém začátku se tržní hodnota během jednoho roku snížila na polovinu a už se nikdy nedostala ani blízko původní úrovně.

Mezitím MSC podnikla první kroky, aby splnila svůj slib vytvořit v Hamburku stovky nových pracovních míst. Lodní společnost v pátek oznámila výstavbu svého nového německého sídla v Hafencity. Na ploše 13 000 m<sup>2</sup> vznikne prostor pro 500 až 700 zaměstnanců. MSC v současné době zaměstnává na Labi – stejně jako v Brémách – 275 lidí. Zahájení výstavby je naplánováno na rok 2026. Podle Kahna by měla být zachována i lokalita Brémy. Ve skutečnosti bude v březnu otevřena kancelář v Bremerhavenu. MSC má v současnosti v Německu celkem devět poboček.

P.S. Dobrá; jen plán těch milion TEU pro Hamburk nabírá trhliny - až se odstěhuje Hapag, tak bude HHLA opět na stejných číslech

## **SSL Express 22-01-2024 CMA CGM zřejmě ztrácí zájem o podnikání v letecké dopravě**

Ukončením letecké nákladní aliance s Air France-KLM CMA CGM vážně poškozuje svou nákladní leteckou společnost CMA CGM Air Cargo. Neměli bychom se divit, kdyby francouzská společnost ve druhém kroku svého dopravce zcela stáhla z trhu. Zdá se, že CMA CGM zcela ztratila zájem o svou nákladní leteckou společnost CMA CGM Air Cargo. Sotva existuje jiný způsob, jak posoudit ukončení společného podniku pro leteckou nákladní dopravu s Air France-KLM, méně než rok po zahájení provozu. Protože tímto krokem si CMA CGM záměrně střílí do nohy. Francouzská logistická skupina již nemůže adekvátně provozovat svého dopravce, protože sazby prudce klesly kvůli masivnímu přebytku kapacity.

Skupina má v současnosti pět velkokapacitních nákladních strojů, se kterými nemůže létat za nákladově efektivní sazby; a sedm dalších má být přidáno - ale bez prodejní síly Air France-KLM v letecké nákladní dopravě bude pro francouzskou lodně-leteckou společnost obtížné přežít. Nebylo by proto divu, kdyby rozhod, ke kterému nyní došlo, byl pro CMA CGM pouze prvním krokem a brzy by byl následován úplným koncem ambicí letecké společnosti.

## SSL Express 22-01-2024 Investice do vnitrozemské plavby táhnou bankovní úvěry

K silnému nárůstu zisků přispěla vedle obchodu se soukromými a firemními zákazníky dobrá výnosová situace ve financování lodí, které tvoří asi pětinu celého úvěrového portfolia Ostfriesische Volksbank se sídlem v Leeru. Zisk před zdaněním za rok 2023 se ve srovnání s předchozím rokem téměř zdvojnásobí.

Pro Ostfriesische Volksbank (OVB) byl rok 2023 dalším úspěšným rokem ve financování lodí. Přibližně 400 milionů eur činily nové úvěrové přísliby v tomto segmentu, tedy jen těsně pod vysokou úroveň předchozího roku, uvedl generální ředitel Holger Franz (v rozhovoru pro DVZ). V roce 2022 prudce rostoucí ceny lodí v důsledku pandemie covidu a vysoké nákupní a prodejní aktivity s nízkými úrokovými sazbami zvýšily poptávku po půjčkách od lodních společností a investorů lodí. Očekává se, že zisk před zdaněním OVB pro rok 2023 bude přes 75 milionů eur – téměř dvakrát více než v předchozím roce.

Úvěrová kniha OVB pro námořní a vnitrozemská plavidla dohromady mírně vzrostla na 709 milionů eur. Růst byl tažen zvýšenými platbami za projekty zaoceánských lodí, zatímco objem úvěrů v domácím segmentu mírně poklesl kvůli vysokým speciálním splátkám a prodejem lodí. V příštích dvou letech budou vyplaceny rozsáhlé půjčky na dodávky nových lodí, které již byly příslibeny, vysvětlil člen představenstva Guido Mülder, dříve dlouholetý vedoucí oddělení financování lodí OVB. Tržní podmínky pro nové obchody se však kvůli rychlému růstu úrokových sazeb za poslední rok a půl ztížily. „Úroková zátěž byla dříve pouze homeopatická, ale nyní je opět faktorem. Dopravní zákazníci proto využívají méně kreditu,“ vysvětlil Mülder. Lodní společnosti si navíc kvůli boomu sazeb během pandemie vytvořily rezervy, které mohou investovat do nových projektů. „Equity se staly naším největším konkurentem.“ Počet bank působících v tomto obchodním segmentu však zůstává nezměněn, říká Mülder.

## SSL Express 22-01-2024 Baltský terminál společnosti Novatek napaden ukrajinskými bezpilotními letouny s dlouhým doletem

Ukrajinské síly o víkendu provedly útok dronem na největší ruský baltský přístav. Operace, při níž byly použity dva bezpilotní letouny s dlouhým doletem, měla za následek rozsáhlý požár plynového terminálu společnosti Novatek a evakuaci všech zaměstnanců.

V době útoku kotvily v přístavu čtyři tankery. Během hodiny po explozích přístav rychle opustily. Žádná loď nebyla při útoku poškozena.

Společnost Novatek uvedla, že byla nucena pozastavit řadu operací ve svém terminálu ve Finském zálivu. Obří komplex Ust-Luga je druhým největším ruským přístavem.

## SSL Express 23-01-2024 Dilema rejdařů: zvýšit rychlost plavby a nebo přidat lodě na smyčku

Dokud budou moci inkasovat prémiové sazby, mohou se námořní dopravci rozhodnout zvýšit rychlost svých lodí na obchodní trase Asie - severní Evropa, aby zmírnili dopady odklonění Suezského průplavu. Vzhledem k tomu, že krize v Rudém moři pravděpodobně nebude v dohledné době vyřešena, členové námořních aliancí se zabývají rekalibrací svých sítí, aby zohlednili delší

tranzitní časy při přesměrování lodí na smyčce kolem mysu Dobré naděje. Kromě toho linky v tomto procesu konzultují se svými klíčovými zákazníky, aby určily dopad prodloužení dodavatelského řetězce. Linky si totiž uvědomují, že po obrovském nárůstu spotových cen kontejnerů na trase Asie-Severní Evropa od prosince, kdy se průměrné ceny za přepravu ztrojnásobily, se koncem minulého týdne začaly sazby na této trase snižovat. Dnešní index Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) zaznamenal ve své složce Asie-Severní Evropa mezitýdenní pokles o 8 %, protože podle něj "doprovci museli snížit ceny za svoji kapacitu, aby získali více přepravních objednávek".

Simon Heaney ze společnosti Drewry mezitím uvedl, že plánovači sítě linek budou muset "zvážit kompromisy při překreslování služeb mezi Asií a severní Evropou a hledat ideální místo, které minimalizuje dodatečný čas, narušení a náklady". Dodal však: "Delší vzdálenost nemusí znamenat delší dobu přepravy. Pokud chtějí dopravci při plavbě kolem mysu Dobré naděje zachovat dny plavby blízké normálu, mohou se plavit vyšší rychlostí, ale to si vyžádá značné dodatečné náklady."

Výzkum společnosti Drewry uvádí dvě možnosti, které by mohli plánovači sítě zvažovat. První scénář spočívá v tom, že dopravci přidají na každou smyčku aliance dvě plavidla při současné průměrné rychlosti provozu 13 uzlů, aby zachovali týdenní frekvenci plaveb, čímž se zvýší náklady na zpáteční plavby o 3 %, což by podle Drewry bylo "téměř kompenzováno úsporami na mýtném za průplav". Ve druhém scénáři, kdyby plavidla zvýšila svou provozní rychlost na 19 uzlů, by to umožnilo zachovat smyčky z posledního přístavu v Asii do prvního přístavu v severní Evropě, což by však znamenalo podstatné zvýšení nákladů na zpáteční cestu o 21 %. "Vzhledem k tomu, že dopravci plují v úsporném režimu a že existuje přebytek lodní kapacity, je nepravděpodobné, že by lodě byly nastaveny na maximální konstrukční rychlosti," tvrdí pan Heaney. Nicméně společnost Drewry předpovídá určité zvýšení provozní rychlosti smyčkových lodí v rámci vynucených změn sítě a očekává, že dopravci přijmou strategii "někde mezi" těmito dvěma scénáři. Kromě toho společnost Drewry poznamenala, že existují další způsoby, jak mohou dopravci zajistit, aby tranzitní časy mezi klíčovými uzlovými přístavy byly konkurenceschopné s ostatními aliancemi, což by mohlo zahrnovat zkrácení zastávek v menších přístavech a změnu rotací tak, aby se zlepšily doby plavby mezi většími přístavy.

### **SSL Express 23-01-2024 EU chce CO 2 stopu měřit jednotně**

Nařízení EU ukládá všem druhům dopravy povinnost používat při určování emisí skleníkových plynů stejnou metodu. V některých případech mohou údaje využít i k plnění jiných ohlašovacích povinností. Nařízením o evidenci skleníkových plynů v dopravě (Count Emissions EU) chce Evropská komise dosáhnout srovnatelnosti emisí napříč všemi druhy dopravy. Společnosti, které zveřejňují stopu CO<sub>2</sub> své přepravy nebo od kterých jiné zákony EU vyžadují poskytování odpovídajících informací, by měly používat normu ISO 14083:2023. Komise chce, aby byly pro každou přepravu stanoveny skutečné emise (primární údaje), jak je stanoveno v normě ISO. Malé a střední podniky (MSP) s méně než 250 zaměstnanci a ročním obrátem nižším než 50 milionů eur by však měly mít možnost používat sekundární údaje.

Sekundární údaje by zahrnovaly informace o průměrném zatížení nebo využití vozidel, které pocházejí z databází Komise EU nebo od certifikovaných poskytovatelů třetích stran. Předkladatelé návrhu vyzývají Komisi, aby při příští revizi plánovaného nařízení nejpozději za pět let prověřila, zda by měření emisí mohlo být povinné pro všechny dopravní společnosti. Výbor pro životní prostředí a dopravu Evropského parlamentu projednal plánované nařízení 11. ledna a plénum EP chce o svém postoji hlasovat v polovině dubna. Na dohodu se státy EU o konečném znění nařízení



by však zbývaly jen zhruba dva týdny, než EP dokončí svou práci s ohledem na červnové evropské volby.

Použitím mezinárodní normy ISO by se nařízení mělo vztahovat i na veškerou přepravu mimo Evropu, která začíná nebo končí v EU. Jednotně měřené údaje o emisích z dopravy hrají roli také v obecném reportingu udržitelnosti společností EU, který je mimo jiné regulován směrnici Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Ačkoli se CSRD a Count Emissions EU liší „pokud jde o předmět a úroveň přesnosti“, informace získané z poslední jmenované iniciativy „mohou být začleněny do obecných zpráv společností o udržitelnosti a usnadnit tak implementaci CSRD,“ uvádí návrh nařízení.



### **SSL Express 23-01-2024 Sazby z DV zmírňují růst**

Růst přepravních sazeb v důsledku krize v Rudém moři se minulý týden zpomalil. Například šanghajský index SCFI pro spotové ceny na 13 exportních trasách z Číny v pátek vzrostl jen mírně o 1,5 procenta na přibližně 2 239 bodů. V předchozím týdnu došlo k nárůstu o více než 16 procent. Linioví agenti a logistické společnosti účastníci se indexu opět zaznamenali výrazný nárůst na transpacifické trase do Severní Ameriky. Indexové sazby pro trasy Šanghaj/západní pobřeží USA a Šanghaj/východní pobřeží USA vzrostly o téměř 9 %, respektive 8 % na 4 320 a 6 262 USD/FEU. Na druhou stranu ceny na trasách z Číny směrem na západ byly podle SCFI v některých případech stále vyšší.

U rezervací ze Šanghaje do severozápadní Evropy klesla úroveň o minus 2,3 procenta na 3 030 dolarů/TEU. Indexová sazba pro přepravu ze Šanghaje do Středomoří naopak mírně vzrostla o 0,7 procenta na 4 067 USD/TEU. Další tržní barometry zaznamenaly další zvýšení sazeb za 40stopé kontejnery v obchodu mezi Dálným východem a Evropou (západ), které se v současné době pohybují mezi 4 700 dolary/FEU (Xeneta) a 5 500 dolary/FEU (Freightos). Až do začátku čínského nového roku 10. února se dopravci pravděpodobně pokusí zvýšit cenovou hladinu směrem k 6 000 dolarů/FEU. To by se jim mohlo podařit, alespoň v krátkodobém horizontu, pokud se nedostatek slotů od příštího týdne vyhrotí, jak předpovídají někteří analytici trhu.

Poradenská společnost Transporeon ve své aktuální měsíční zprávě píše, že extrémní býčí trh na spotovém trhu námořní přepravy by se mohl protáhnout i do druhého čtvrtletí. Poté se trh pravděpodobně uvolní, buď proto, že rizika v Rudém moři budou pod vojenskou kontrolou a liniové služby budou opět směřovány přes tuto oblast, nebo proto, že lodní systémy dopravců budou do té doby dostatečně posíleny, aby kompenzovaly kapacitní omezení způsobená objížděnkami kolem mysu Dobré naděje.

Velcí přepravci, kteří mají roční smlouvy za výrazně nižší sazby, nejsou v žádném případě imunní vůči dodatečným nákladům v důsledku současné krize, varuje Transporeon. Bylo jim vyhrožováno mimořádnými příplatky a v některých případech možná i pozastavením stávajících smluv. Ve spedičních kruzích také kolují zvěsti, že velcí průmysloví zákazníci již v současné době nemohou získat slíbená místa na palubě a kontejnery a místo toho budou muset akceptovat podmínky spotového trhu.

Těžko lze obviňovat rejdaře, že neudělaly vše, co je v jejich silách, aby mobilizovaly více lodí. Podle lodních makléřů byla v minulém týdnu na charterovém trhu stále vysoká aktivita. Podle Nového sdružení burzovních makléřů v Hamburku a Brémách se ceny za pronájem zvýšily o téměř 5 procent. Na celém světě je prý jen hrstka volně dostupných kontejnerových nákladních lodí.



## SSL Express 24-01-2024 Nespokojenost zákazníků (německých) drah roste

V průzkumu, který provedla Federal Network Agency (Německo), zákazníci vyjádřili masivní kritiku. Dochvilnost se totiž v roce 2023 ve srovnání s rokem 2021 opět zhoršila. A ceny jsou příliš vysoké. Vyjádřili se také k šancím dosáhnout do roku 2030 25procentního podílu dopravy na železnici. Průzkum probíhal od srpna do října 2023.

Každý druhý zákazník uvedl jako největší nedostatek pro intenzivnější využívání železniční nákladní dopravy nedostatek kapacit v obslužných zařízeních, jako jsou parkoviště, seřaďovací nádraží, nakládací a vykládací zařízení. 18 procent také uvedlo, že překážkou je nedostatečná kapacita železniční sítě. Z pohledu 13,6 procenta zákazníků byla překážkou cena („příliš drahá“). A jen 6,5 procenta uvedlo: Neexistuje žádná překážka pro využívání železniční nákladní dopravy. Průzkum požádal účastníky, aby poskytli hodnocení železničního trhu. Bylo provedeno srovnání s posledním průzkumem před dvěma lety. Zatímco v roce 2021 bylo s přepravními dobami v nákladní železniční dopravě nespokojeno necelých 40 procent, v roce 2023 se toto číslo vyšplhalo na téměř 50 procent. Velká nespokojenost panuje především v jednovozové dopravě: podíl nespokojených lidí tam byl hodně přes 60 procent. V tomto segmentu se hodnocení oproti průzkumu v roce 2021 zhoršilo nejvýrazněji.

Výsledky pro přesnost nákladních vlaků jsou podobné. Zatímco v roce 2021 s tím bylo nespokojeno méně než 40 procent celého segmentu, v roce 2023 toto číslo vzrostlo na téměř 60 procent. Tato otázka má také nejvyšší počet účastníků jednovozové dopravy, přes 60 procent, kteří se službou nesouhlasí. Podíl těch, kteří nejsou spokojeni s dochvilností, se ale také výrazně zvýšil v kombinované dopravě, a to z méně než 40 procent na více než 50 procent. Co je ještě horší, je to, že zákazníci považují přepravní náklady v železniční nákladní dopravě za příliš vysoké. V roce 2021 tento názor stále zastávalo něco málo přes 60 procent. O dva roky později toto číslo vzrostlo na téměř 70 procent. Nespokojenost je nejvýraznější u jednovozové dopravy přes 70 procent.

Zákazníci byli také požádáni, aby se vyjádřili k šancím na úspěch, pokud jde o to, zda lze do roku 2030 v rámci současného politického rámce dosáhnout politicky dohodnutého cíle 25% podílu na přepravě zboží v rámci jednotlivých druhů dopravy. 41 procent je toho názoru, že se mýjí cíl. 34 procent má stále jiskřičku naděje a věří, že je malá šance, že cíle dosáhneme. Nejméně 23 procent vidí „střední pravděpodobnost“, že podíl železniční dopravy bude v roce 2030 činit 25 procent. A celá tři procenta jsou optimistická a věří, že cíl je s vysokou pravděpodobností možný.

Podle Spolkové síťové agentury se průzkumu zúčastnilo 283 společností a zástupců sdružení. V hodnocení se také uvádí, že výsledky šetření nelze považovat za statisticky reprezentativní vzhledem k jejich malé populaci. „Stále ale poskytují dobrý přehled o aktuálním dění,“ píše experti z Federální síťové agentury.



## SSL Express 24-01-2024 Re-shoring v dnešní době geopolitického napětí s sebou nese rizika

Domácí politické napětí na téměř 75 % rozvíjejících se výrobních trhů vyvolává velké otázky ohledně odklonu globálních dodavatelských řetězců z Číny. Při analýze pětiletých trendů na 40 trzích, které tvoří "near-shoring/friend-shoring arénu", společnost Verisk Maplecroft zjistila, že 27 zemí se potýká s problémy občanských nepokojů, vládní nestability, vystavení konfliktům nebo terorismu a dalšími. Hlavní konzultantka pro odolnost Olivia Dobsonová (pro The Loadstar)

uvedla: "Snažíme se ukázat, že pokud jde o re-shoring, alternativní lokality mají svá vlastní rizika. Společnosti si musí uvědomit, že diverzifikace může vyměnit jedno rizikové prostředí za jiné. To samozřejmě přichází v okamžiku, kdy jsme svědky vzniku mnoha souběžných krizí."

Zpráva zdůrazňuje, že tato rizika se neomezují pouze na země globálního jihu, neboť v Maďarsku, Polsku a Slovinsku došlo k výraznému nárůstu skóre politických rizik. Mexiko se umístilo na pátém místě, pokud jde o očekávání občanských nepokojů v příštích 12 měsících, což je příkladem výměny rizik při současném opouštění Číny, která může mít pro americké společnosti dobrý obchodní důvod, protože vztahy mezi oběma velmocemi se nadále zhoršují.

Letošní rok představuje největší celosvětový volební rok v historii, neboť více než polovina světové populace se nachází v regionech, které letos půjdou k volbám, což vyvolává obavy z nepokojů. Mezi nimi jsou klíčová centra reshoringu, jako je Indie, Indonésie, Mexiko, Polsko a Turecko, která jsou uvedena ve zprávě a u nichž se pravděpodobnost občanských nepokojů od roku 2019, kdy šetření začalo, zvýšila. Paní Dobsonová se snaží zdůraznit, že příčiny občanských nepokojů mají "různé podoby" a liší se v jednotlivých jurisdikcích, ale "samozřejmě zahrnují ekonomické potíže". Paní Dobsonová nicméně poznamenala, že ze zprávy lze vyvodit i pozitiva: "Vidíme mnoho otázek týkajících se rizik v dodavatelském řetězci. Odolnost dodavatelského řetězce je oblast, které chtějí společnosti porozumět. To je pozitivní, protože to posouvá k touze porozumět dodavatelům a dodavatelským sítím a vytvořit silnější a odolnější řetězce. Dělat to podporuje přístup založený na osvědčených postupech a upozorňuje na zranitelná místa. To vše je vede k učení se širšímu spektru rizik."

Na otázku, zda předvídá nějakou zásadní změnu ve složení globálních dodavatelských řetězců v důsledku prohlubujících se geopolitických rozdílů, paní Dobsonová odpověděla, že to považuje za "velmi nepravděpodobné", protože "rozsáhlé změny jsou poměrně těžko uskutečnitelné".



## **SSL Express 24-01-2024 Sředovýchodní "landbridge" nabízí alternativu k prodloužené době plavby**

Vzhledem k tomu, že odesílatelé a speditéři zvažují přechod na řešení sea-air a letecké přepravy v reakci na objížďky kolem Mysu v důsledku krize v Rudém moři, objevila se další alternativa – pozemní most přes Blízky východ.

Izraelský trh digitální nákladní dopravy Trucknet Enterprise se spojil se společností PureTrans se sídlem ve Spojených arabských emirátech, která provozuje pevnou tranzitní síť, se svým partnerem společností DP World, Cox Logistics (Bahrajn) a egyptskou logistickou firmou WWCS, aby poskytovali přepravní služby spojující dubajský přístav Jebel Ali a přístav Mina Salman v Bahrajnu a odtud přes Saúdskou Arábii a Jordánsko do Haify v Izraeli a Port Said v Egyptě, odkud může náklad pokračovat do Evropy i mimo ni. Trucknet prodává pozemní most jako „expresní“ službu a tvrdí, že zkracuje trasy námořní dopravy o 10 dní. Normálně trvá cesta boxship lodí ze Spojených arabských emirátů do Haify asi dva týdny, vzhledem k tomu, že její itinerář obvykle zahrnuje naplnutí přístavů na cestě za účelem vyložení nebo naložení nákladu. Díky pozemnímu mostu může být kontejner vyložený v Jebel Ali a přeložený na nákladní auto v Haiře za pouhé čtyři dny. Ale cena je asi o 15-20% dražší, odhaduje CEO Trucknet Hanan Fridman. Dodal však, že zaměření společnosti na snížení počtu nákladních vozů vracejících se prázdných do SAE z Izraele poskytlo určitý prostor ke snížení přepravních nákladů. A řekl, že vezmeme-li v úvahu zvýšení sazeb na námořní dopravu v důsledku přesměrování lodí kolem Afriky a výsledné mnohem delší doby přepravy, pozemní most by mohl být pravděpodobně levnější variantou.

Mluví Trucknet řekl (The Loadstar): „Poptávka po pozemním mostě se zvýšila. Mnoho dopravců z Izraele, Evropy a USA se na nás obrací s žádostí o pomoc.“ Zjevnou nevýhodou je však omezená



kapacita služby ve srovnání s loděmi. Ale zdroj uvedl, že pokud by bylo možné zaručit rychlý a bezpečný tranzit, určitě by to trh oslovilo, zejména přepravce zboží citlivého na čas, kteří by pravděpodobně byli ochotni zaplatit dodatečné náklady. Mezitím zaoceánský dopravce Hapag Lloyd nedávno informoval zákazníky, že nyní nabízí vnitrozemská řešení v Saúdské Arábii pro „konektivitu k Rudému moři“, protože nadále řeší dopad situace v Suezském průplavu. Stálo v něm: „Zavádíme koridory pozemních služeb z Jebel Ali, Dammam a Jubail do Džiddy. To umožní spojení s naší zaoceánskou kyvadlovou dopravou z Jeddahu. I když to není optimální řešení z hlediska kapacity, nabídne to další možnost k aktuálním přepravním dobám, zejména tam, kde se alternativní trasy příliš prodlužují.“ Dopravce se již snaží rozšířit svou vnitrozemskou síť v rámci Rady pro spolupráci v Zálivu, která zahrnuje Saúdskou Arábii, Kuvajt, Spojené arabské emiráty, Katar, Bahrajn a Omán.

### **SSL Express 24-01-2024 Stávka GDL vyvolává velkou nelibost**

Německý odborový svaz strojvůdců (GDL) zahájil šestidenní stávku v nákladní dopravě ve společnosti Deutsche Bahn. Výluka v dceřiné společnosti Deutsche Bahn DB Cargo začala v úterý večer v 18 hodin. "144 hodin stávky má přímý dopad na průmyslové dodavatelské řetězce," uvedla DB Cargo. Ve střednědobém horizontu několikadenní stávka ohrozí dodávky černého uhlí po železnici do zhruba 15 velkých německých elektráren. Stávka se dotkne i zásobování rafinérií a tankovišť v Německu. Stejně tak podle informací dceřiné společnosti DB pro ocelářský a chemický průmysl nelze většinu volně loženého zboží přepravovat na silnici ad hoc. Patří mezi ně zejména přeprava chemicky nebezpečných látek, dodávky surovin pro ocelářský průmysl a vývoz z automobilového průmyslu do námořních přístavů – z důvodu objemu a bezpečnosti. Týká se to i doručování balíků. Každý týden vypravuje DB Cargo 52 balíkových vlaků, tzv. Parcel Intercitys. V průměru je vlak naložen 100 000 balíky, které v případě stávky nejsou schopny včas dorazit ke svým příjemcům. Podle DB Cargo je ale třeba počítat s problémy i s mezinárodní přepravou. Koneckonců, šest z deseti evropských železničních koridorů pro nákladní dopravu prochází Německem. Dvě třetiny vlaků DB Cargo překračují alespoň jednu státní hranici. "V nákladní dopravě bude i po skončení stávky trvat několik dní až týdnů, než evropská síť nabere na síle," říká DB Cargo.

Stále není jasné, do jaké míry budou ovlivněny společnosti v odvětví kombinované dopravy. Provozovatel Hupac se odvolává na poslední stávku GDL na začátku ledna: V té době nemohlo jezdit 30 z asi 150 vlaků Hupac, což odpovídá míře zrušení 20 procent. Mluvčí řekla (DVZ): "Je důležité, aby DB InfraGo byla schopna zaručit pravidelnou použitelnost sítě a splnit tak svůj závazek suverénního plnění." Švýcaři kritizují skutečnost, že členové GDL stávkují i v signalizačních budkách, čímž železniční dopravu paralyzují. Finanční ztráty způsobené stávkou nechtěla mluvčí v tuto chvíli komentovat. Kromě dodatečných nákladů má však zastavení práce i další důsledky: "Stávka podkopává důvěru trhu a poškozují evropskou klimatickou a relokační politiku," uvedl mluvčí. Podobná situace je i v Kombiverkehr: Během poslední stávky bylo každý den zrušeno asi 30 ze 160 vlaků. "Předpokládáme, že to bude mít srovnatelné účinky jako při poslední stávce," řekl DVZ generální ředitel Kombiverkehru Armin Riedl. Na druhou stranu by to však také znamenalo, že by společnost Kombiverkehr mohla nabízet většinu denních vlakových spojů podle jízdního řádu. Poslední stávka také ukázala, že vyslané vlaky byly z velké části vysoce kvalitní a dorazily do cílových terminálů včas. Riedl označil za "kontraproduktivní" vzkaz, který stávka vysílá k politickému cíli přeložit nákladní dopravu (na dráhu). "Zejména ve vnitrostátní dopravě jsme zaznamenali neochotu našich zákazníků svěřit zásilky železnici ve všech fázích stávky," říká Riedl. S každou další fází stávek klesá důvěra v železnice. Apeloval na jednající strany, aby co nejrychleji dosáhly dohody v zájmu hospodářství, společnosti a také transformace dopravy. "Kromě toho se připojujeme ke stále

hlasitějším politickým požadavkům na vytvoření právních rámců a předpisů v oblasti kritické infrastruktury, které omezí dopad na nezúčastněné třetí strany," řekl Riedl.

Spolkový ministr dopravy Volker Wissing v ranním magazínu ZDF řekl, že má "nulové pochopení pro tuto formu sporu o tarify". "Nemyslím si, že by pan Weselsky tímto stylem prokazoval sobě a svému svazu nějakou laskavost," dodal Wissing. Podle Thomase Pula, odborníka na infrastrukturu z Institutu pro ekonomický výzkum (IW) v Kolíně nad Rýnem, lze náklady na stávku pro Německo jen stěží vyčíslit. Když firmy nevyrobí, například kvůli nedostatku surovin, je to opravdu drahé. V tomto případě by empirické hodnoty z předchozích stávek hovořily o škodách až 100 milionů eur denně.

Podle Petera Westenbergera, jednatele spolku "Die Güterbahnen", naopak soukromé nákladní železnice, kterých se stávka netýká, zajišťují obvykle asi 60 procent přepravních výkonů po železnici. "60 procent železniční nákladní dopravy jede jako obvykle a často se díky prázdné síti dostane do cíle lépe," odhaduje. V některých případech soukromé společnosti přebírají i zboží, které DB Cargo nemůže kvůli stávce přepravit.



## 🚢🇰🇵🤔 SSL Express 25-01-2024 Nejhůře si v průzkumu vlajky vede Demokratická republika Kongo

Demokratická republika Kongo (DRC) byla označena jako nejhorší lodní vlajka mezi více než 100 rejstříky zkoumanými ve výroční zprávě sestavené Mezinárodní komorou lodní dopravy (ICS). Ke Konžské demokratické republice se připojují Komory, Togo a Alžírsko coby nejhorší výsledky v tabulce výkonnosti vlajkového státu lodního průmyslu ICS 2023/2024, která by podle rejdařského orgánu měla povzbudit majitele lodí a provozovatele, aby před použitím prověřili, zda má stát vlajky dostatek kontrolních nástrojů.

Tabulka je založena na nejaktuálnějších dostupných údajích a zohledňuje záznamy státní přístavní inspekce lodí plujících pod konkrétní vlajkou, ratifikace hlavních mezinárodních námořních smluv, využití uznaných organizací v souladu s Mezinárodní námořní organizací (IMO), stáří flotily označené vlajkou, požadavky na podávání zpráv, účast na zasedáních IMO a také výsledky auditního systému IMO.

„Vyzývám vlastníky lodí a provozovatele, aby použili tento životně důležitý nástroj k tomu, aby prozkoumali, zda má stát vlajky dostatek nástrojů kontroly, než ji použijí, a vyvíjeli tlak na správu své vlajky, aby ovlivnila jakákoli nezbytná zlepšení,“ řekl Guy Platten, generální tajemník ICS.

Přestože se jedná o vyčerpávající studii, tabulka ICS nepokrývá všechny příznaky. Mezi pozoruhodnými opomenutími v tabulce je Gabon, nejrychleji rostoucí lodní registr v loňském roce. V prvních dnech roku 2024 byl její růst fenomenální díky masivní operaci změny vlajky, kterou provedl největší ruský lodní koncern Sovcomflot. V loňském roce gabonská vlajka vzrostla o 130,6 %, podle údajů Clarksons Research. Registr získal obrovské množství tonáže během téměř dvou let od ruské invaze na Ukrajinu a stal se vlajkou číslo jedna pro ruskou temnou flotilu. Gabon outsourcuje své vlajkové služby společnosti registrované ve Spojených arabských emirátech s názvem Intershipping Services, kterou ovládá rodina Shaikh z Indie, která také ovládá vlajku Komor, stejně jako Union Marine Classification Services, nedávno vytvořenou alternativní klasifikační společnost se sídlem v Dubaji.

## **SSL Express 26-01-2024 ESG: Podnikatelské asociace chtějí zastavit evropské právo dodavatelského řetězce**

Plánovaná evropská směrnice o dodavatelském řetězci „Corporate Sustainability Due Diligence Directive“ (CSDDD) čelí těžkým protitlakům: V prosinci 2023 dosáhli vyjednavací z Evropského parlamentu politické dohody. Nyní se proti směrnici bouří hned několik německých průmyslových sdružení. Ve společném dopise federální vládě, belgickému předsednictví Rady EU a dalším evropským subjektům s rozhodovací pravomocí několik podnikatelských sdružení vyzývá k zastavení evropské směrnice o dodavatelském řetězci. Mezi signatáře patří Spolkový svaz velkoobchodu, zahraničního obchodu a služeb (BGA), Gesamtmetall, Sdružení malých a středních podniků - ZGV, Nadace pro rodinné podnikání a politiku, textil+mode, Svaz chemického průmyslu (VCI), Svaz německých Strojírenství a strojírenství (VDMA) a Asociace elektrotechnického a digitálního průmyslu (ZVEI). Obsah otevřeného dopisu z 22. ledna vešel ve známost 22. ledna.

Asociace zdůvodňují svůj zásah krátce před hlasováním velvyslanců ve Výboru stálých zástupců a poté hlasováním Rady členských států EU. „Požadavky německého zákona o dodavatelském řetězci již vedly k tomu, že malé a střední podniky byly zcela zavaleny zátěží v rámci jejich dodavatelských vztahů. Směrnice EU o dodavatelském řetězci, jak je nyní plánována, by vedla k nové dimenzi byrokratického přetížení a právní nejistoty,“ varují asociace. Jsou přesvědčeny, že směrnice ztěžuje zahraniční obchod a jde na úkor evropských pracovních míst a přidané hodnoty.

Klíčovým bodem kritiky sdružení je občanskoprávní odpovědnost stanovená ve směrnici. Je nepraktické požadovat, aby společnosti z členských států EU byly odpovědné za porušení povinností, ke kterým dochází v jejich dodavatelských řetězcích po celém světě, uvádí se v odvolání. Zatímco nevládní organizace by měly mít prospěch ze svého právního postavení, společnosti by podle odvolání mohly čelit dalším požadavkům na dokazování. Asociace varují, že často nevyčíslitelná odpovědnostní rizika mohou vést k tomu, že se firmy z postižených regionů stahují.

## **SSL Express 26-01-2024 MSC usiluje o vstup do francouzské spedice Clasquin**

MSC se chce připojit k francouzské spediční skupině s atraktivní nabídkou. Zda by mohlo dojít k úplnému převzetí, závisí do značné míry na zaměstnancích, kteří ve společnosti Clasquin drží 13,6procentní podíl. Dceřiná společnost MSC od začátku prosince vyjednává o koupi 42procentního podílu v Yves Revol a jeho finanční holdingové společnosti Olymp. Na nabídku SAS, která oceňuje Clasquin Group na 325 milionů eur, nyní navazuje due diligence. Pokud bude pozitivní, akvizice by mohla proběhnout. Následovala by nabídka převzetí zbývajících akcií.

Z ekonomického hlediska by obchod mohl dávat prodejším smysl, protože před chaosem v letech 2021 a 2022 byla ziskovost Clasquina spíše špatná a stěžejí vhodná k trvalému překonávání budoucích výzev. A po úspěšném 2023 bude v roce 2024 opět hrozit nízká marže.

Zda s tím ale budou souhlasit i ostatní akcionáři Clasquin, je zatím otázkou. Zaměstnanci jsou totiž druhou největší skupinou investorů, což se megakorporačnímu MSC vůbec nehodí.

## **SSL Express 26-01-2024 Timocom: Spotový trh se v roce 2023 zhroutil o 40 procent**

Burza nákladů se může ohlédnout za slabým rokem, který zaznamenal obrat až na konci roku. Pro první čtvrtletí roku 2024 nákladní platforma předpovídá slabý start s cenami dopravy, které nepokryjí dodatečné náklady. Na spotovém trhu silniční nákladní dopravy se odrážel špatný ekonomický vývoj po většinu loňského roku. Proto Timocom zaznamenal kladnou hodnotu pouze v posledním čtvrtletí roku 2023: nabídky přepravy zadané na platformě byly v tomto období o 18 procent nad úroveň předchozího roku. Rozhodujícím faktorem pro nárůst na konci roku byly typické sezónní efekty z vánočního obchodu a doplňování zásob.

Výrazně se změnil i vztah mezi nákladem a disponibilním ložným prostorem, protože řada dopravců vozidla demontovala a snižovala tak jejich kapacity na burze nákladů. Ve čtvrtém čtvrtletí nabízely společnosti prostřednictvím platformy o 15,3 procenta méně nákladních vozidel; prosinec s poklesem o 21 procent oproti předchozímu roku z tohoto vývoje ještě více vyčnívá. Celkově zůstala nabídka nákladní dopravy na spotovém trhu v roce 2023 výrazně za předchozím rokem. V celé Evropě bylo prostřednictvím platformy přiděleno o 31 procent méně nákladu. V Německu již nebyly k dispozici čtyři z deseti nabídek nákladu. Burza nákladů pocítila i recesi registrovanou ekonomickými výzkumnými ústavy. Naproti tomu ceny dopravy v Německu ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 vzrostly. Jejich nárůst kompenzuje vývoj nákladů na mzdy a energie. Pro kompenzaci nárůstu mýtného odhadují dopravní svazy podle aktuální analýzy burzy nákladů navýšení až o 12 procent.

Na základě dlouholetých analýz dat však nákladní burza předpokládá, že poptávka po ložné ploše v lednu a březnu 2024 převyší poptávku z předchozího roku. Na únor však očekává prozatímní minimum za rok téměř ve všech evropských zemích. Tím se zvýší tlak na ceny přepravy. Zkušenosti ukazují, že od března lze očekávat nárůst poptávky po dopravě, který bude až do června v celé Evropě stabilní. Poměr nabídky nákladu ke kapacitě vozidla pak lze očekávat, že překročí 60:40. Hodnoty z předchozích let však pravděpodobně nebudou dosaženy.



## **SSL Express 26-01-2024 Kdo je kdo: Claus Wesselsky, předák stávkujícího GDL**

Dělnické dítě, východoněmecký odborář, člen CDU – Claus Weselsky, těžko dostane nějakou trvalou politickou nálepku. Již léta je tváří Svazu německých strojvůdců. Jeho nástupce to ale bude mít těžké.

Lháři, nýty v prouzcích, kecy - když Claus Weselsky jedná proti šéfům, srdce etablovaných levičáků by měla zaplesat. Tirády 64letého odborového šéfa jsou většinou namířeny proti vedení Deutsche Bahn: Zatímco „ti tam nahoře“ si navzdory špatným výkonům plnili kapsy, strojvedoucí a průvodčí šli stranou, zní jeho kritika. Předseda Svazu německých strojvůdců (GDL) v současnosti vede válku se spolkovým podnikem o vyšší tarify a kratší pracovní dobu pro zaměstnance. Jde o poslední spor o kolektivní vyjednávání před jeho plánovaným odchodem do důchodu. Před kamerami Weselsky opět sází na hlučný vzhled. Soustředěně, zkušeně a s vážným výrazem pak odsuzuje nedostatek přehledu zaměstnavatelů. Má na paměti, jaká slova chtějí slyšet zejména jeho členové. „Nenáviděn v byznysu a na sociálních sítích, ale Claus Weselsky tam stále je,“ zpíval nedávno satirik Jan Böhrmann o Weselském, který od května 2008 vede GDL většinou bez problémů, protože GDL je především one-man show pro předsedu. Vše je šité na míru Weselskému, většinou jako jediný mluví do mikrofonů a kamer. Jeho dva zástupci Mario Reiß a Lars Jedinat pak stojí hlavně po jeho pravici a levici a vypadají temně, zatímco si jejich šéf stěžuje do mikrofonů.



Weselsky rozhodně nepatří ve Spolkové republice k těm populárnějším lidem, právě naopak. Kolektivní vyjednávání s ním na vrcholu GDL v poslední době vždy znamenalo hněv a frustraci mezi cestujícími na železnici. Před pár lety odborový předák dokonce potřeboval policejní ochranu, protože média zveřejnila jeho soukromou adresu. Dodnes se přátelí s policejním odborářem Rainerem Wendtem, který ho tehdy podporoval. Ale členové GDL důvěřují jeho vyjednávacím schopnostem. „Claus-Mausi“ to napraví, řekli někteří z nich v létě, když odbory stanovily své požadavky na další kolo kolektivního vyjednávání s železnicí. A „Claus-Mausi“ začal: pouhých pět dní po prvním kole jednání s železnicí vyzval k první varovné stávce. Po druhém kole prohlásil celá jednání za neúspěšná a inicioval hlasování. Čtvrtá stávka trvá od úterního večera. Očekává se, že protestní akce potrvá šest dní – přes víkend až do pondělí. Přes všechny pracovní boje se však Weselsky jako levicová popová hvězda pro dělnickou třídu hodí jen částečně. Jednoduše proto, že jako odborář je členem CDU. "Protože se nejvíce blíží mému konzervativnímu postoji," vysvětlil v nedávném rozhovoru. Mimo kamery může být také méně hlučný. Působí pak přístupně, přátelsky a dokonce vtipně. Weselsky dokáže hodiny mluvit o minulých kolech kolektivního vyjednávání, o svých zkušenostech s tiskem, ale také o prázdninovém bytě ve Spreewaldu, kam odborář plánuje brzy odejít do důchodu. Je to jeho poslední kolo kolektivního vyjednávání. Příští rok chce odstoupit z předsednictví a odejít do důchodu. Weselského určený nástupce Reiß to bude mít asi těžké.

Weselsky, který se narodil v Drážďanech, měl během svého dlouholetého působení ve funkci vždy velkou výhodu v důvěryhodnosti, což mnozí členové oceňují: sám byl řadu let strojvedoucím, řídil nákladní vlaky i osobní dopravu po celé zemi. Reichsbahn v 70. letech 20. století vyškolila Sasa nejprve jako montéra a poté strojvedoucího. Weselsky tam pracoval až do roku 1992 ve více profesích, naposledy jako personální dispečer a strojvedoucí v Pirně. V GDL je od roku 1990 a od roku 1992 pracuje pro svaz na plný úvazek. Jako předseda se pravidelně snažil rozšiřovat organizační oblast malého svazu a sjednávat kolektivní smlouvy pro oblasti společnosti, kde GDL dříve takové smlouvy neměl. GDL je dodnes v tvrdé konkurenci Svazu železnic a dopravy (EVG), který má mnohem více členů a je výrazně silněji zastoupen ve skupině DB. Zatímco EVG byla opakovaně zesměšňována jako krotká domácí unie, Weselsky byl tvrdým protivníkem „rudého obra“, jak rád nazývá železnici. Vnitřně ho kritici opakovaně obviňovali z toho, že dělá „osamělá rozhodnutí“. Vzhledem k včasným varovným stávkám a neúspěchu vyjednávání byl Weselsky často tázán, zda chce uspět znovu, než odejde do důchodu, a proto nechal spor o kolektivní vyjednávání eskalovat bez ohledu na věčný pokrok. Šéf GDL to vždy odmítal. Současné kolo kolektivního vyjednávání se ve skutečnosti svou přísností neliší od mnoha dalších, které Weselsky ve své dlouhé kariéře vedl. Jen v roce 2015 konflikt trval přibližně rok. Z tohoto pohledu Weselsky teprve začíná.



## SSL Express 26-01-2023 Dvě lodě Maersku se ocitly pod palbou v Rudém moři

Týden poté, co americký prezident Joe Biden přiznal, že letecké útoky nezabránily útokům Hútiů na lodní dopravu, donutil další raketový útok v noci na dnešek dvě lodě společnosti Maersk opustit svůj námořní konvoj a uprchnout z Rudého moře. Lodě Maersk Detroit a Maersk Chesapeake plující pod americkou vlajkou byly pod doprovodem americké námořní lodi USS Gravely a vezly vojenské zásoby, když na ně hůthijší ozbrojenci zaútočili palbou raket. Společnost Maersk uvedla: "Obě lodě hlásily, že viděly výbuchy v blízkosti (plavidel) a doprovod amerického námořnictva zachytil několik střel." Dodala, že tranzity její americké dceřiné společnosti Rudým mořem byly "až do odvolání" pozastaveny.



Přibližně 22 námořních plavidel hlídkuje v Rudém moři pod záštitou operace Prosperity Guardian. USA a Spojené království mezitím od zahájení kampaně provedly nejméně osm leteckých úderů na húthijské cíle. V rámci operace Prosperity Guardian hlídkuje v Rudém moři přibližně 22 námořních plavidel. USA a Spojené království mezitím od zahájení kampaně provedly nejméně osm leteckých úderů na húthijské cíle. "Cílem těchto přesných úderů je narušit a degradovat schopnosti, které Hútiové využívají k ohrožování globálního obchodu a životů nevinných námořníků," uvádí se ve společném prohlášení USA a Spojeného království. Zdá se však, že tyto operace vykazují jen malé známky odstrašení húthijských povstalců, kteří odolávají leteckým útokům Saúdské Arábie téměř nepřetržitě od začátku občanské války v Jemenu v roce 2014.

Pokusy USA přesvědčit Čínu, aby vyvinula tlak na Írán, který je patronem Hútiů, byly neúspěšné, ale včera čínské ministerstvo zahraničí sdělilo britskému listu FT, že "úzce komunikuje s různými stranami a aktivně pracuje na zmírnění napětí v Rudém moři". Znovu také zopakovalo výzvu k ukončení "narušování provozu civilních lodí" a vyzvalo "příslušné strany... aby nepřilévaly olej do ohně".

Izraelský dopravce Zim tento týden zahájil provoz samostatné expresní kontejnerové linky Pacific Northwest Express (ZPX) mezi vietnamským Cai Mepem a kanadským Vancouverem. Podle údajů AIS míří z Cai Mep do izraelského přístavu Haifa také loď Zim Europe, která dříve směřovala do Port Klangu, ale malajsijská propalestinská vláda ji zakázala přistát.

Podle údajů společnosti Alphaliner zaznamenala Správa Suezského průplavu (SCA) mezi 1. a 11. lednem pokles lodní dopravy o 30 % a příjmů o 40 %. Předseda představenstva a generální ředitel SCA Ossama Rabiee vyloučil možnost slev z poplatků za průplav s tím, že by to vzhledem k současnému scénáři nestačilo k přilákání více zákazníků.

